

05. September 2024

Planungswerkstatt zur Stadtbahnplanung in der Preetzer Straße



**Kiel
bewegt
dich.**

Kiel. Sailing.City.
K!el

Was erwartet uns heute?

- Begrüßung & Organisatorisches
- Erläuterung der Planung des Gesamtprojektes – Sebastian Heilmann, Leiter Arbeitsgruppe strategische Entwicklung und Projektsteuerung im Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel
- Impulsvortrag zur Variantenfindung – David Barth, Planungsbüro Rambøll
- Fragen & Diskussion
- Schlussfolgerungen und Ausblick

Anschließend:

- Offenes Dialogforum zu Varianten der Straßenraumaufteilung



Organisatorisches

- Während der Veranstaltung wird gefilmt und fotografiert.
- Das Material wird zu Zwecken der Öffentlichkeitsarbeit und Dokumentation verwendet. Teile werden online veröffentlicht (z.B. Homepage, Social Media).
- 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.



Machen Sie mit beim Stadtbahn-Dialog zum Planungsabschnitt 10 Gaarden-Ost (Preetzer Straße) vom 3. bis 9. September 2024!

Dieser Abschnitt verläuft vom Karlstal Ecke Elisabethstraße bis Ostring, geht dann über in die Preetzer Straße via Röntgenstraße und endet an der Kreuzung Preetzer Straße/Villacher Straße/Wellsoedamm. Im Online-Dialog werden drei Varianten gezeigt, wie die Stadtbahn in den Straßenraum in diesem 10. Planungsabschnitt integriert werden kann. Um die beste Lösung zu finden, sind Ihre Anregungen wichtig!

Schauen Sie sich die drei untenstehenden Varianten für den Planungsabschnitt 10 an und geben Sie uns Rückmeldung zu den Fragen:

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

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

Kartendialog
Variante 1: Stadtbahnführung überwiegend auf Elgentrasse
Bei dieser Variante fährt die Stadtbahn überwiegend auf eigener Trasse.
4 Beiträge 0 Bewertungen 1 Kommentar
Endet in 4 Tagen
Weiterlesen

Kartendialog
Variante 1a: Stadtbahnführung überwiegend auf Elgentrasse – Brückenalternative
Diese Variante unterscheidet sich von der Variante 1 in der Querung der Bahnleise: Anders als in der Variante 1 bleibt es für...
2 Beiträge 1 Bewertung 0 Kommentare
Endet in 4 Tagen
Weiterlesen

Stadtbahn-Dialog online

Vom 3. bis 9. September können Sie Ihre Hinweise zum Planungsabschnitt 10, Preetzer Straße, 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**



**Kiel
bewegt
dich.**

Erläuterung der Planung des Gesamtprojektes

Sebastian Heilmann, Tiefbauamt der
Landeshauptstadt Kiel

Kiel. Sailing.City.
Kiel

Einführung der Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Gründe für die Mobilitätswende

Mobilitätswende in Kiel ist erforderlich für

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



Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

BÜRO STADTVERKEHR
Mobilitätskonzepte für Städte und Regionen

GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP
PLANUNG · BERATUNG · MEDIEN
KREUZBERGSTRASSE 100 · 20099 KIEL
TELEFON: 0431 9100-100

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Grundlagenstudie

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

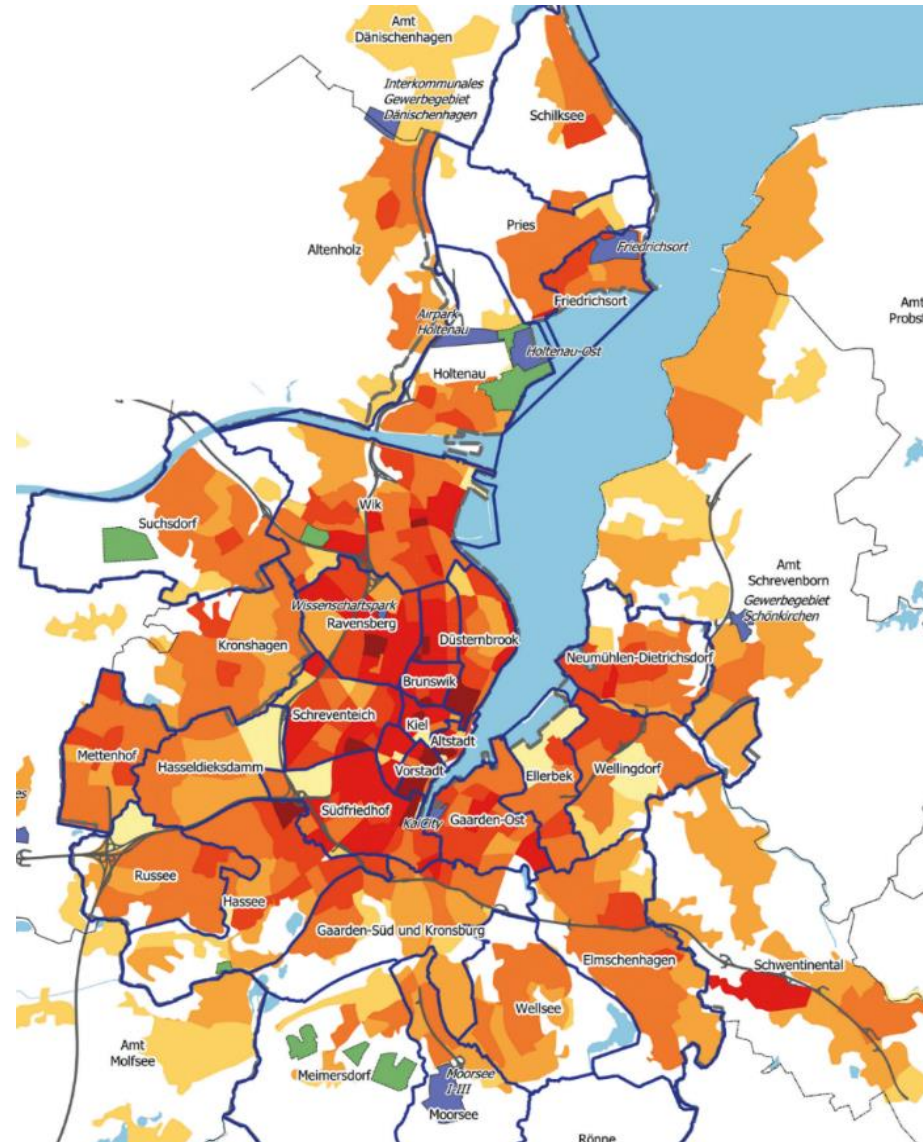
Büro Mobilverkehr
Planungsabteilung RHM & Co. KG
Mühlenstraße 55, 42721 Ulfen
Kulmbacher Straße
Tollweg 26, 24305 Kiel

Angebotgeber:
GMV-Ing. Hans-Joachim
Tel. 0431 / 109809-30
Fax 0431 / 893721-42
info@gmv-stb.de

Angebotgeber:
GMV-Ing. Hans-Joachim
Tel. 0431 / 109809-30
Fax 0431 / 893721-42
info@gmv-stb.de

Daten- und
Grundlagen-
ermittlung

2019



Grundlagenstudie

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

Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

BÜRO STADTVERKEHR
Verkehrsplanung und -management

GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP
PLANUNGSGESAMTSCHAFT URBAN DESIGN ARCHITECTURE

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Grundlagenstudie

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

Ansprechpartner:
 USt, Ing. Mai Böhmer
 Tel. 030 / 109809 30
 Fax 030 / 893731 42
 info@st-berlin.de

Büro Stadtverkehr
 Planungsgesellschaft USt & Co. KG
 Mittelstraße 55, 42721 Hilden
 Katernbecker Straße
 40889 Lohrberg, 40388 Köln

Ansprechpartner:
 USt, Ing. Axel Peter, Stefan
 Tel. 02103 / 810504
 Fax 02103 / 810507
 info@planungsgesellschaft.de

Daten- und
 Grundlagen-
 ermittlung

2019

Kiel. Sailing City.

kieler wege

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

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

Beschluss der
 Landeshaupt-
 stadt Kiel

2020

Förderung
 durch das
 Land SH



Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase

BÜRO STADTVERKEHR
Verkehrsplanung und -management

GERTZ GUTSCHE RÖMERAPP
PLANUNGSGESellschaft mbH

Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen
 Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel

Grundlagenstudie

Sachverständigenrat
 Stadtentwicklung und Mobilität Kiel
 Auf der Höhe 11, 24103 Hamburg
 J.Maria-Georg-Straße 11, 20109 Berlin

Projektleiter:
 GNA-Ing. Hans-Dieter
 Tel. 030 / 159805-30
 Fax 030 / 893731-42
 h.d.g@stb-berlin.de

Büro Mobilität
 Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
 Mittelstraße 55, 42721 Hilden
 Katernstraße 10, 40880 Kerky

Angemeldet:
 GNA-Ing. Axel Peter
 Tel. 02303 / 810544
 Fax 02303 / 81054-77
 a.peter@stb-berlin.de

Kiel. Sailing. City.

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

kieler wege

SPNV-CITY-TUNNEL

REGIO TRAM

METRO-BUS

TRAM

Kiel. Sailing. City.

STARBELEBTE MOBILITÄT

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



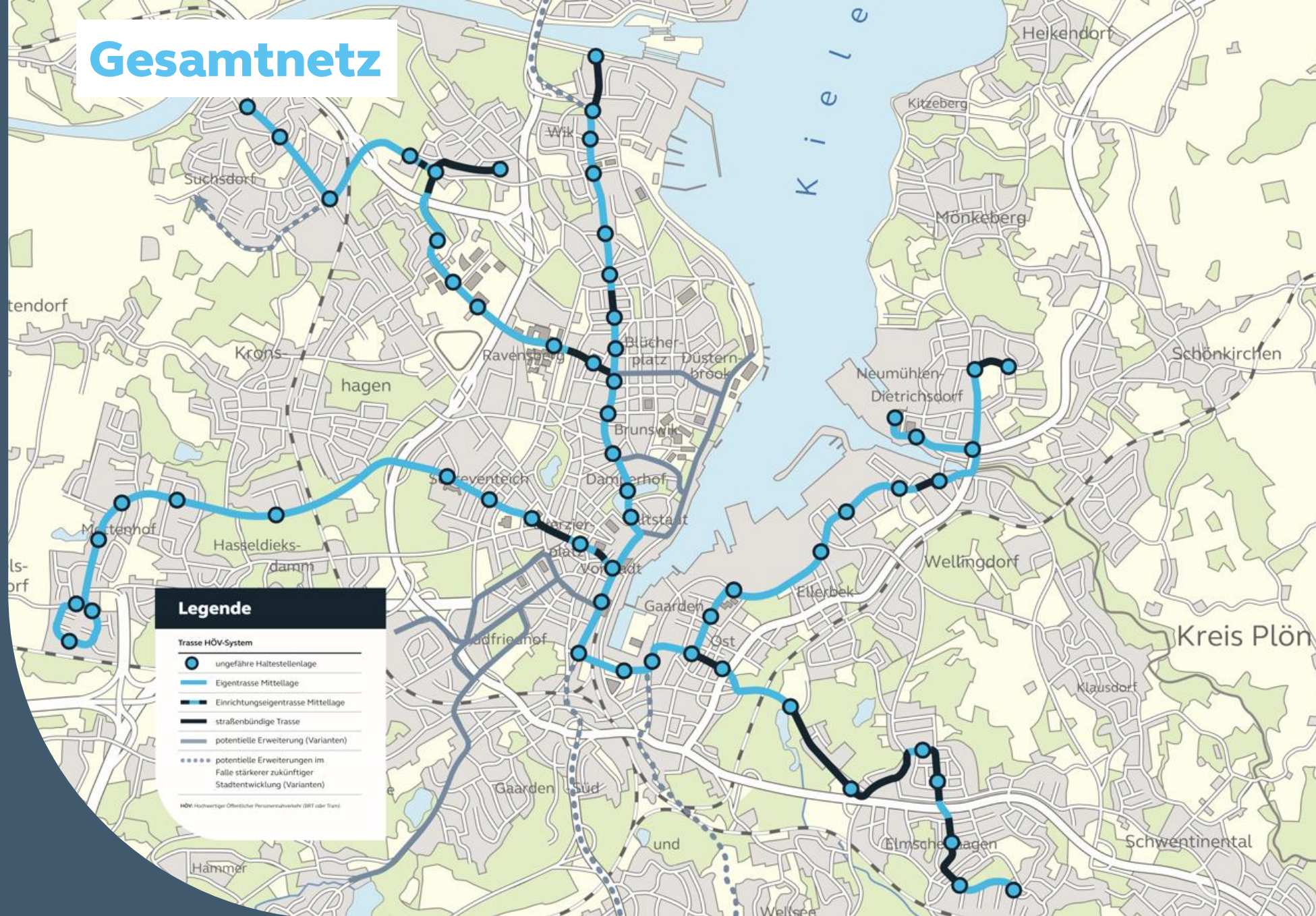
Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



Gesamtnetz



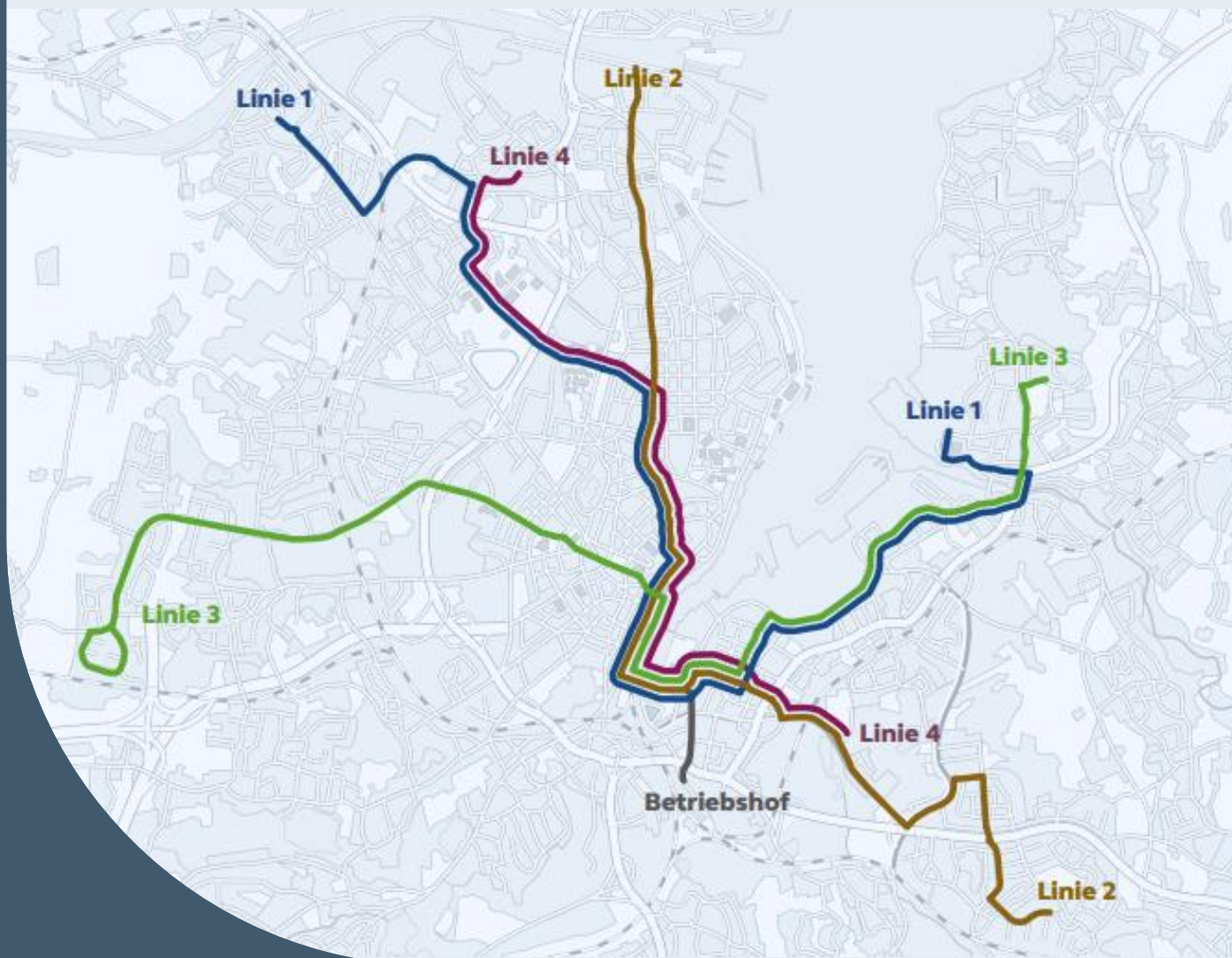
Legende

Trasse HOV-System

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

HOV: Hochwertiger Öffentlicher Personennahverkehr (SRT oder Tram)

Geplantes Liniennetz



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

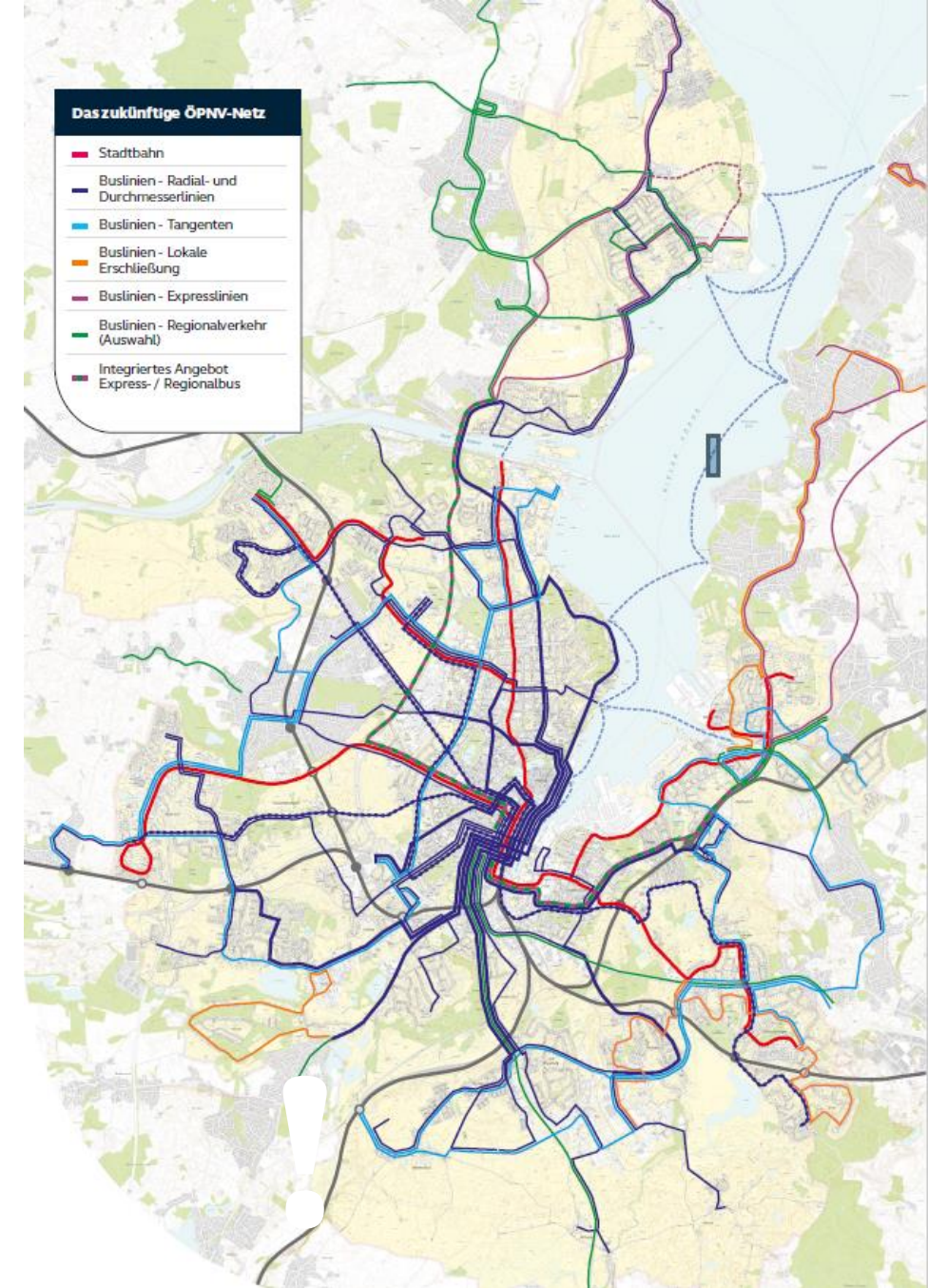
Linie 2: Elmschenhagen – Preetzer Straße – Gaarden – Hbf. – Holtenauer Straße – Wik
→ Länge: 13,2 km

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

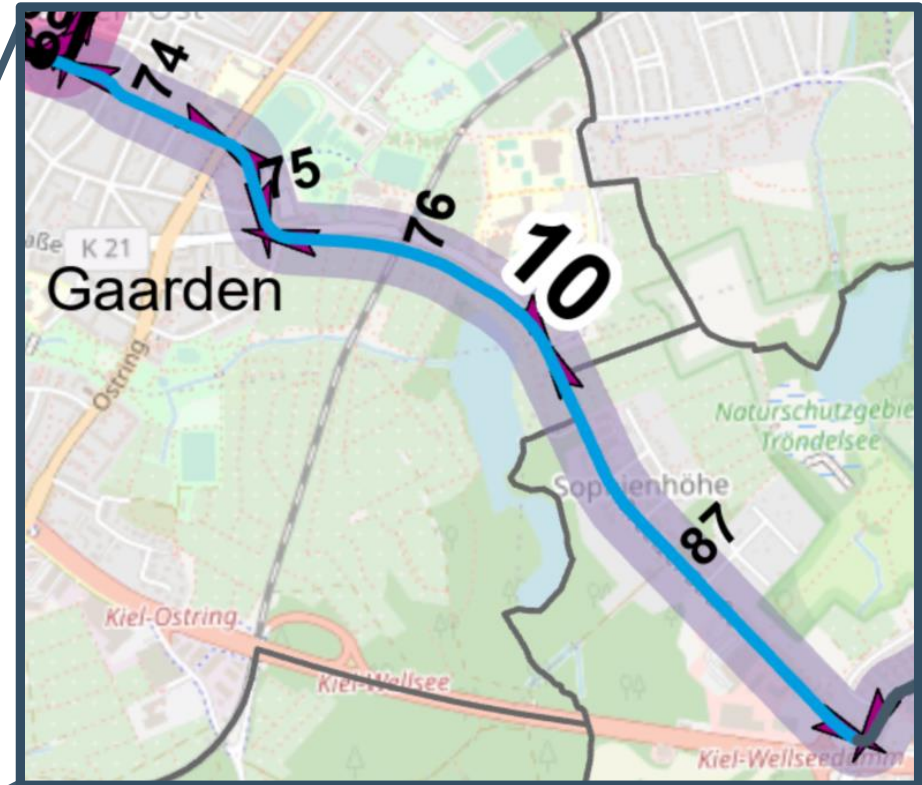
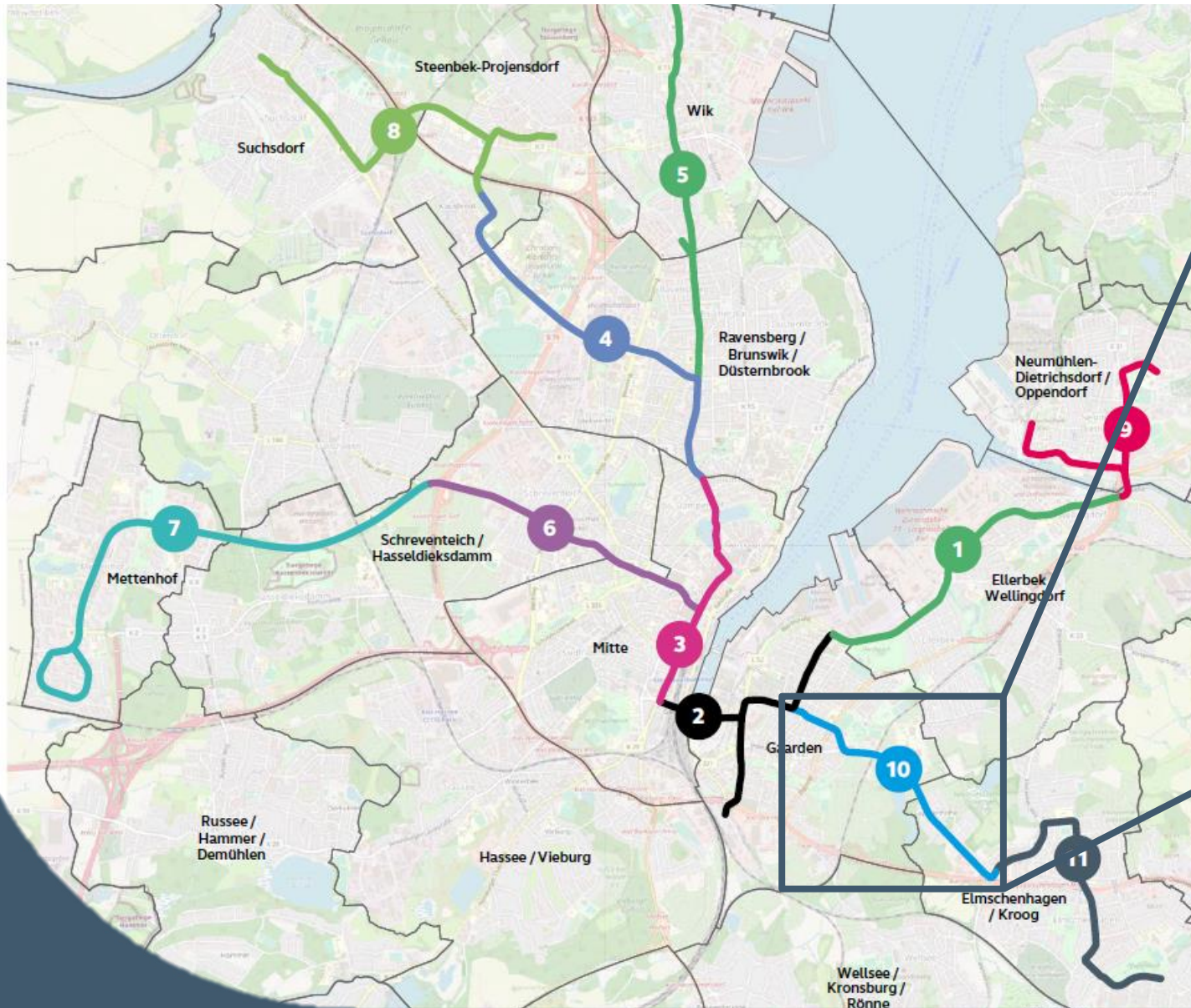
Linie 4: Verstärkerlinie vom Berufsbildungszentrum Gaarden bis nach Projensdorf
→ Länge: 9,5 km

Zukünftiges ÖPNV-Netz

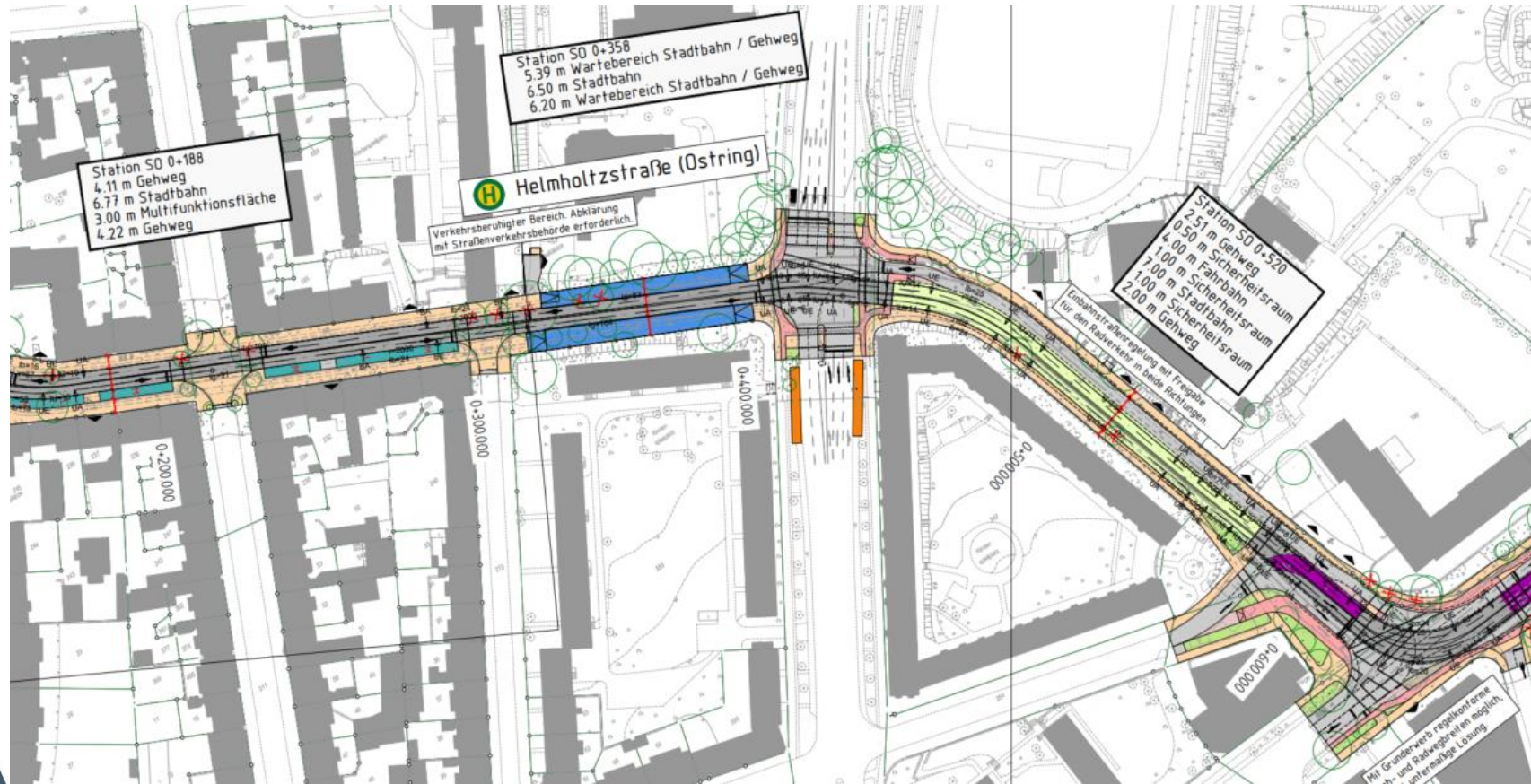
- Mit der Einführung der Stadtbahn wird auch das Busnetz neu geplant
- Linien werden an das Stadtbahnnetz angepasst
- Ziel: Verbesserung des ÖPNV-Angebots insgesamt
- Vor allem Stadtteile, die nicht durch die Stadtbahn angebunden werden, sollen durch neue Busverbindungen eine bessere Anbindung an den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



Planungsabschnitte in der aktuellen Vorplanung



Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



Vorplanung seit 2023

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

Bisherige Schritte und aktuelle Planungsphase



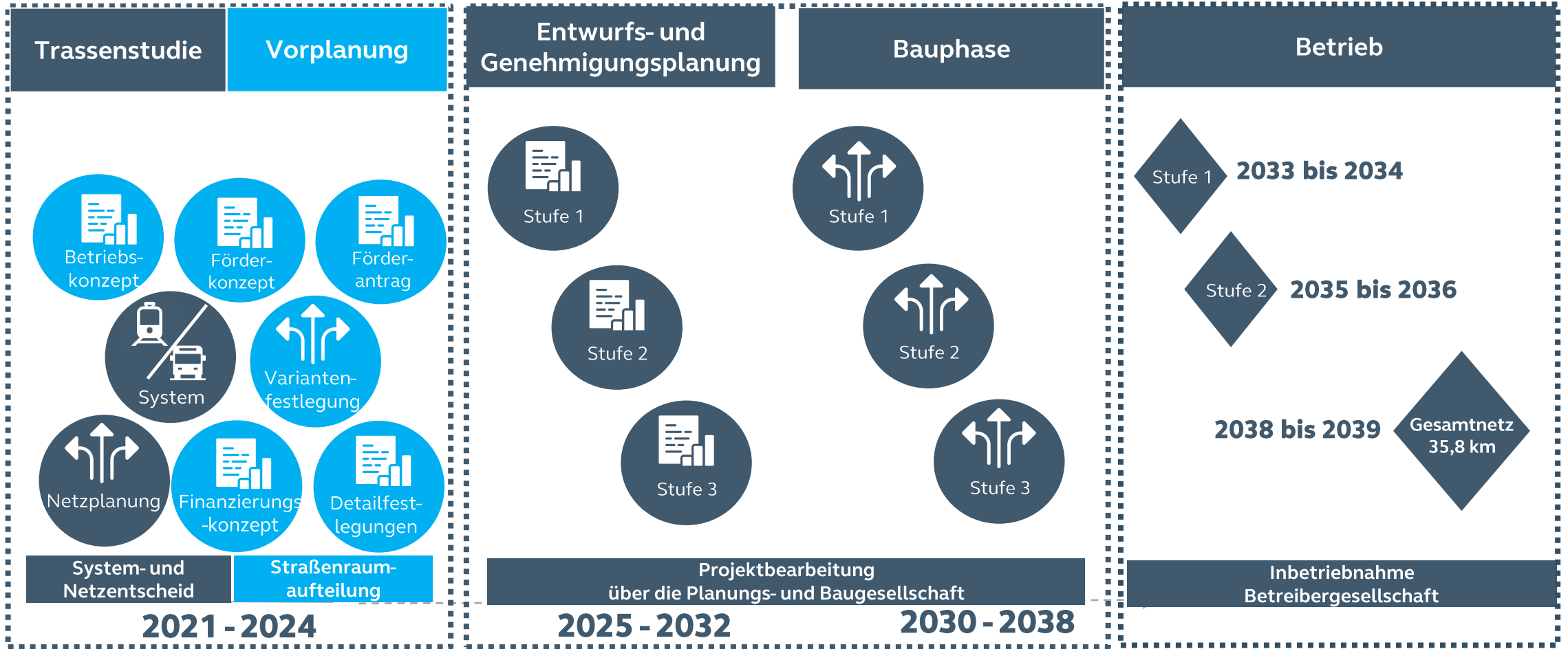
Vorplanung seit 2023

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

Angestrebter Realisierungszeitplan



Vorbehaltlich der Ergebnisse der Vorplanung

Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel



Impuls zur Variantenfindung

David Barth, Planungsbüro Rambøll

Kiel. Sailing.City.
Kiel

**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**



Herangehensweise und Gesamtbild

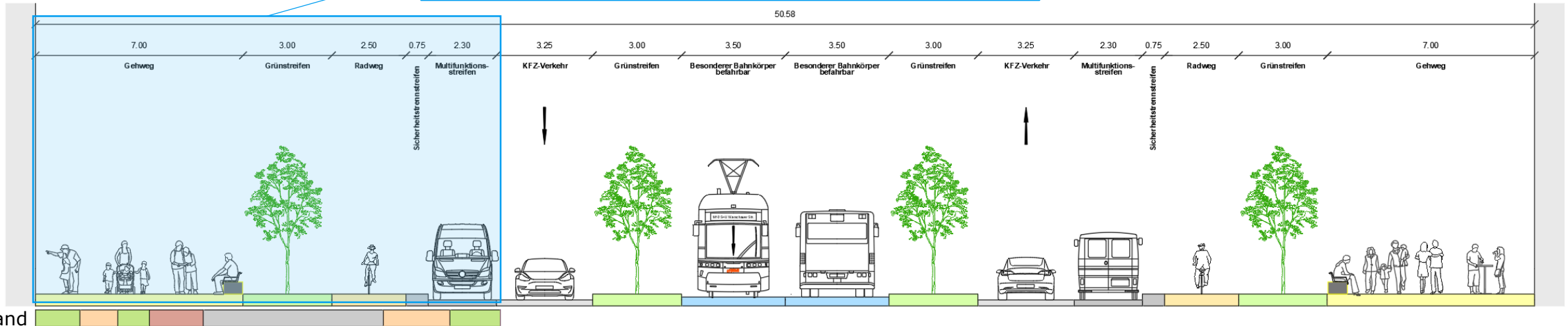
Kiel. Sailing.City.
Kiel

Herangehensweise und Gesamtbild

Idealvorstellung zur Aufteilung des Straßenraums – Wirklich so ideal?

Idealvorstellung

Ca. 14,7 m zur Verfügung stehende Querschnittsbreite in der Preetzer Straße



Randbedingungen der Planung (Auswahl)

Unterirdische
Infrastruktur



Grünflächen &
Baumbestand



Stadtbahn-
trasse



Aufenthalts-
qualität



Wirtschafts-
verkehr
(Durchfahrt
& Lieferung)



Querungs-
möglichkeiten
Rad und Fuß



Ruhender
Kfz-Verkehr



Radverkehr



Fließender
Kfz-Verkehr



Fußverkehr



Klassifizierung
Straßennetz



Stadträumliche
Qualität



**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**

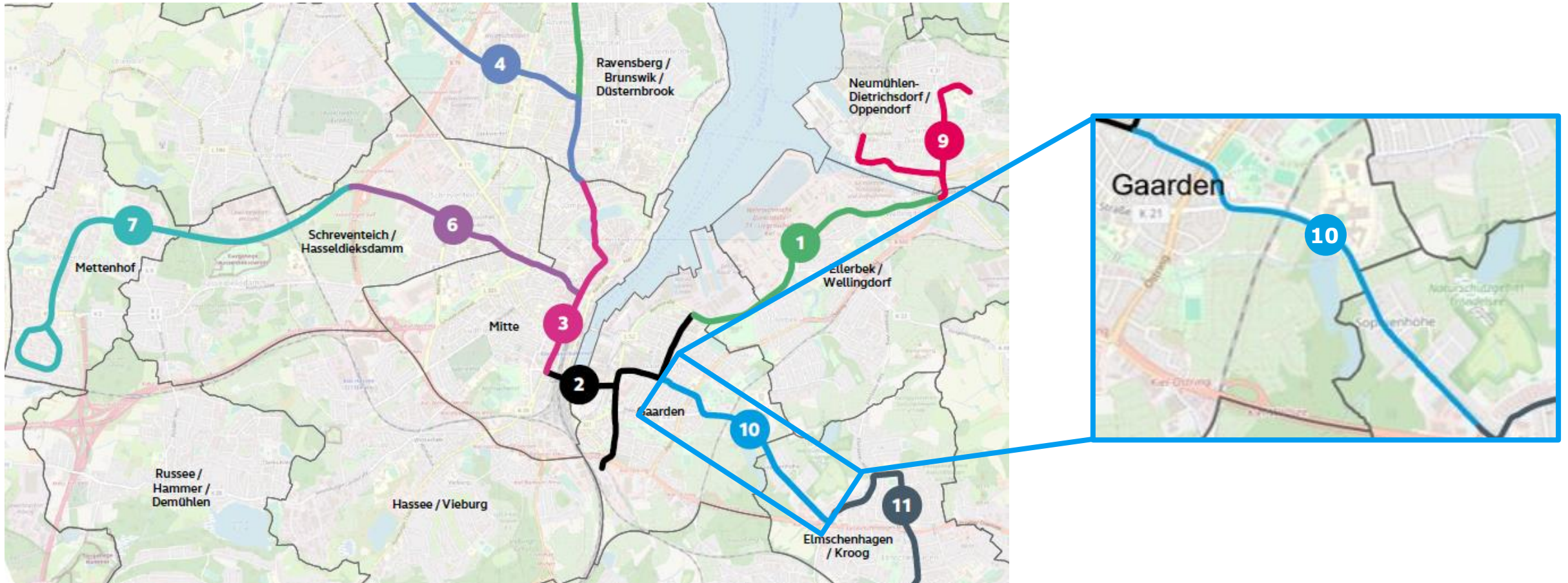


**Kiel
bewegt
dich.**

Abschnitte und Varianten

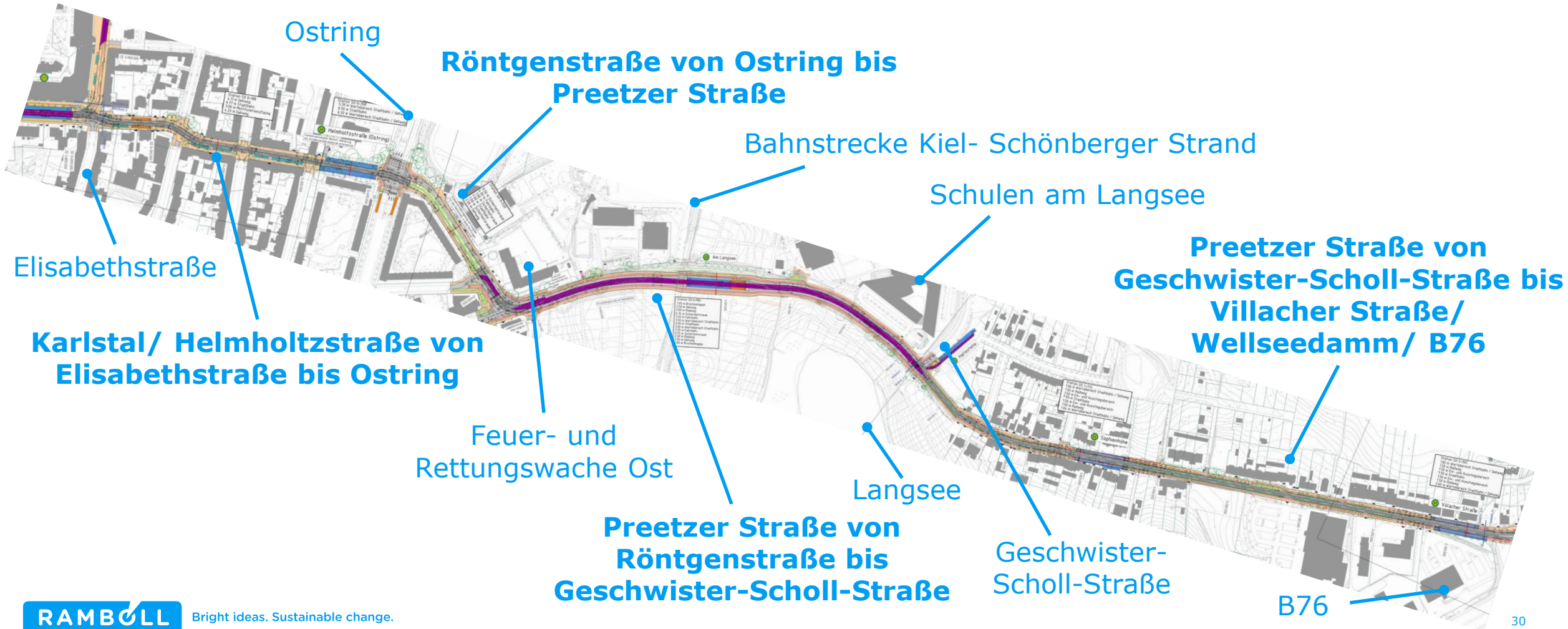
Kiel. Sailing.City.
Kiel

Planungsabschnitt Gaarden Ost – Preetzer Straße



Planungsabschnitt – detaillierter Verlauf

Drei Varianten im Gesamtverlauf ab Karlstal/Helmholtzstraße bis Villacher Straße/Wellseedamm



Erläuterung der Leitbilder

Varianten 1, 1a und 2

Variante 1

„Optimierung des Nutzungsanspruchs für die Verkehrsträger“

- **Auflösung des ebenerdigen Bahnübergangs** für alle Verkehrsträger (ggf. Zugang zu Bahnsteig von beiden Seiten möglich)
- Möglichst hoher Anteil an besonderem Bahnkörper zur Maximierung der betrieblichen Sicherheit der Stadtbahn
- Neues Brückenbauwerk über Eisenbahn im Bereich „Schulen am Langsee“ für alle Verkehrsträger gemeinsam
- Separierung der Verkehrsträger auf der Brücke (eigener Bahnkörper)
- Breite Fläche für Radverkehr in Röntgenstraße
- Geringste Behinderung der Feuerwehr bei Ausrücken erwartbar

Variante 1a

„Optimierung des Nutzungsanspruchs für die Verkehrsträger“

- **Beibehaltung des ebenerdigen Bahnübergangs** für Kfz-/Fuß- und Radverkehr
- Gesonderte Lösung für Überführung über Eisenbahn im Bereich „Schulen am Langsee“:
 - Brücke ausschließlich für Stadtbahn
 - Kfz-/Rad- und Fußverkehr mit ebenerdiger Kreuzung mit Eisenbahn (wie heute)
- Weitere Abstimmungen für Machbarkeit dieser Variante erforderlich
- **Ansonsten in anderen Bereichen wie Variante 1 – daher keine vollwertige eigenständige Variante**

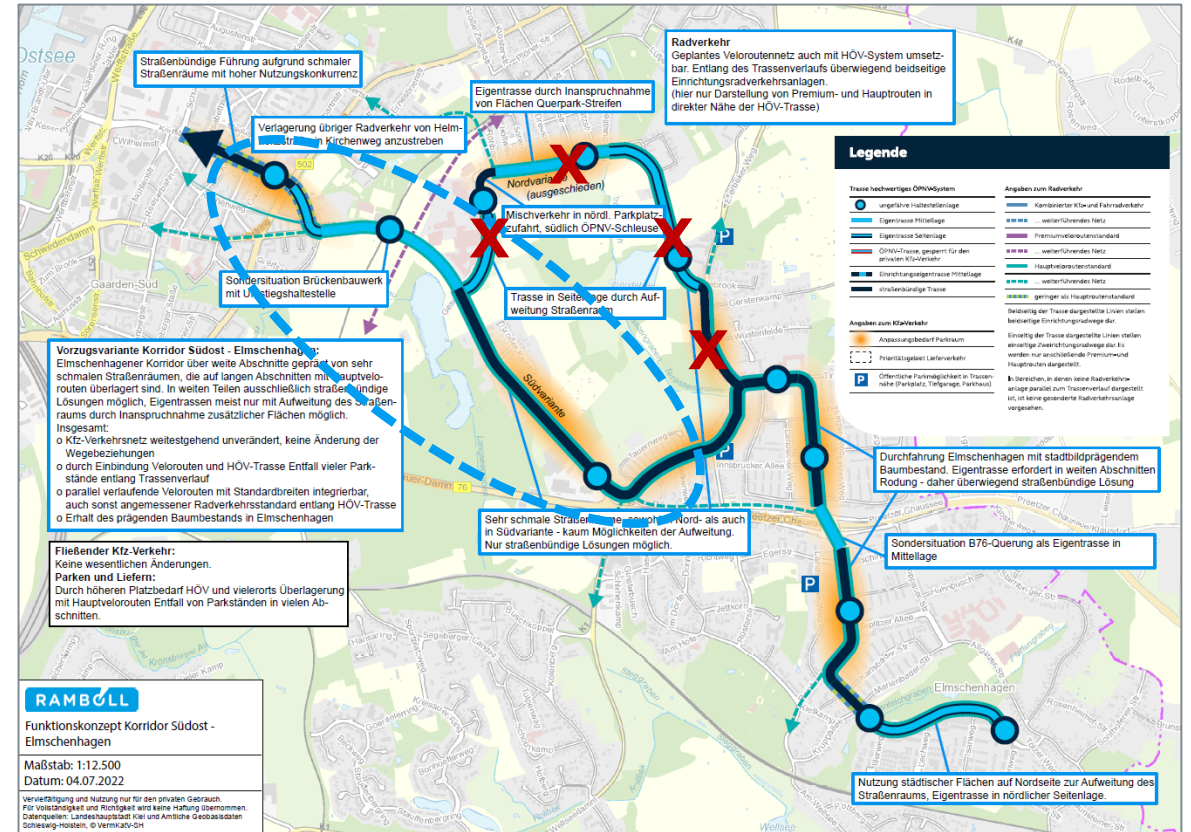
Variante 2

„Größere Bestandsorientierung“

- Überwiegend Mischverkehrslösungen (straßenbündige Führung Stadtbahn)
- Größere verkehrliche Bestandsorientierung: Beibehaltung der Zweirichtungsstraße in der Röntgenstraße
- Größere räumliche Bestandsorientierung: Geringerer Eingriff in Kleingärten durch schmalere Brücke
- Neues Brückenbauwerk über Eisenbahn im Bereich „Schulen am Langsee“ für alle Verkehrsträger gemeinsam
- Straßenbündige Führung der Stadtbahn (damit schmaleres Brückenbauwerk möglich)

Herangehensweise und Gesamtbild Gaarden Ost und Preetzer Straße

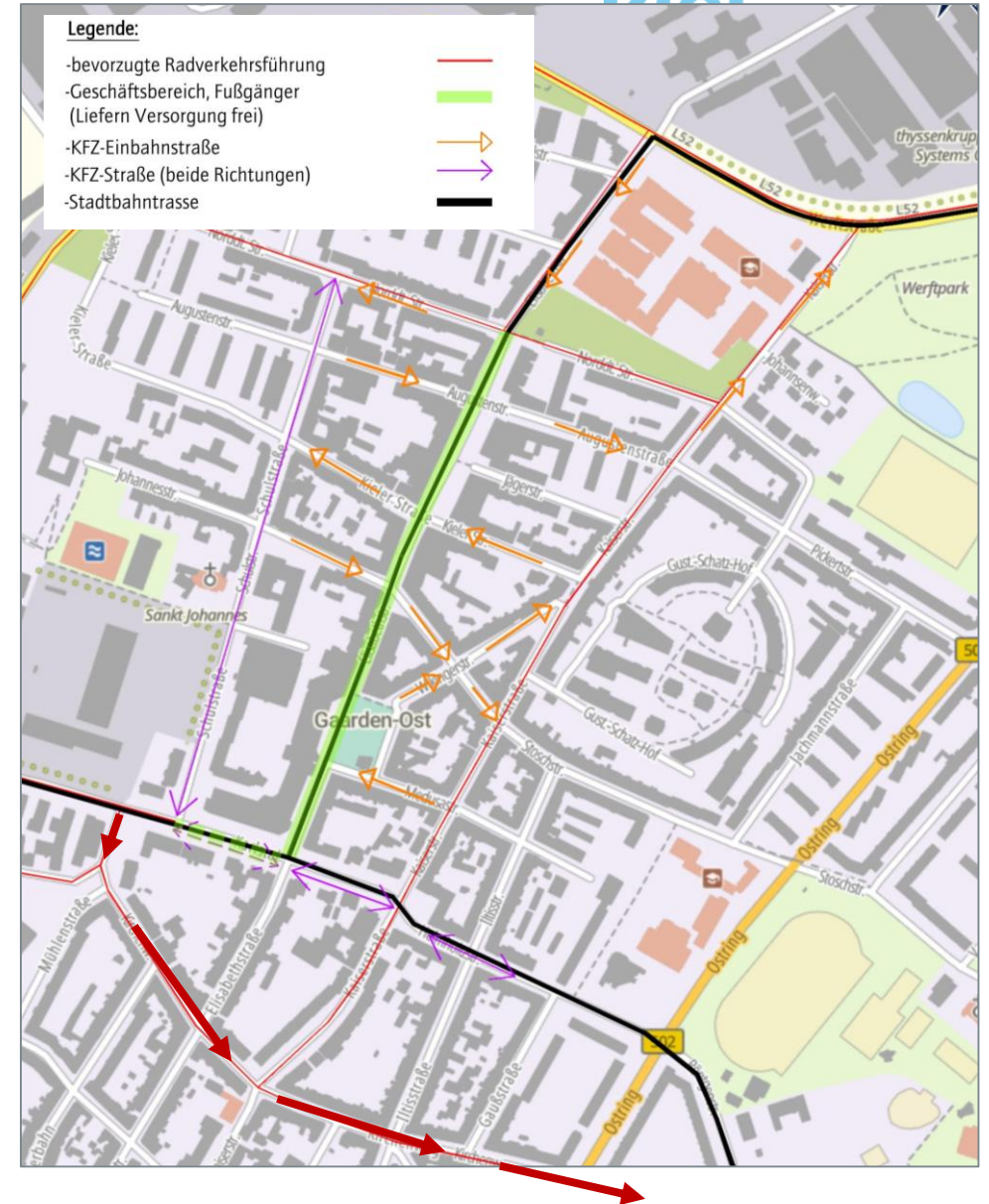
- stadträumlicher Übergang von eng bebauter Gründerzeitstadt (Gaarden) zu Vorortlage (Preetzer Straße) – am Ende des Korridors in Elmschenhagen wieder Siedlungsschwerpunkt mit hoher Dichte
- Straßennetz (und Hierarchie) prinzipiell unverändert – Preetzer Straße weiterhin als Kreisstraße
→ Gestaltungsspielräume für Umgestaltung gering
- Korridor insgesamt geprägt durch schmale Straßenräume
→ Hoher Anteil straßenbündiger Abschnitte
- Besonderheit: Kreuzende Eisenbahnstrecke mit Haltepunkt „Schulen Am Langsee“
→ Verknüpfungspunkt, aber auch bauliche Herausforderung
- Hauptteil des Kfz-Verkehrs läuft unverändert über B76
→ kurvenreichere Führung Stadtbahn statt Führung über B76 (Überbau) – dafür gute Erschließung Elmschenhagens



Herangehensweise und Gesamtbild

Verkehrskonzept Gaarden – Radverkehr

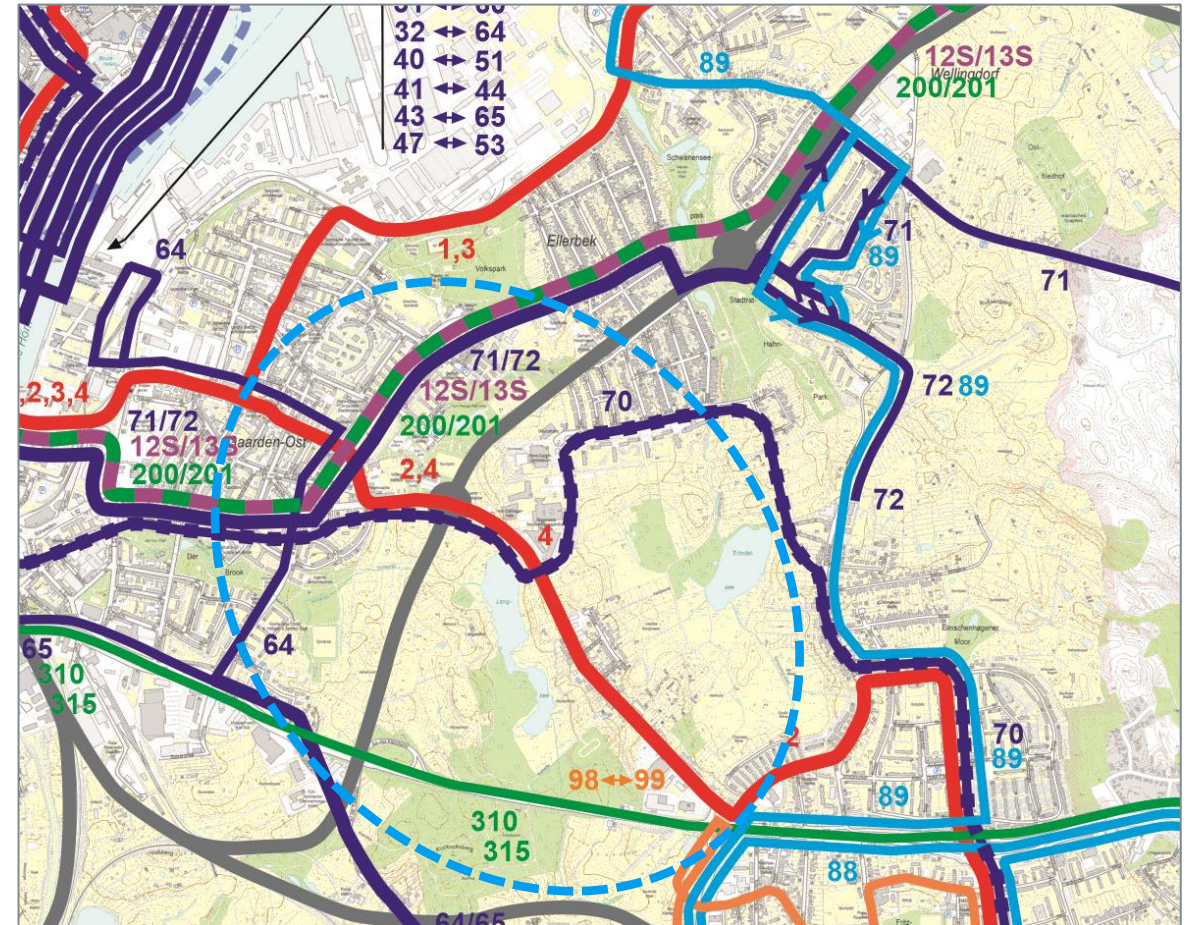
- Helmholtzstraße mit Stadtbahn
 - enger Straßenraum, Unterbringung vollwertiger Radverkehrsinfrastruktur kaum möglich – insbesondere bei Berücksichtigung lokaler Erschließung (Multifunktionsstreifen)
- Im Rahmen Verkehrskonzept Gaarden Entwicklung von Konzepten für Ableitung Radverkehr mit Schwerpunkten:
 - hochwertige Radverkehrsinfrastruktur (Velorouten)
 - Erreichbarkeit und Erschließung für Kfz-Verkehr (einschließlich MIV)
 - für Helmholtzstraße Ableitung Radverkehr aus Richtung Karlstal über Kirchenweg zur Röntgenstraße (Prüfung Ausweisung als Fahrradstraße)



Künftiges integriertes ÖPNV-Netz

Gaarden Ost und Preetzer Straße

- Hauptverbindung zwischen Innenstadt und Elmschenhagen bis Krooger Kamp mit Stadtbahn
- durchgehende Linien (Linie 2) aus Innenstadt bis Elmschenhagen
- mögliche Verdichterlinie (4) aus Innenstadt bis Bereich Schulen am Langsee – ggf. alternativ Führung zum Betriebshof (aktueller Planungsstand)
- Führung über Gaarden Zentrum (Nutzungsschwerpunkt)
- aufgrund insgesamt disperser Siedlungsschwerpunkte Führung einer um den Korridor der Stadtbahn „mäandrierenden“ Buslinie Innenstadt – Poppenrade – Elmschenhagen – Kroog, Am Wellsee (Linie 70)
- in Elmschenhagen weitere Erschließung durch Zubringerlinien und Tangentiallinien – Verknüpfung im Bereich Villacher Straße / Preetzer Straße
- weitere Verknüpfung Stadtbahn/ Bus im Bereich Kreuzung mit Ostring



Hinweis: Liniennummern sind Arbeitsbezeichnungen und entsprechen nicht der heutigen Liniennummerierung der KVG

Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel

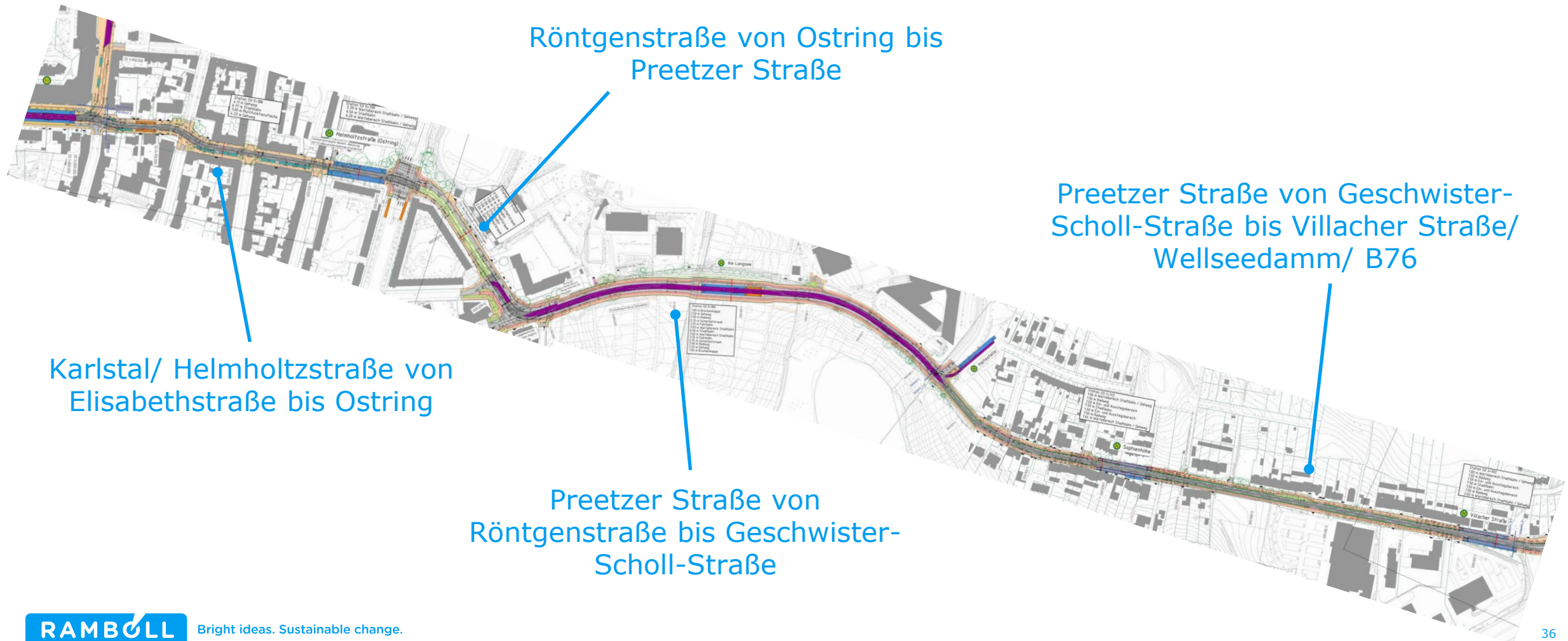


Kiel
bewegt
dich.

Betrachtungsräume

Kiel.
Kiel Sailing.City.

Betrachtungsräume



Röntgenstraße von Ostring bis Preetzer Straße

Preetzer Straße von Geschwister-Scholl-Straße bis Villacher Straße/ Wellseedamm/ B76

Karlstal/ Helmholtzstraße von Elisabethstraße bis Ostring

Preetzer Straße von Röntgenstraße bis Geschwister-Scholl-Straße

**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**

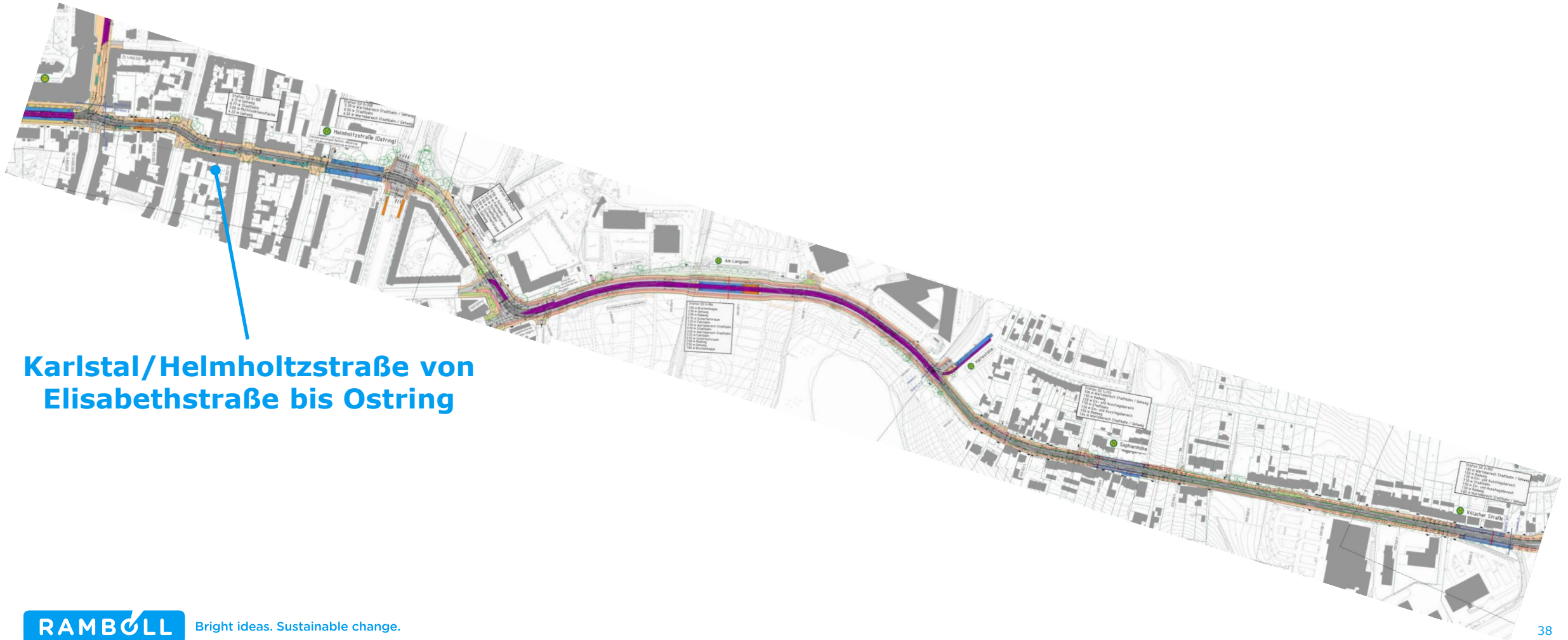
**Karlstal/Helmholtzstraße von
Elisabethstraße
bis Ostring**



**Kiel
bewegt
dich.**

Kiel. Sailing.City.
Kiel

Betrachtungsräume

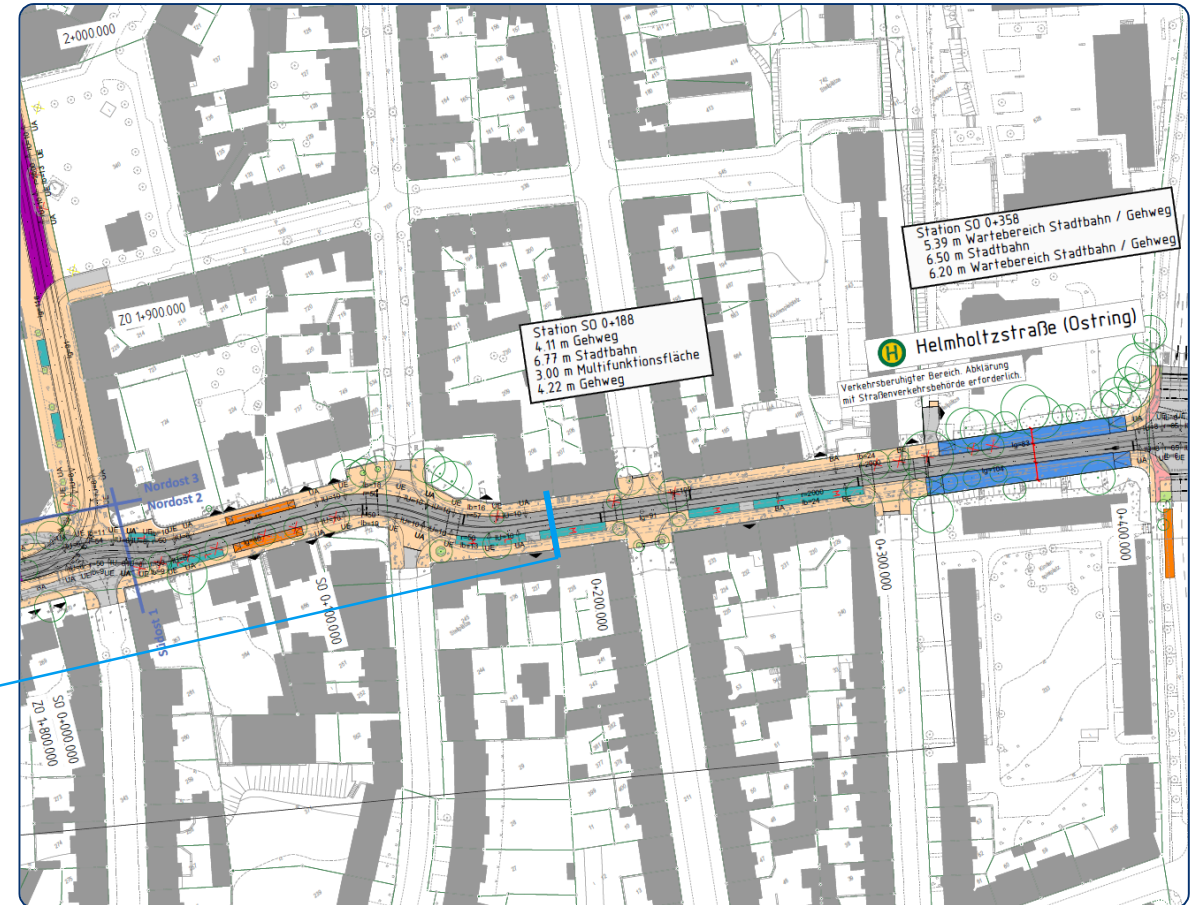


Karlstal/Helmholtzstraße von Elisabethstraße bis Ostring

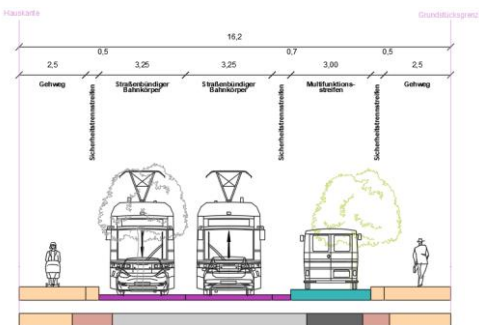
Karlstal/Helmholtzstraße von Elisabethstraße bis Ostring

Variante 1 und 2

- straßenbündiger Bahnkörper
- Multifunktionsstreifen und Baumerhalt auf Südseite
- beidseitiger Gehweg mit Radverkehr frei (für lokale Erreichbarkeit)
- für durchgehenden Radverkehr hochwertige alternative Route über Kirchenweg
- Haltestelle am Ostring:
 - Umsteigen zu bedeutendem Busverkehr entlang des Ostrings möglich
 - Unterbringung der Haltestelle stadtauswärts in Verlängerung des Multifunktionsstreifens



Ausschnitt VP-10-VA-LP-V1-08-M1000-1-Helmholtzstr.-26.08.2024



**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**

**Röntgenstraße von Ostring
bis Preetzer Straße**

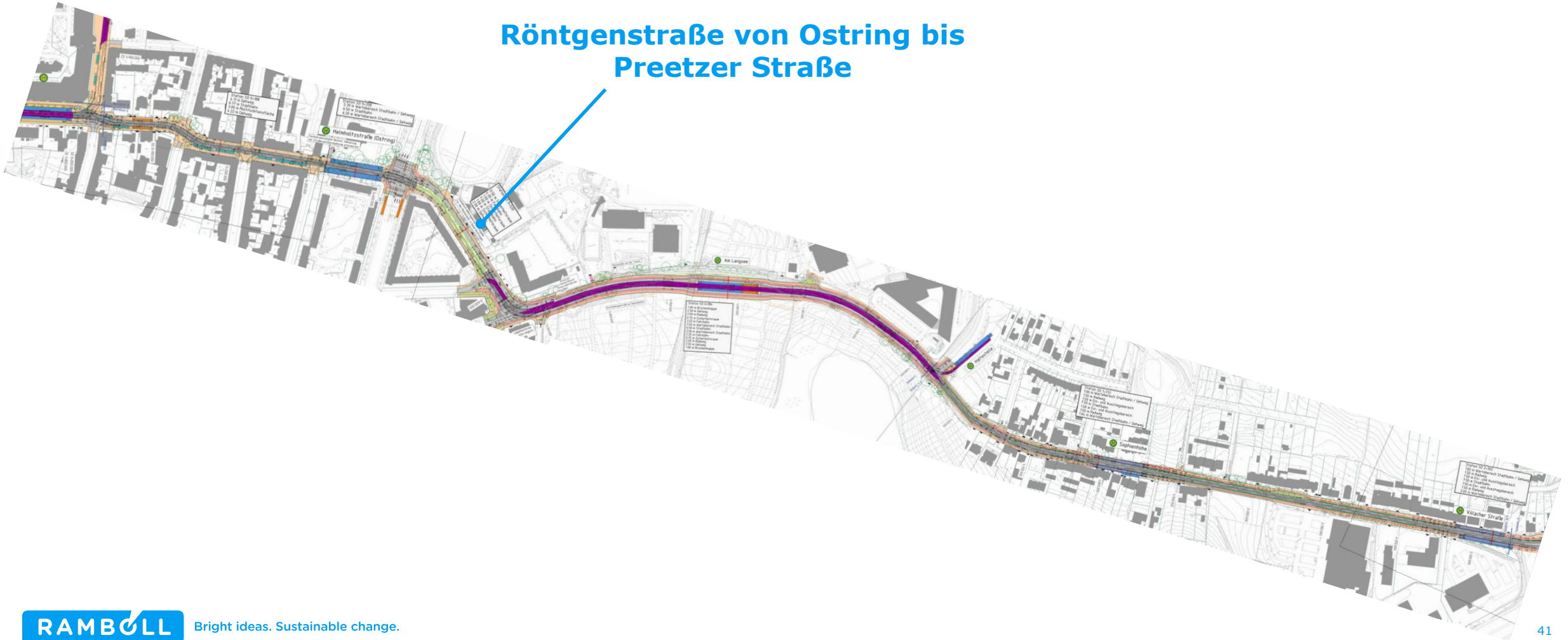


**Kiel
bewegt
dich.**

Kiel. Sailing.City.
Kiel

Betrachtungsräume

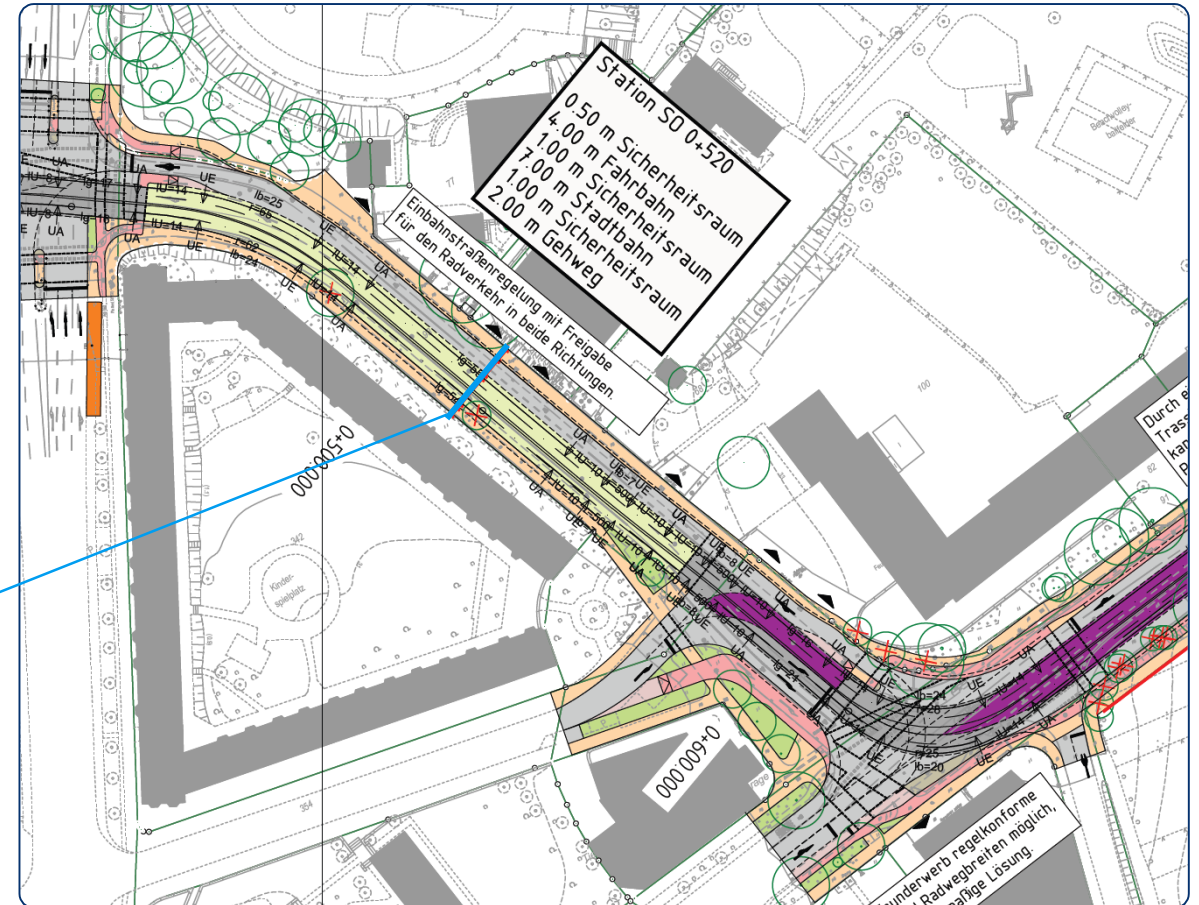
Röntgenstraße von Ostring bis
Pretzer Straße



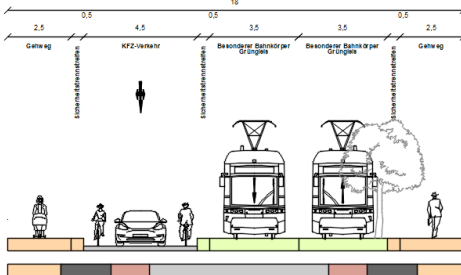
Röntgenstraße von Ostring bis Preetzer Straße

Variante 1

- besonderer Bahnkörper in westlicher Seitenlage
- nördlich Kirchenweg
- Einbahnstraße mit überbreiter Fahrspur
- Schnelle Ausfahrt für Feuerwehr möglich
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- südlich Kirchenweg
- zwei Fahrspuren - zwingend erforderlich für Ausrücken der Feuerwehr
- kein ausreichender Platz für Multifunktionsstreifen, daher auch Erhalt von Bäumen nicht möglich
- insgesamt verkehrsberuhigende Wirkung
- Trasse näher an Wohnbebauung



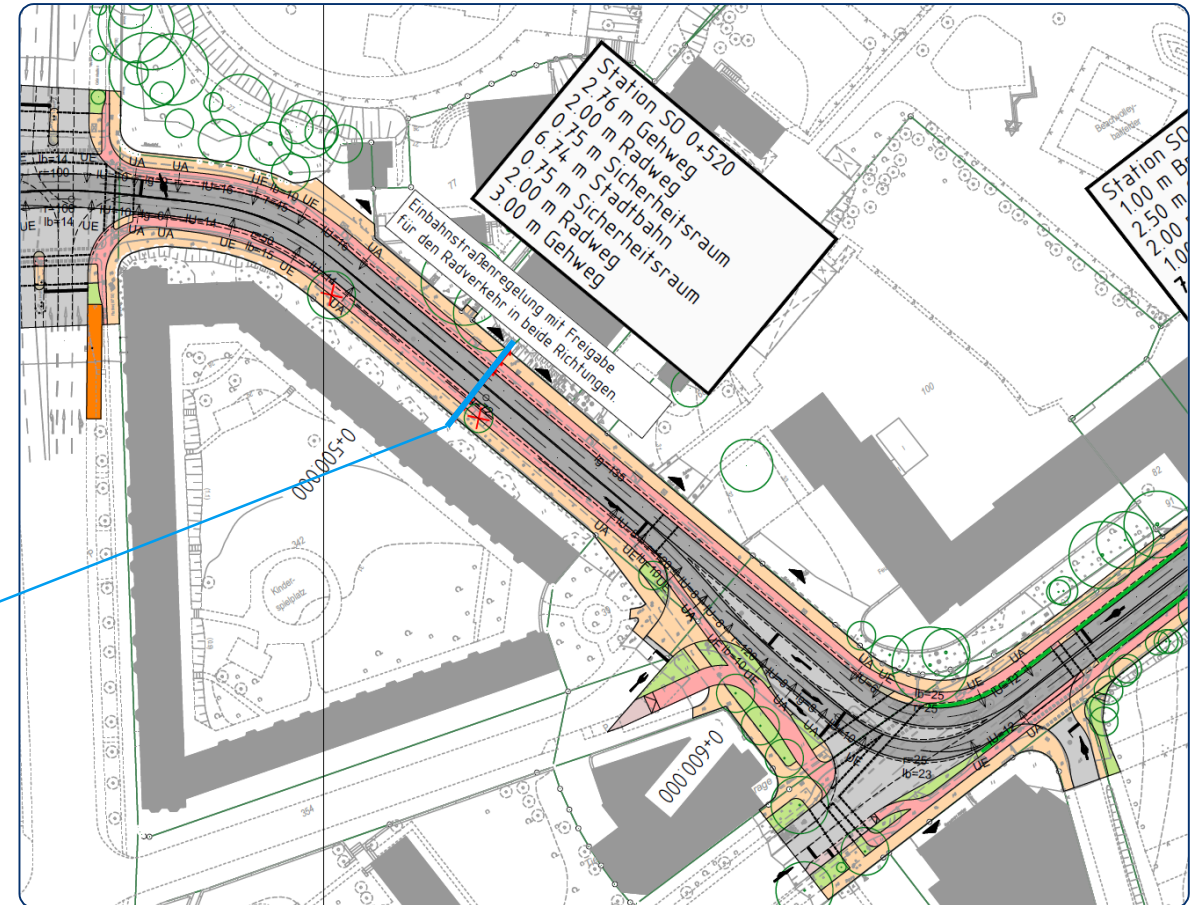
Ausschnitt VP-10-VA-LP-V1-08-M1000-1-Helmholtzstr.-26.08.2024



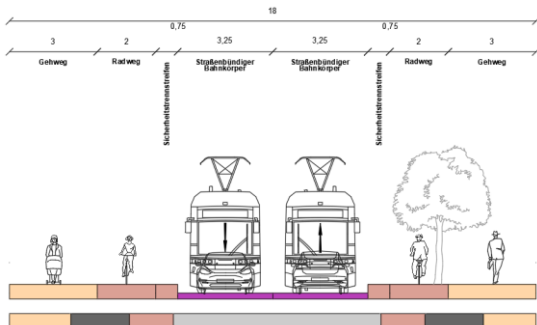
Röntgenstraße von Ostring bis Preetzer Straße

Variante 2

- straßenbündiger Bahnkörper
- beidseitige Geh- und Radwege
- Erreichbarkeit des Quartiers und der Feuerwehgwache aus beiden Richtungen
- kein ausreichender Platz für Multifunktionsstreifen, daher auch Erhalt von Bäumen nicht möglich
- größerer Abstand der Trasse von Bebauung



Ausschnitt VP-10-VA-LP-V2-08-M1000-4-Helmholtzstr.-26.08.2024



Beispiel Feuerwache und Stadtbahn

Stadtbahntrasse „Adlershof II“ in Berlin – eröffnet 2021



Quelle: Google Streetview

**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**

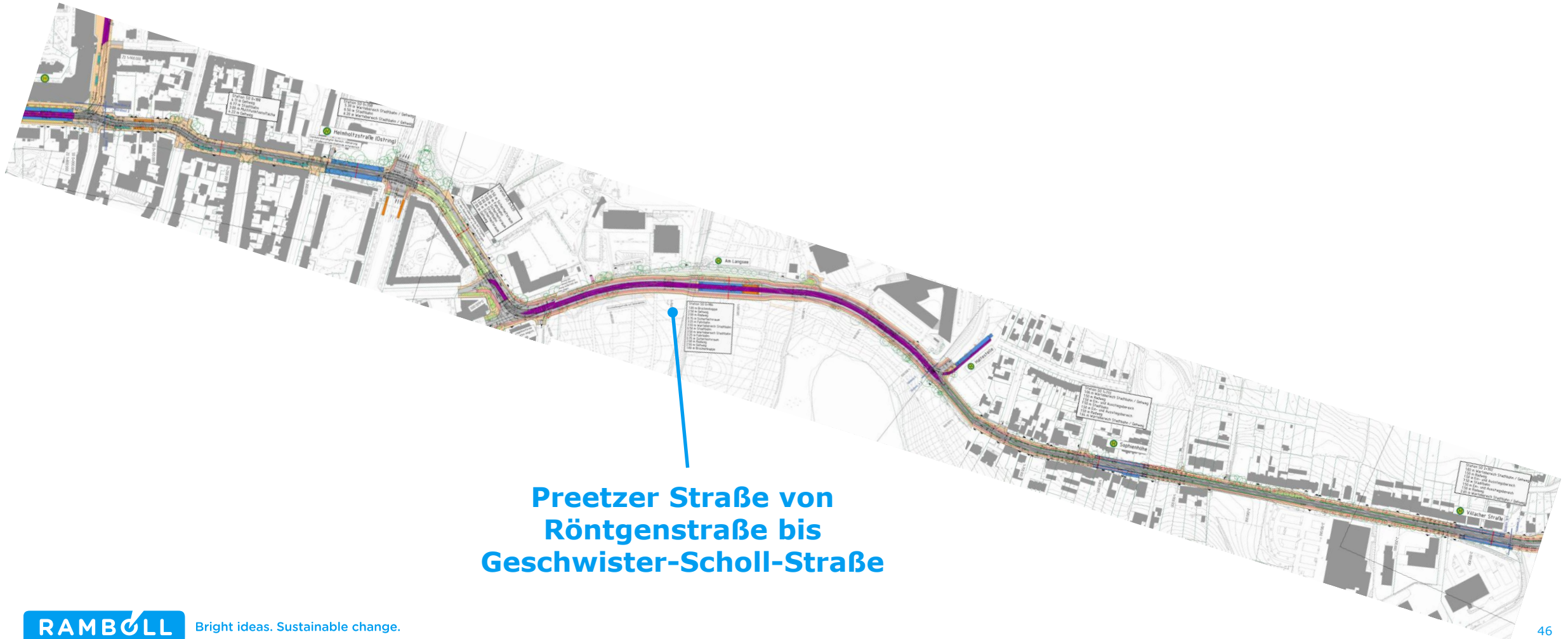


**Kiel
bewegt
dich.**

**Preetzer Straße von Röntgenstraße bis
Geschwister-Scholl-Straße**

Kiel. Sailing.City.
Kiel

Betrachtungsräume

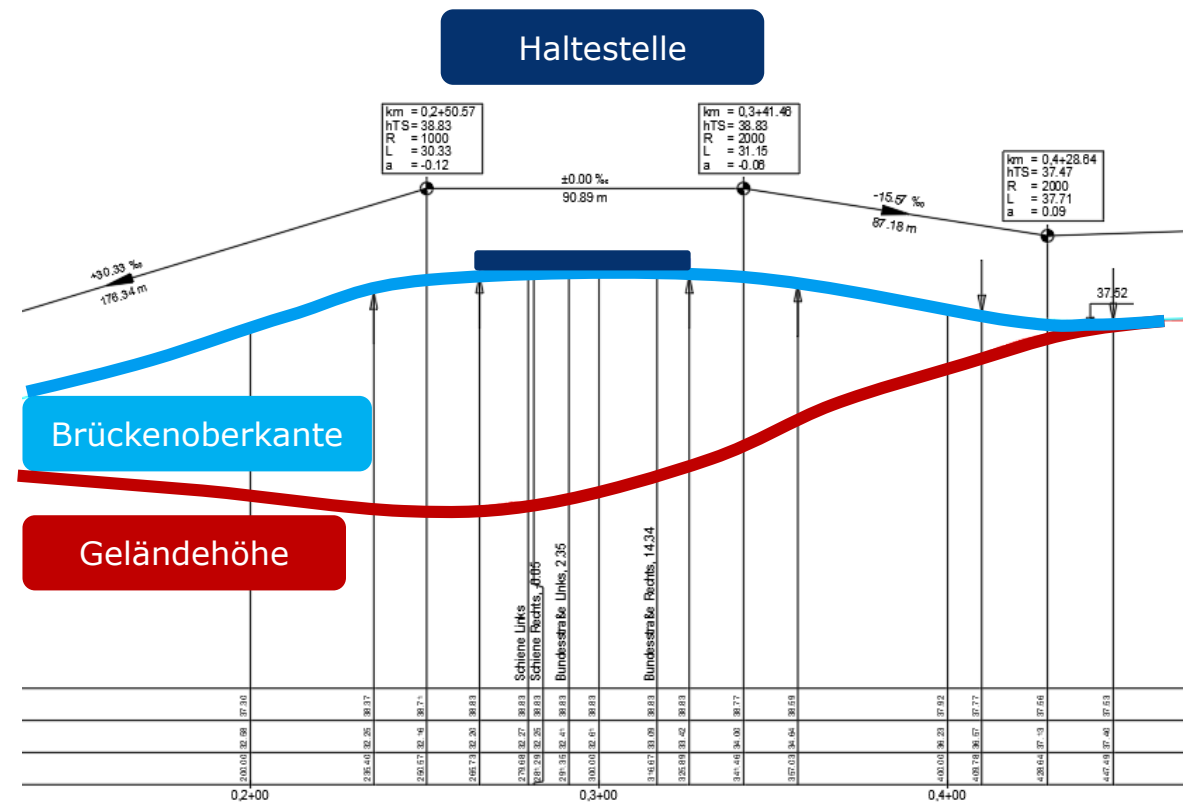


**Preetzer Straße von
Röntgenstraße bis
Geschwister-Scholl-Straße**

Preetzer Straße von Röntgenstraße bis Geschwister-Scholl-Straße

Brückenlösung über Eisenbahn - komplexe Planung mit vielen Randbedingungen

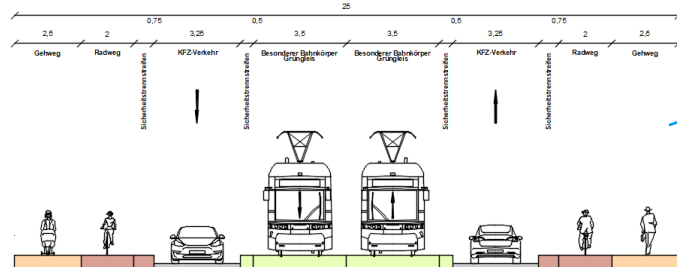
- Für die Konzeption und Ausgestaltung des Brückenbauwerks über die Bahnstrecke Kiel-Schönberger Strand waren eine Vielzahl an Variablen zu definieren und als Randbedingungen festzulegen.
- Um alle Belange zu berücksichtigen, entstanden drei unterschiedliche Brückenlösungen.
- Nutzung der für eine Brücke günstigen Topografie (Wanne)



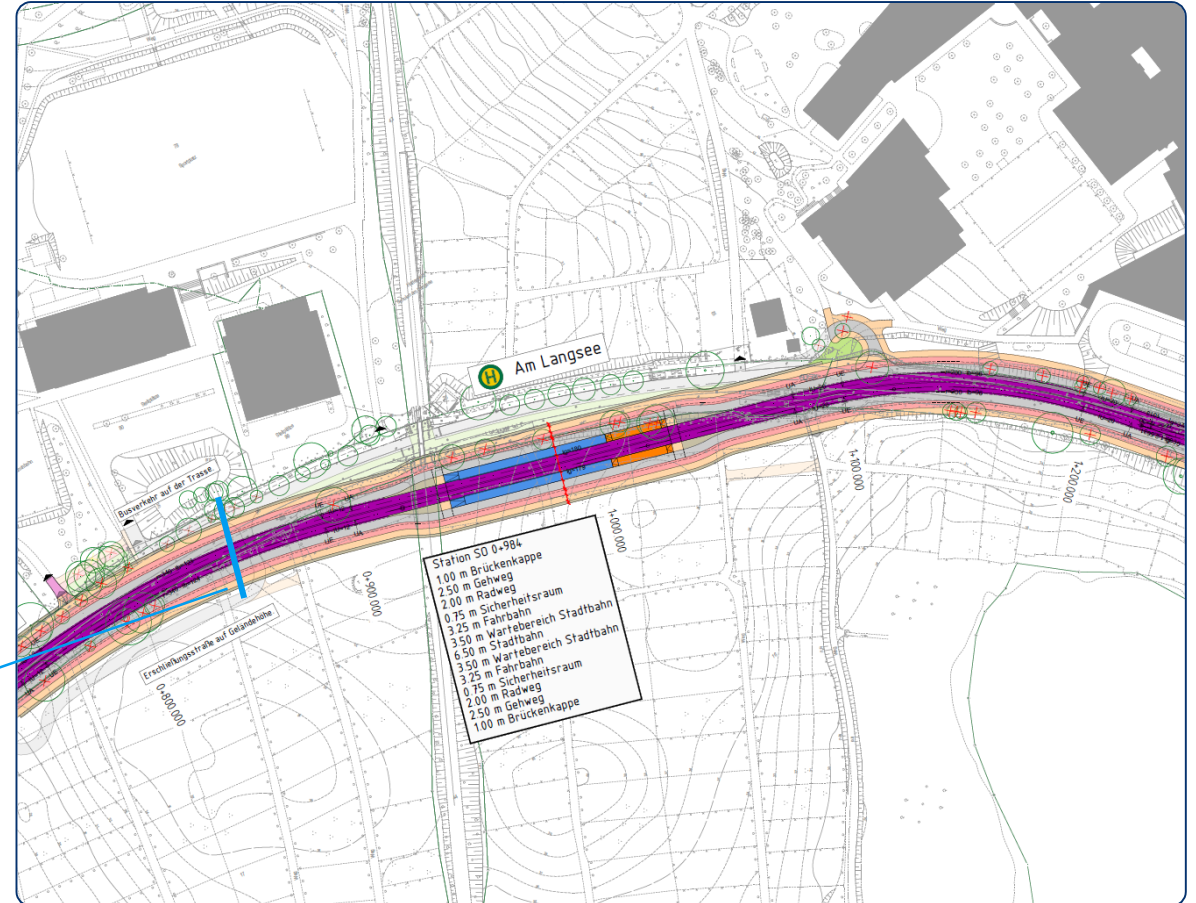
Preetzer Straße von Röntgenstraße bis Geschwister-Scholl-Straße

Variante 1

- Brücke mit besonderem Bahnkörper in Mittellage – keine gegenseitige Behinderung Stadtbahn/Kfz
- eine Kfz-Spur je Richtung, beidseitige Geh- und Radwege
- Eingriff in Kleingärten/Landschaftsschutzgebiet erforderlich (tiefster Eingriff, aber auf kurzer Länge)
- Verbreiterung der Brücke im Bereich der Haltestelle
- Haltestelle möglichst nah an Eisenbahntrasse (für kurzen Umstieg – Treppen/Rampen/Aufzüge)
- detaillierte Brückenbauwerksplanung erst in weiteren Planungsphasen – weitere Eingriffe in Seitenraum wahrscheinlich (Rampen, Treppen, Aufzüge)
- Wendegleis in Geschwister Scholl-Straße für mögliche Verstärkerfahrten, Baustellenbetrieb etc.



Querschnittsskizze Zielzustand

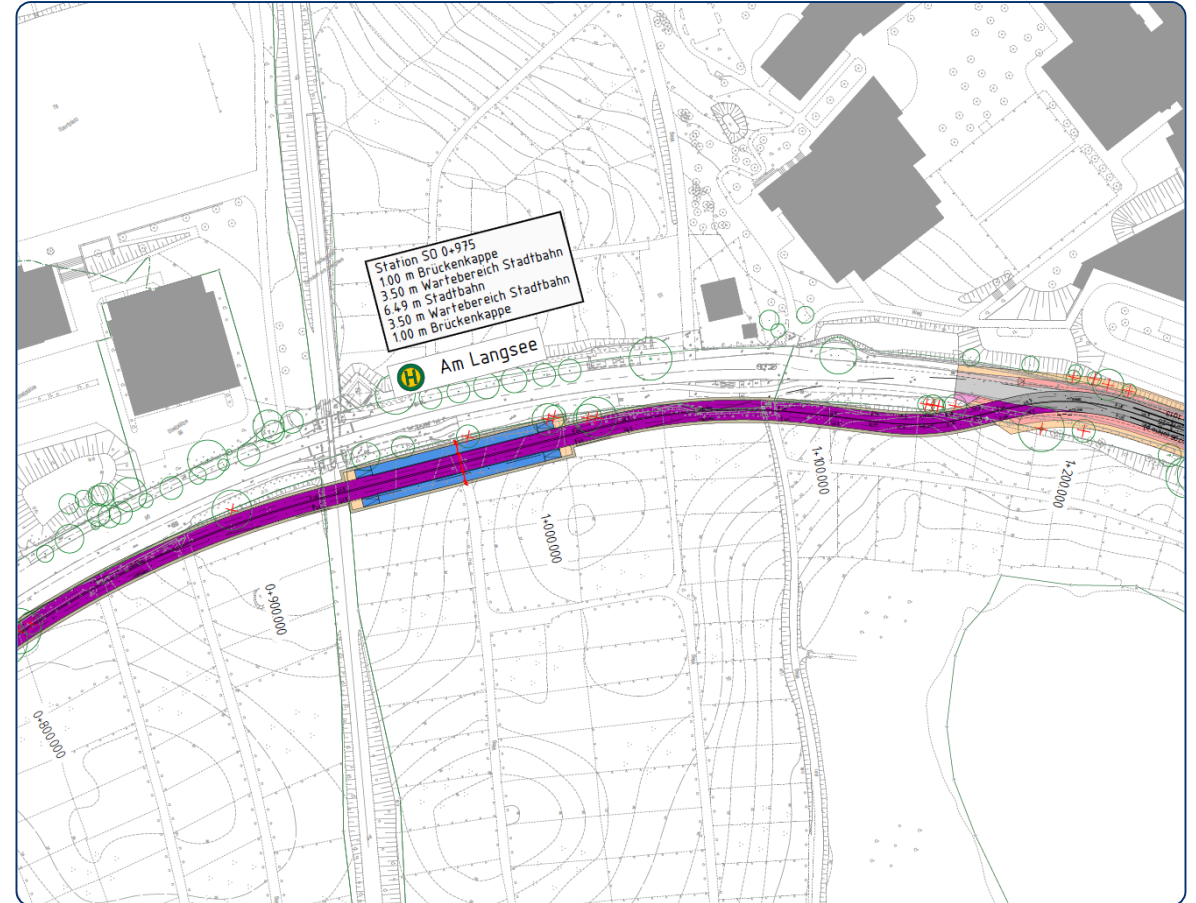


Ausschnitt VP-10-VA-LP-V1-08-M1000-2-Brücke am Langsee-26.08.24

Preetzer Straße von Röntgenstraße bis Geschwister-Scholl-Straße

Variante 1a – Alternativer Lösungsansatz für Kreuzungslösung mit Eisenbahn

- keine Errichtung neuer höhengleicher Kreuzungen Stadtbahn / Eisenbahn zulässig (BOStrab)
- Überführung über Eisenbahn durch neue Brücke ausschließlich für Stadtbahn – Beibehaltung des ebenerdigen Bahnübergangs für Kfz-/Rad- und Fußverkehr
- Eingriff in Kleingärten/Landschaftsschutzgebiet (schmalster Eingriff, aber auf größter Länge)
- detaillierte Brückenbauwerksplanung erst in weiteren Planungsphasen – weitere Eingriffe in Seitenraum wahrscheinlich (Rampen, Treppen, Aufzüge)
- Wendegleis in Geschwister Scholl-Straße für mögliche Verstärkerfahrten, Baustellenbetrieb etc.
- **gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz Beseitigung des ebenerdigen Bahnübergangs anzustreben → Umsetzbarkeit dieser Lösung noch in Prüfung**

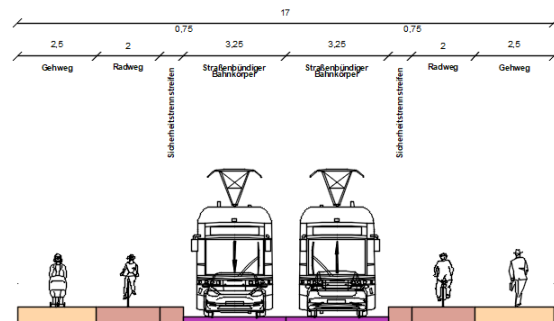


Ausschnitt VP-10-VA-LP-V1a-08-M1000-8-Brücke am Langsee-27.08.2024

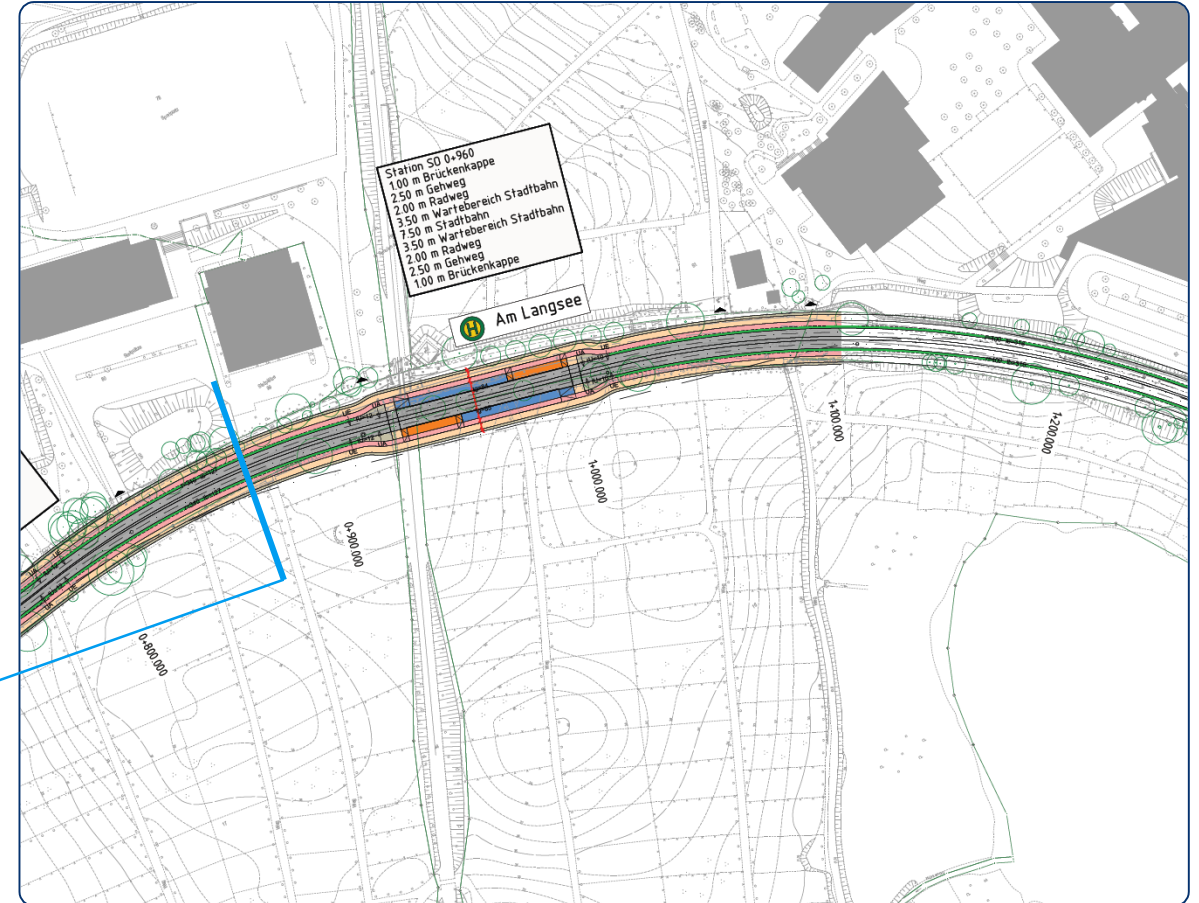
Preetzer Straße von Röntgenstraße bis Geschwister-Scholl-Straße

Variante 2

- Brücke mit straßenbündigem Bahnkörper und Mischverkehr Stadtbahn, beidseitige Geh- und Radwege
- leichte Verbreiterung der Brücke im Bereich der Haltestelle mit Integration der Haltestelle in Gehweg
- Eingriff in Kleingärten/Landschaftsschutzgebiet (geringster Eingriff auf kürzester Länge, allerdings bauzeitliche Schließung der Preetzer Straße)
- detaillierte Brückenbauwerksplanung erst in weiteren Planungsphasen – weitere Eingriffe in Seitenraum wahrscheinlich (Rampen, Treppen, Aufzüge)
- Wendegleis in Geschwister Scholl-Straße für mögliche Verstärkerfahrten, Baustellenbetrieb etc.



Querschnittsskizze Zielzustand



Ausschnitt VP-10-VA-LP-V2-08-M1000-5-Brücke am Langsee-26.08.2024

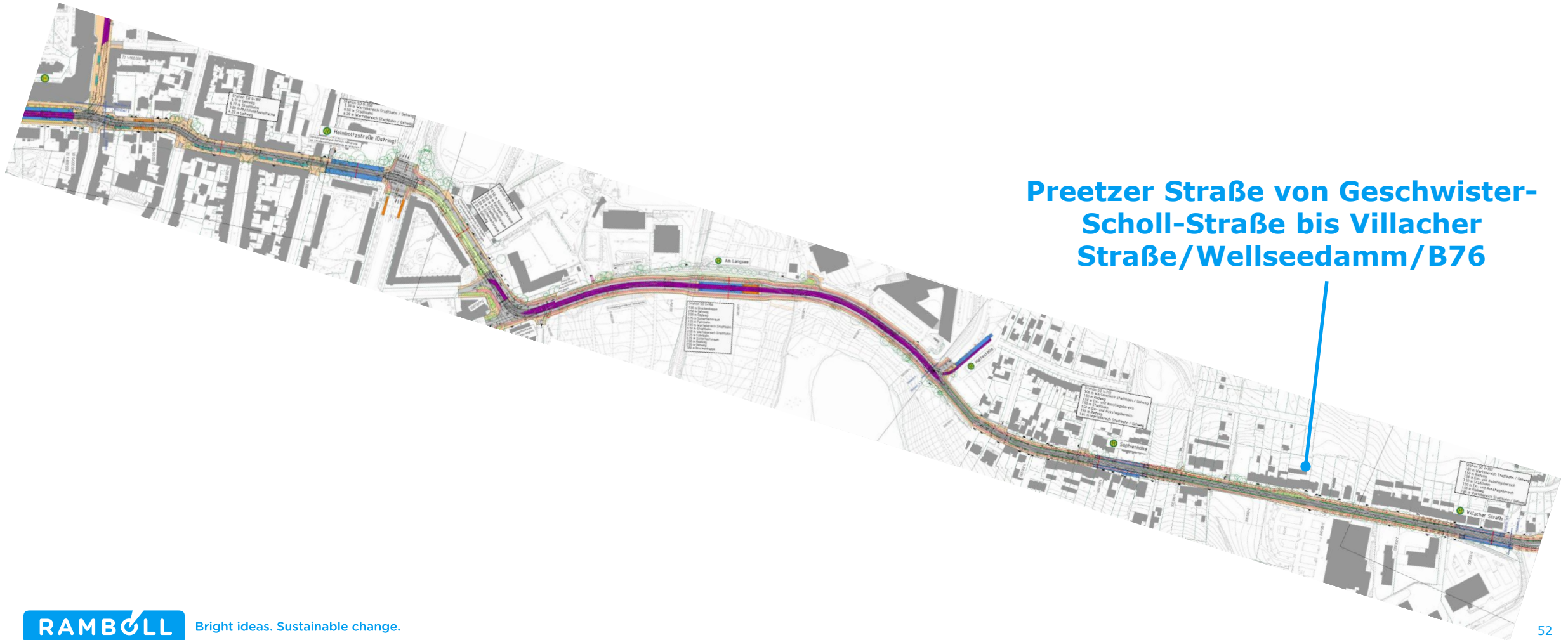
**Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel**



**Preetzer Straße von Geschwister-Scholl-
Straße bis Villacher Straße/Wellseedamm**

Kiel. Sailing.City.
Kiel

Betrachtungsräume

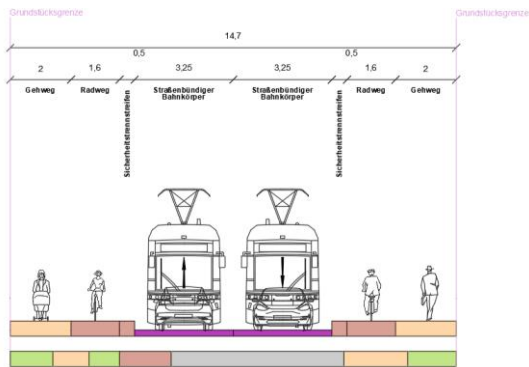


Preetzer Straße von Geschwister-Scholl-Straße bis Villacher Straße/Wellseedamm/B76

Preetzer Straße von Geschwister-Scholl-Straße bis Villacher Straße /Wellseedamm

Variante 1 und 2

- straßenbündiger Bahnkörper mit Mischverkehr Stadtbahn / Kfz
- absolute zulässige Mindestmaße für Seitenräume – jedoch in Konflikt zum Premiumroutenstandard für Radverkehr
- kein Spielraum für Unterbringung weiterer Funktionen und bessere stadträumliche Gestaltung
- keine Unterbringung eines Multifunktionsstreifens und Baumentfall – einzelne Ausnahmen in etwas breiteren Bereichen zu prüfen



VP-10-VA-LP-V1-08-M1000-3-Preetzer Str.-26.08.24

Beispiel für Integration einer Stadtbahn in enge Vorstadtstraße

Angers, Frankreich



Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



Haben Sie Verständnisfragen
zu den Vorträgen?



Nächste Planungswerkstatt

- **Donnerstag, 10. Oktober, 18.30 Uhr,**
Abschnitt 11, Elmschenhagen,
Ort wird noch bekannt gegeben
- Online-Dialog vom 8. bis 14. Oktober 2024
auf stadtbahndialog-kiel.de

Alle wichtigen Infos unter: kiel.de/stadtbahn



Offenes Dialogforum

- An drei Tischen liegen die verschiedenen Varianten für die Straßenraumaufteilung aus.
- Die Planer*innen gehen an den Tischen auf Ihre Fragen und Hinweise ein.
- Bitte dokumentieren Sie Ihre Hinweise auf Post-its!
Bitte schreiben Sie leserlich und in einem verständlichen Kontext!



**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**

Kiel. Sailing.City.
Kiel