

**08. Mai 2024**

# **Sitzung des Ortsbeirats Ravensberg/Brunswik/ Düsternbrook**

TOP 4

Vorplanung der Stadtbahn



**Kiel  
bewegt  
dich.**

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

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Vorstellung einer Vorzugslösung zur Integration der Stadtbahn in den Straßenraum**

Christoph Karius, Leitung Stabsstelle Mobilität,  
Landeshauptstadt Kiel

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

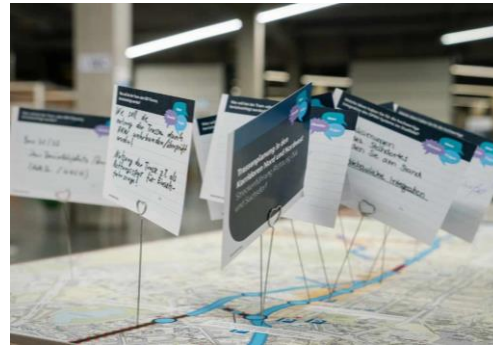
# Rückblick zum Planungsabschnitt

## Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

2021 /  
2022

### Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet





# Beteiligung für alle: Trassenspaziergang

Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook



2021 /  
2022

## Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Juni  
2023

## Trassenspaziergang in Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der  
Stadtbahnplanung



# Planungswerkstatt, 1. Februar 2024, Ricarda-Huch-Schule

Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook



2021 /  
2022

## Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Juni  
2023

## Trassenspaziergang in Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

Februar  
2024

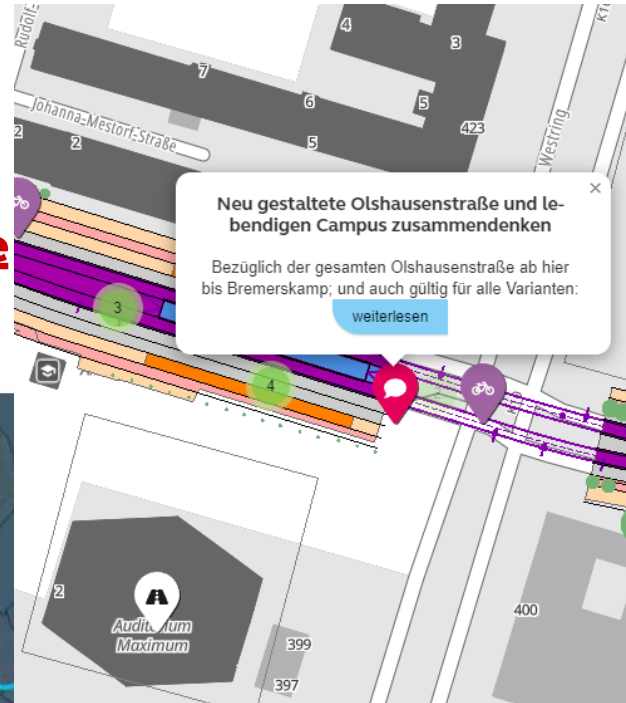
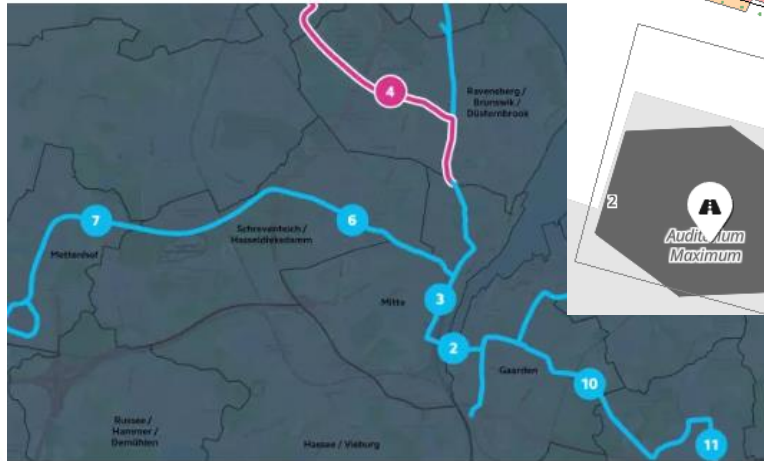
## Planungswerkstatt vor Ort

Vorstellung von drei Varianten, wie die Stadtbahn in den Straßenraum integriert werden kann

# Online-Dialog, 30. Januar – 05. Februar 2024

Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

[stadtbahndialog-kiel.de](http://stadtbahndialog-kiel.de)



2021 /  
2022

**Zentrale Bürger\*innenforen**  
Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Juni  
2023

**Trassenspaziergang in Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook**  
Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

Februar  
2024

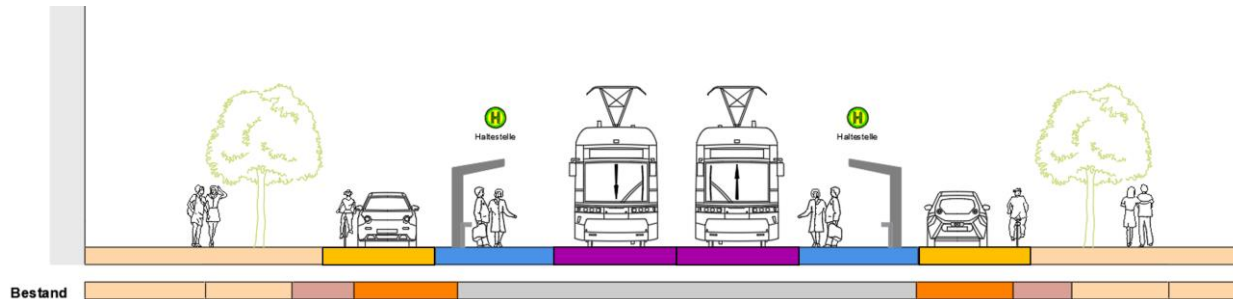
**Planungswerkstatt vor Ort**  
Vorstellung von drei Varianten, wie die Stadtbahn in den Straßenraum integriert werden kann

Februar  
2024

**Onlinedialog zum Planungsabschnitt Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook**  
Digitale Beteiligung zur Planung

# Vorstellung der Vorzugsvariante

## Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook



Querschnitt der Straße am Beispiel Arkaden

### Gutachterempfehlung für eine Vorzugslösung:

- Auswertung aller Rückmeldungen
- aufwendiger Abwägung und Bewertungsprozess
- Empfehlung liegt vor, wie die Stadtbahn und die anderen Verkehre am besten in den Straßenraum integriert werden können.
- Heutige Rückmeldungen fließen in weitere Planungsphasen ein.

2021 /  
2022

#### Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Juni  
2023

#### Trassenspaziergang in Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

Februar  
2024

#### Planungswerkstatt vor Ort

Vorstellung von drei Varianten, wie die Stadtbahn in den Straßenraum integriert werden kann

Februar  
2024

#### Onlinedialog zum Planungsabschnitt Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Digitale Beteiligung zur Planung

heute

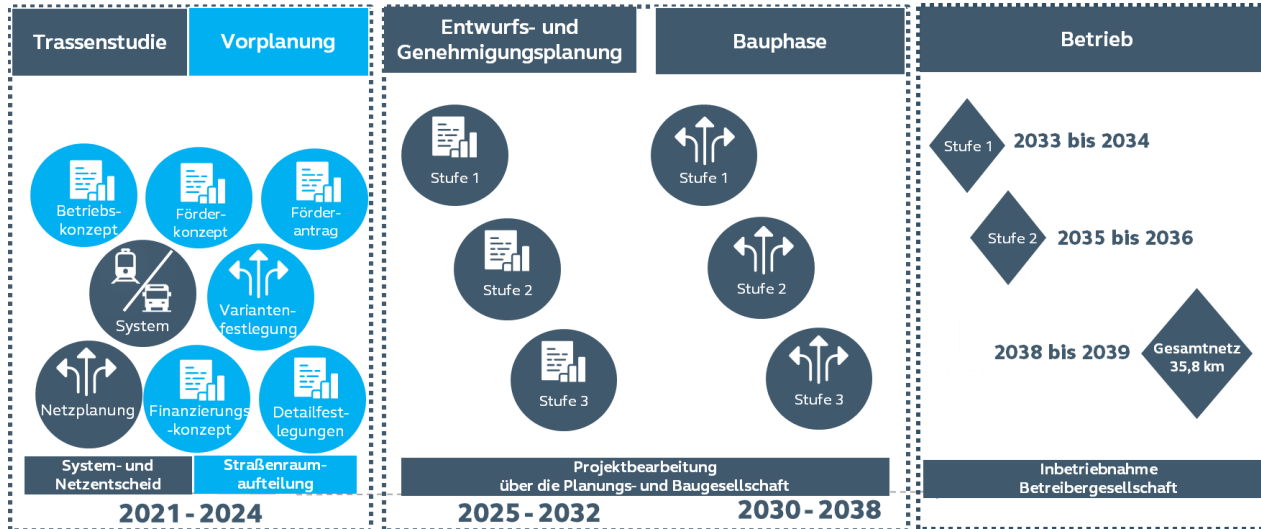
#### Vorstellung der Vorzugslösung

Gutachterempfehlung zur bestmöglichen Integration der Stadtbahn in den Straßenraum.



# Ausblick zum Planungsabschnitt

Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook



Vorschlag der Verwaltung, mit **dem Votum des OBR auf Grundlage der heute vorgestellten Vorzugslösung in die weiteren Planungsphasen einzusteigen** und die Stadtbahnplanung weiter voranzubringen.

2021 /  
2022

## Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Juni  
2023

## Trassenspaziergang in Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

Februar  
2024

## Planungswerkstatt vor Ort

Vorstellung von drei Varianten, wie die Stadtbahn in den Straßenraum integriert werden kann

Februar  
2024

## Onlinedialog zum Planungsabschnitt Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Digitale Beteiligung zur Planung

heute

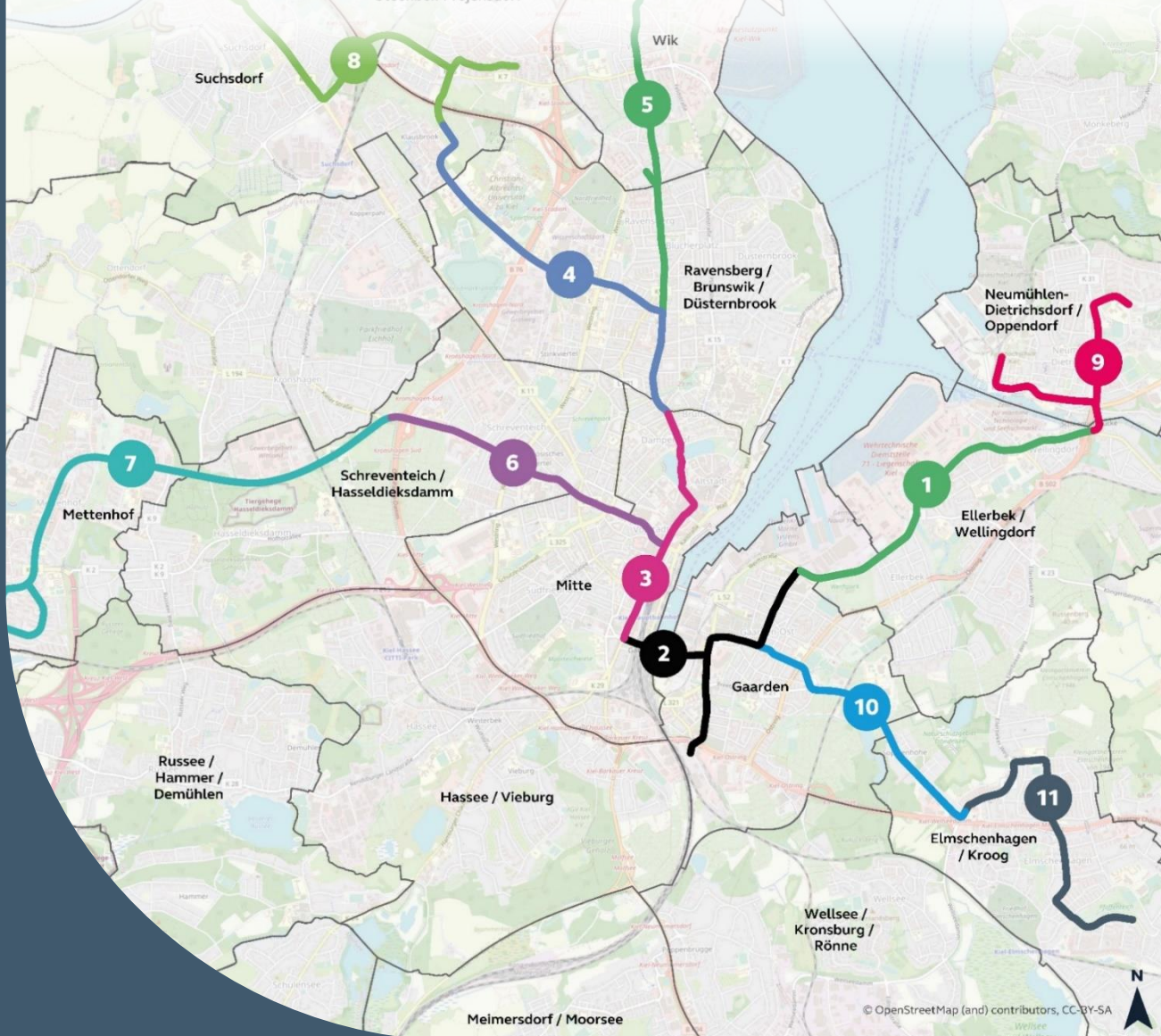
## Vorstellung der Vorzugslösung

Gutachterempfehlung zur bestmöglichen Integration der Stadtbahn in den Straßenraum.

ab Juli  
2024

## Weitere Beteiligung und politische Beschlüsse

# Ausblick zum Planungsabschnitt Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook



2021 /  
2022

## Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Juni  
2023

## Trassenspaziergang in Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der  
Stadtbahnplanung

Februar  
2024

## Planungswerkstatt vor Ort

Vorstellung von drei Varianten, wie die Stadtbahn in den  
Straßenraum integriert werden kann

Februar  
2024

## Onlinedialog zum Planungsabschnitt Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Digitale Beteiligung zur Planung

heute

## Vorstellung der Vorzugslösung

Gutachterempfehlung zur bestmöglichen Integration der  
Stadtbahn in den Straßenraum.

ab Juli  
2024

## Weitere Beteiligung und politische Beschlüsse



# Ausblick zum Planungsabschnitt Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook



2021 /  
2022

## Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Juni  
2023

## Trassenspaziergang in Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der  
Stadtbahnplanung

Februar  
2024

## Planungswerkstatt vor Ort

Vorstellung von drei Varianten, wie die Stadtbahn in den  
Straßenraum integriert werden kann

Februar  
2024

## Onlinedialog zum Planungsabschnitt Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Digitale Beteiligung zur Planung

heute

## Vorstellung der Vorzugslösung

Gutachterempfehlung zur bestmöglichen Integration der  
Stadtbahn in den Straßenraum.

ab Juli  
2024

## Weitere Beteiligung und politische Beschlüsse



# Ausblick zum Planungsabschnitt

Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook



- Zielvereinbarung der LHK mit Die Holtenauer e.V. (2022)
- Regelmäßige Workshops und Abstimmungen während der Vorplanungsphase

Kiel. Sailing.City.  
Kiel

Zielvereinbarung zwischen dem Verein „Die Holtenauer e.V.“, Firma Kersig GmbH & Co. KG (Immobilien) und der Landeshauptstadt Kiel

#### Präambel

In Zukunft sollen alle Kieler\*innen komfortabel, schnell und nachhaltig mit dem Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) unterwegs sein. Hierfür lässt die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Kiel (LHK) durch das Büro Rambo(ine) Trassenstudie erstellen. Auf Grundlage der Studie und den Ergebnissen einer intensiven Bürgerbeteiligung entscheidet die Ratsversammlung, wie sich das zukünftige Streckennetz in Kiel erstrecken wird. Ebenso wird die Entscheidung getroffen, ob es sich bei dem neuen ÖPNV-System um ein Tram- oder BRT-System (Bus Rapid Transit/Schnellbus) handeln wird. Mit einem attraktiven und zukunftssicheren ÖPNV soll der Nutzungsanteil des ÖPNV deutlich erhöht und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) grundsätzlich reduziert werden.

Die Planungen betreffen auch den Bereich rund um die Holtenauer Straße, weshalb sich der Verein „Die Holtenauer e.V.“, vertreten durch den Vorstand (Geschäftsführender Vorstand, c/o Schlemmer-Markt Freund, Holtenauer Str. 70-72, 24105 Kiel, nachfolgend „Verein“ genannt), der in der Mitgliederversammlung am 17.05.2022 bevollmächtigt worden ist, die Inhalte des vorliegenden Papiers zu verhandeln, und die Firma Kersig GmbH & Co. KG (Immobilien), jeweils einzelvertretend durch die Geschäftsführer Jan Christoph Kersig, Philipp Kersig oder den Prokuristen Peer Bo Kersig, als Vertreter aller Eigentümer\*innen und Anleger\*innen am Dreiecksplatz und in der Holtenauer Straße, die diese als Immobilienverwaltung beauftragt haben (allesamt geschäftsansässig Annenstraße 7, 24105 Kiel, nachfolgend „Fa. Kersig Immobilien“ genannt), frühzeitig mit den anstehenden Planungen befasst haben. Aufbauend auf dem Positionspapier des Vereins aus November 2019 sind der Vereinsvorstand und die Fa. Kersig Immobilien seither mit der Stadtverwaltung im Dialog. Ihnen steht das Unternehmen FRANK zur Seite, um die Interessen der Gewerbetreibenden zu vertreten und eine aktive Kommunikation aller Akteure gewährleisten zu können. Vier Arbeitsgespräche („Workshop“) belegen den beschriebenen konstruktiven Austausch, in denen der Planungsstand der Trassenstudie im Bereich der Holtenauer Straße vorgestellt und gemeinsam mit den Vereinsmitgliedern diskutiert worden sind (10.08.2021, 27.10.2021, 20.04.2022 und 28.06.2022).

Ziel dieser Arbeitsgespräche war es aus der Sicht des Vereins und der Fa. Kersig Immobilien insbesondere wirtschaftliche Nachteile und Nutzungseinschränkungen aus Planung, Bau und Betrieb eines neuen ÖPNV-Systems in der Holtenauer Straße für die ansässigen Betriebe des Einzelhandels, der Gastronomie, der diversen Dienstleistungen und für die Wohnnutzung zu vermeiden, die aktuelle Erreichbarkeit auch für den MIV nicht zu verschlechtern, sondern mindestens zu sichern und Nachteile während der Bauzeit auf ein unvermeidbares Minimum zu reduzieren. Gleichzeitig war es das Ziel des Vereins und der Fa. Kersig Immobilien, die Chancen eines neuen ÖPNV-Systems für die Holtenauer Straße zu nutzen, die Erreichbarkeit durch den ÖPNV deutlich zu erhöhen und die Eingriffe in die Straße zu nutzen, um den

2021 /  
2022

## Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Juni  
2023

## Trassenspaziergang in Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

Februar  
2024

## Planungswerkstatt vor Ort

Vorstellung von drei Varianten, wie die Stadtbahn in den Straßenraum integriert werden kann

Februar  
2024

## Onlinedialog zum Planungsabschnitt Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook

Digitale Beteiligung zur Planung

heute

## Vorstellung der Vorzugslösung

Gutachterempfehlung zur bestmöglichen Integration der Stadtbahn in den Straßenraum.

ab Juli  
2024

## Weitere Beteiligung und politische Beschlüsse

# Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten

Geplanter Ablauf für die ersten Planungsabschnitte

Projektwebsite [\*\*kiel.de/stadtbahn\*\*](https://kiel.de/stadtbahn) mit allen Informationen und Unterlagen zur Trassenstudie und zur weiteren Planung:

- Alle Unterlagen zur Trassenstudie
  - Berichte
  - Dokumentationen
  - FAQs
- Politische Beschlussfassungen
- Aufzeichnung bisheriger Beteiligung
- Termine zum weiteren Vorgehen





Vorzugslösung  
für den Abschnitt 4 Holtenauer  
Straße und Olshausenstraße  
Nils Jänig, Ramboll  
08.05.2024

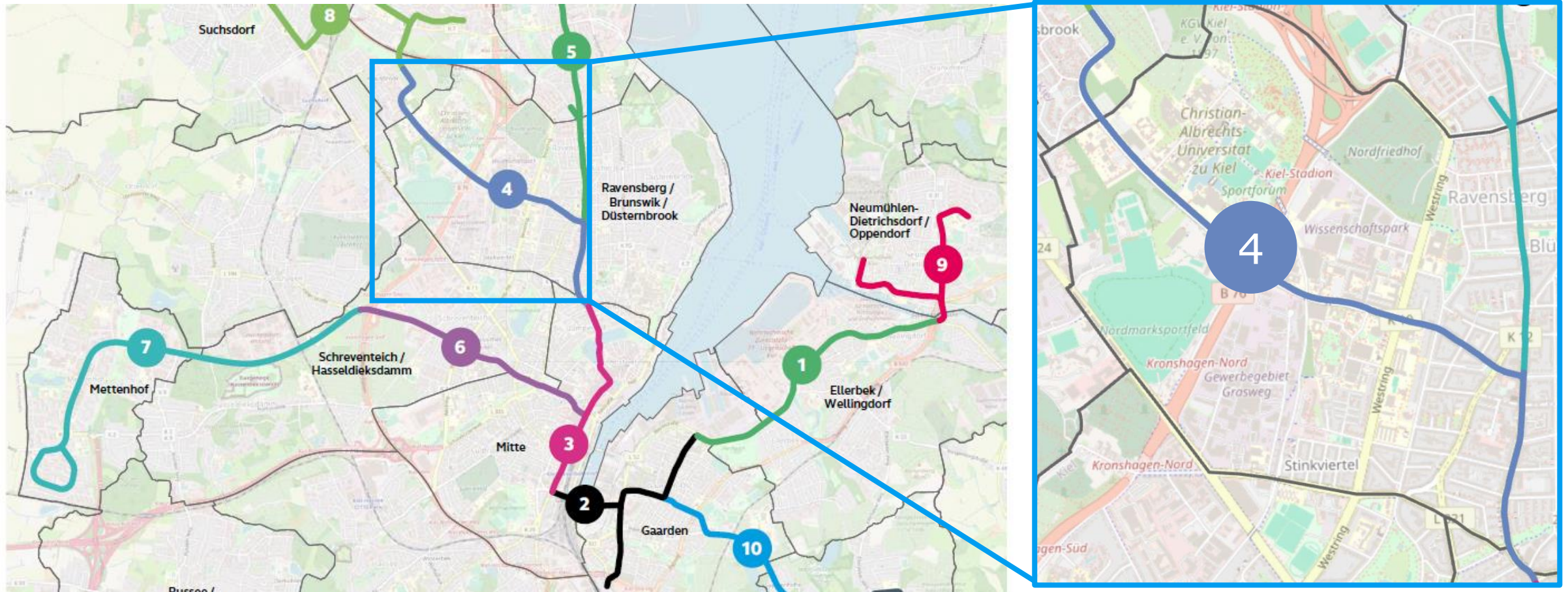
**RAMBOLL**

Bright ideas.  
Sustainable change.





# Herangehensweise und Gesamtbild Planungsgebiet











# Künftiges integriertes ÖPNV-Netz

## Mögliche Führung des Busnetzes

- Aufgrund der übergeordneten Bedeutung der Universität (nach der Innenstadt zweitwichtigstes ÖPNV-Ziel in Kiel) Bedienung in Zukunft allein durch Stadtbahn nicht ausreichend
  - Stadtbahn
    - Bedient Hauptrelation Hauptbahnhof - Innenstadt - Holtenauer Straße - Universitätscampus
    - Durchbindung auch zur Technischen Fakultät und zur FH
    - Weiterführung in weitere Stadtteile / Wohnquartiere (Suchsdorf, Projensdorf) sorgt für Mehrnachfrage und bessere Auslastung (nicht nur Univerkehre)
  - Bus
    - Bedient weiterhin erforderliche Nebenradialen (v.a. Direktverbindungen in nachfragestarke innenstadtnahe Quartiere)
    - Tangentialverbindungen (Direktverbindungen in Stadtteile – deutliche Aufwertung)
    - Sonderfall Haltestelle auf B76 dient vor allem der sehr attraktiven Anbindung der Uni an den Kieler Norden (Expressbusse)



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

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



**Kiel  
bewegt  
dich.**

# **Vorstellung der Vorzugslösung Abschnitt Holtenauer Straße**

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

# Erläuterung des Leitbildes

## „Geschäftsstraße mit gegliederten Platzräumen“

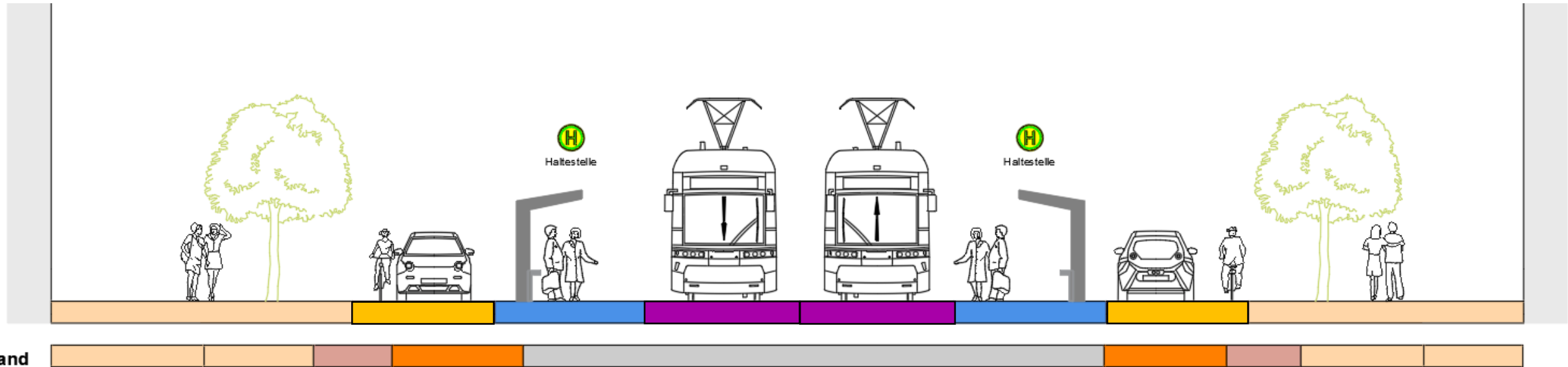
- Streckenabschnitt durch die Holtenauer Straße als eine der wichtigsten Geschäftsstraßen in Kiel
- Stadtverträgliche Integration der Stadtbahn und Stärkung der Nutzungen in den Seitenräumen
- Die Bereiche um die Haltestellen werden als Platzräume in möglichst einem Niveau gestaltet
- Damit entsteht eine Abfolge von vier hervorgehobenen Bereichen, für die ein besonderes Gestaltkonzept ausgearbeitet werden kann
- Die Haltestellen werden als besondere Bereiche mit besonders hohem Gestaltungsanspruch hervorgehoben
- Wechsel zwischen Platzsituationen und linearem Raum







# Beispielhafte Aufteilung des Straßenraums



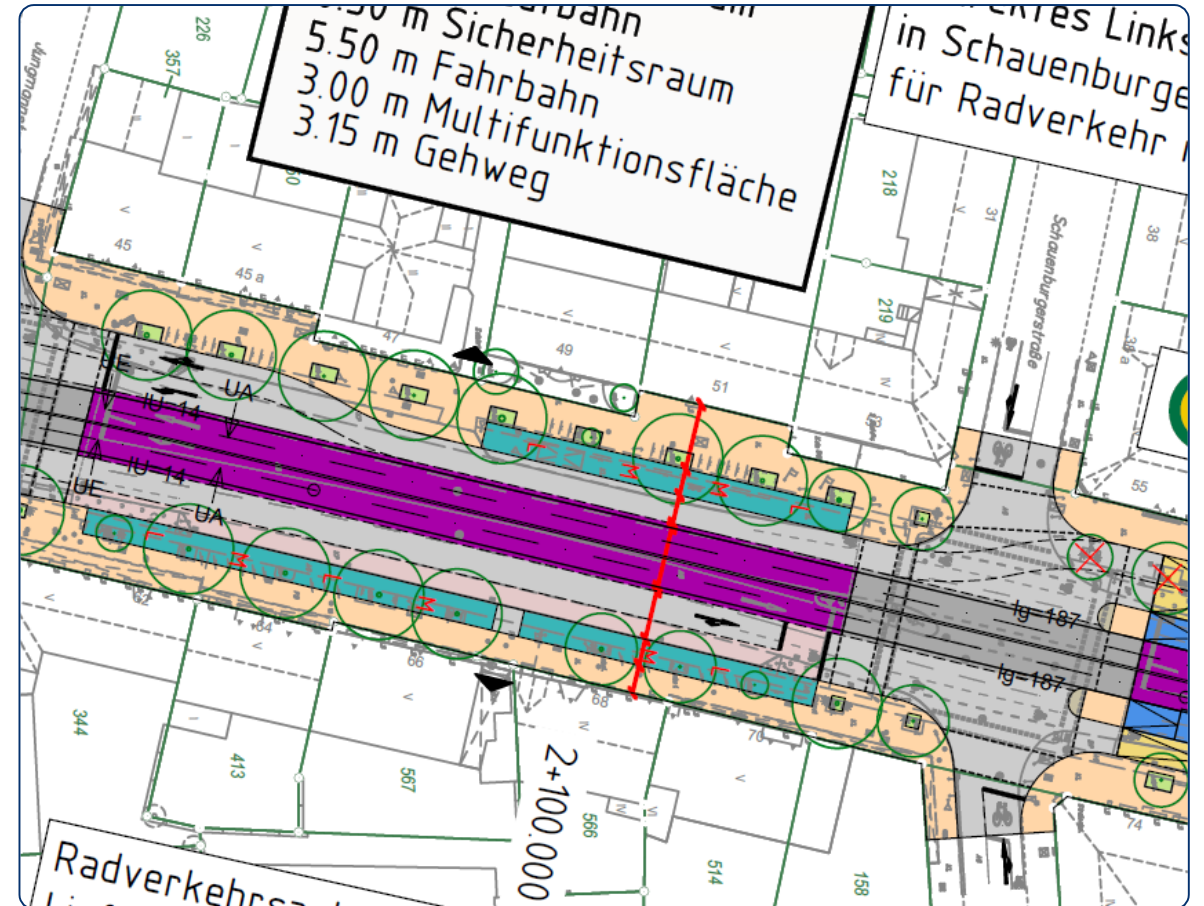
Querschnitt der Straße am Beispiel Arkaden



# Vorzugslösung Gestaltung Holtenauer Straße

## Prinzipielle Darstellung Straßenraum

- Bergauf separater Radweg, um unterschiedliches Geschwindigkeitsniveau zwischen Kfz und Rad zu berücksichtigen
- Bergab: Radverkehr und Kfz auf gemeinsamer Fahrbahn
- Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h
- Mind. 3 Meter breite Gehwege, Ausgestaltung der Multifunktionsstreifen in späterer Planungsphase zu klären



Ausschnitt VP-04-VA-LP-V2-06-M1000-4-Holtenauer Str.-19.04.2024



# Beispielhafte Visualisierung Holtenauer Straße

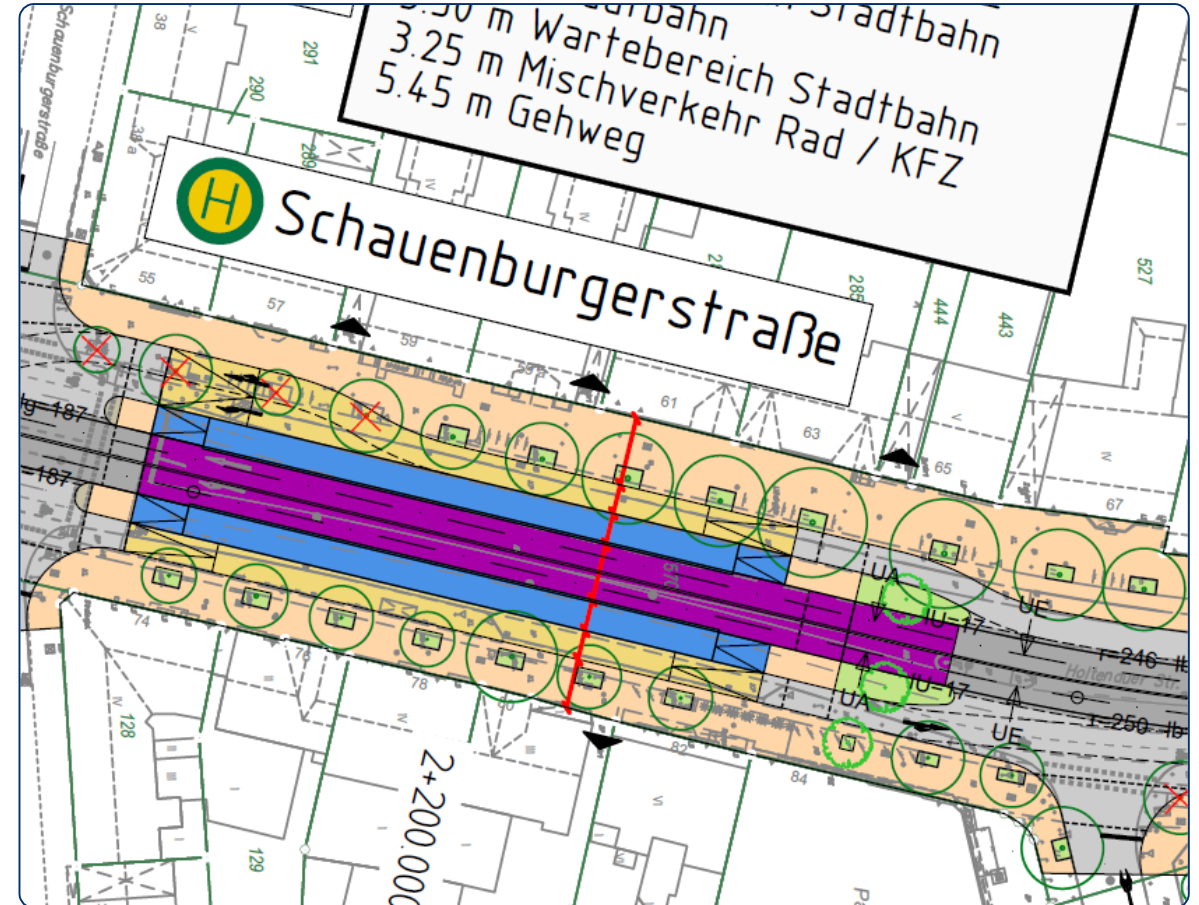




# Vorzugslösung Gestaltung Holtenauer Straße

## Prinzipielle Gestaltung Haltestelle

- Ausgestaltung als Platzsituation mit durchgehend gleichem Niveau zwischen Bahnsteig- und Hauskante
- Abgestimmte Materialwahl (besondere Oberflächengestaltung)
- Verkehrsberuhigende Wirkung
- Sehr gute Gestaltungsmöglichkeiten bzgl. eines hochwertigen Stadtplatzes unter Integration der Haltestellen
- Kein Multifunktionsstreifen und keine Parkplätze, um Unterbrechung der Platzsituation durch ruhenden Verkehr zu vermeiden



Ausschnitt VP-04-VA-LP-V2-06-M1000-4-Holtenauer Str.-19.04.2024

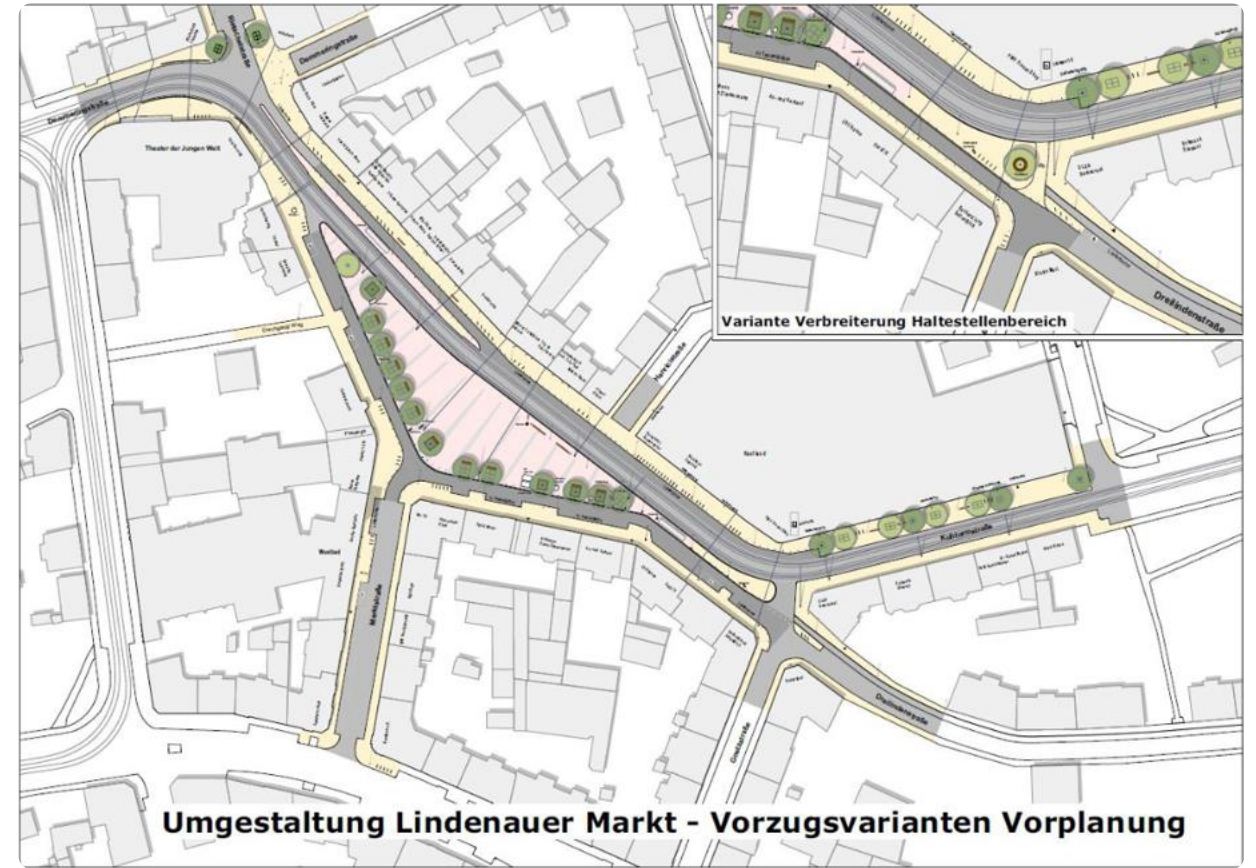


# Vorzugslösung Gestaltung Holtenauer Straße

Beispiel Haltestelle: Leipzig (Lindenauer Markt)



Quelle: Umweltbundesamt / Volker Holzendorf – Stadt Leipzig





# Vorzugslösung Gestaltung Holtenauer Straße

Beispiel Haltestelle: Montpellier (Antigone)



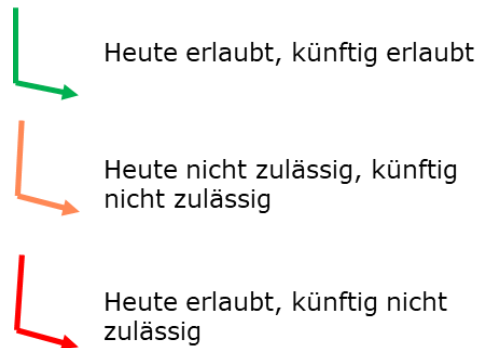
Quelle: Google Maps  
Ramboll



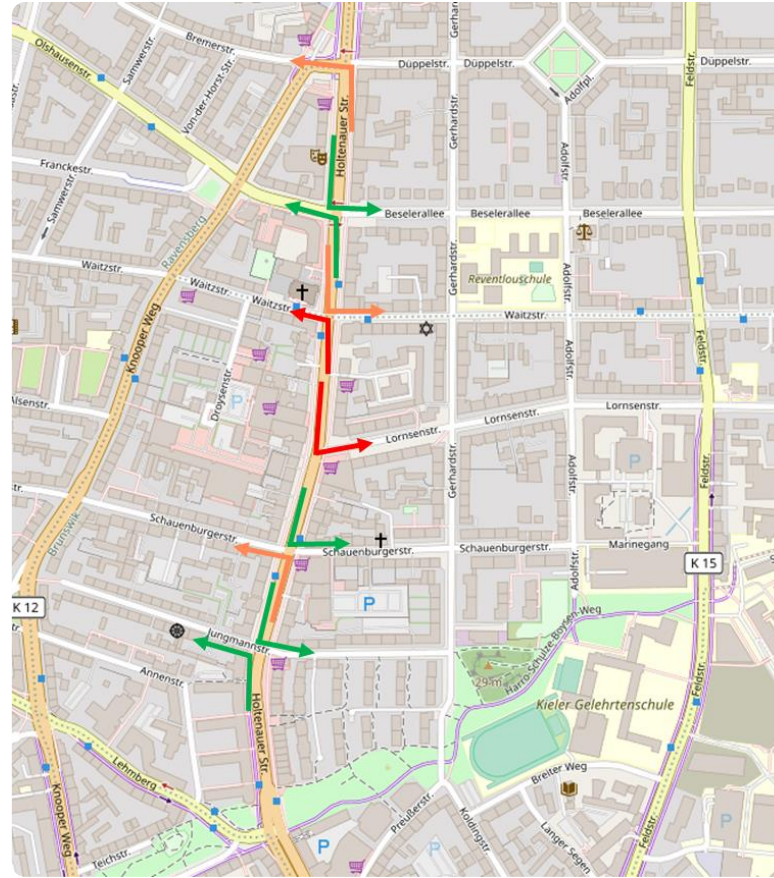
# Vorzugslösung Gestaltung Holtenauer Straße

## Linksabbiegekonzept Holtenauer Straße

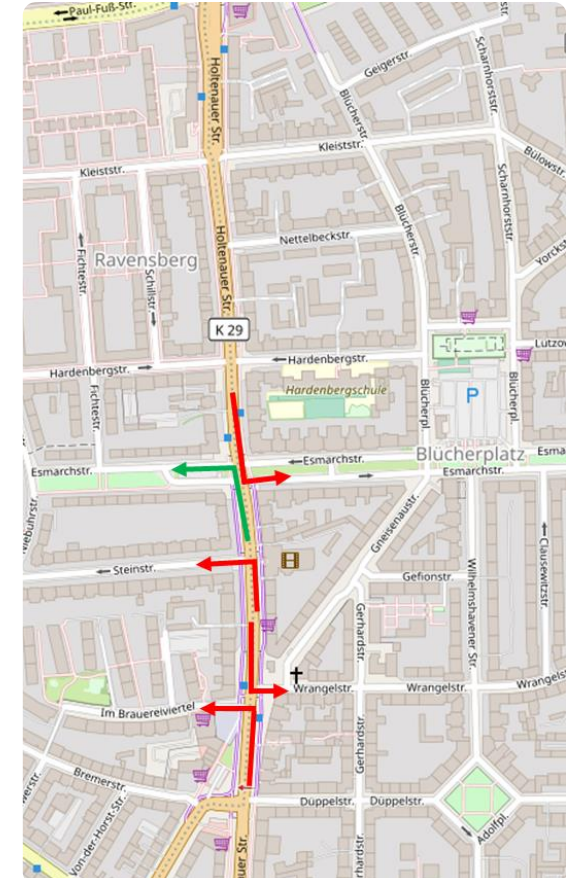
- Sehr dichtes Raster an querenden Straßen
  - Ohne zusätzliche Linksabbiegespuren mehr Gestaltungsspielräume und Beschleunigung Stadtbahn
- Abgestimmtes Konzept zur Erschließung der umliegenden Quartiere



Lehmberg – Knooper Weg



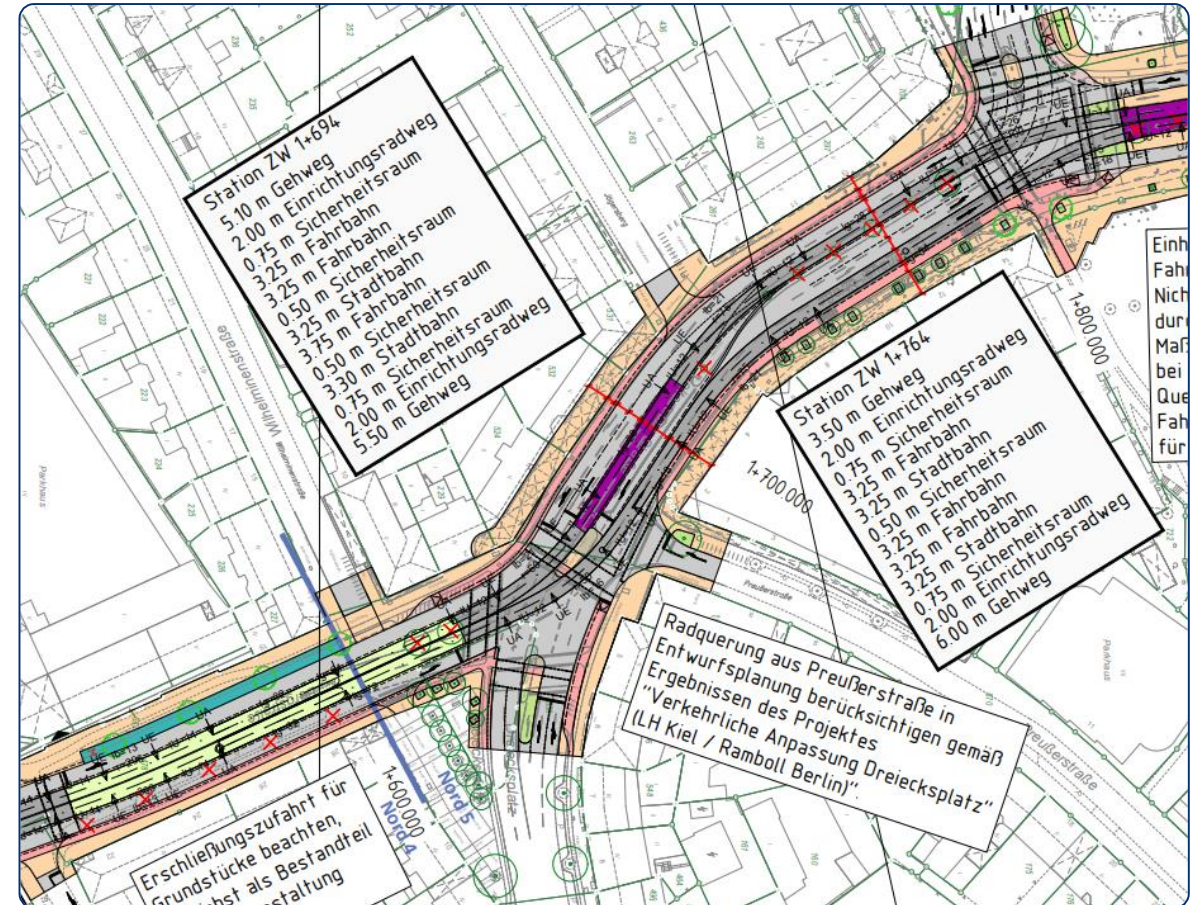
Knooper Weg – Esmarchstr.



# Besondere Situation

## Dreiecksplatz

- Hohe Verkehrsbelastung, daher wenig städtebauliche Spielräume und auch künftig verkehrsorientierte Lösung
- Richtung Süden: 2 Geradeaus-Spuren und separater Linksabbieger in Preußerstraße: Direkte Erschließung des angrenzenden Parkhauses
- Straßenbündiger Bahnkörper mit auseinandergesetzten Gleisen, um mehr Raum für Kfz-Abbiegespuren zu schaffen und Stadtbahn zu beschleunigen
- Separate Radverkehrsanlagen vorgesehen



Ausschnitt VP-04-VA-LP-V2-06-M1000-4-Holtener Str.-19.04.2024





# Besondere Situation

## Haltestelle Dreiecksplatz

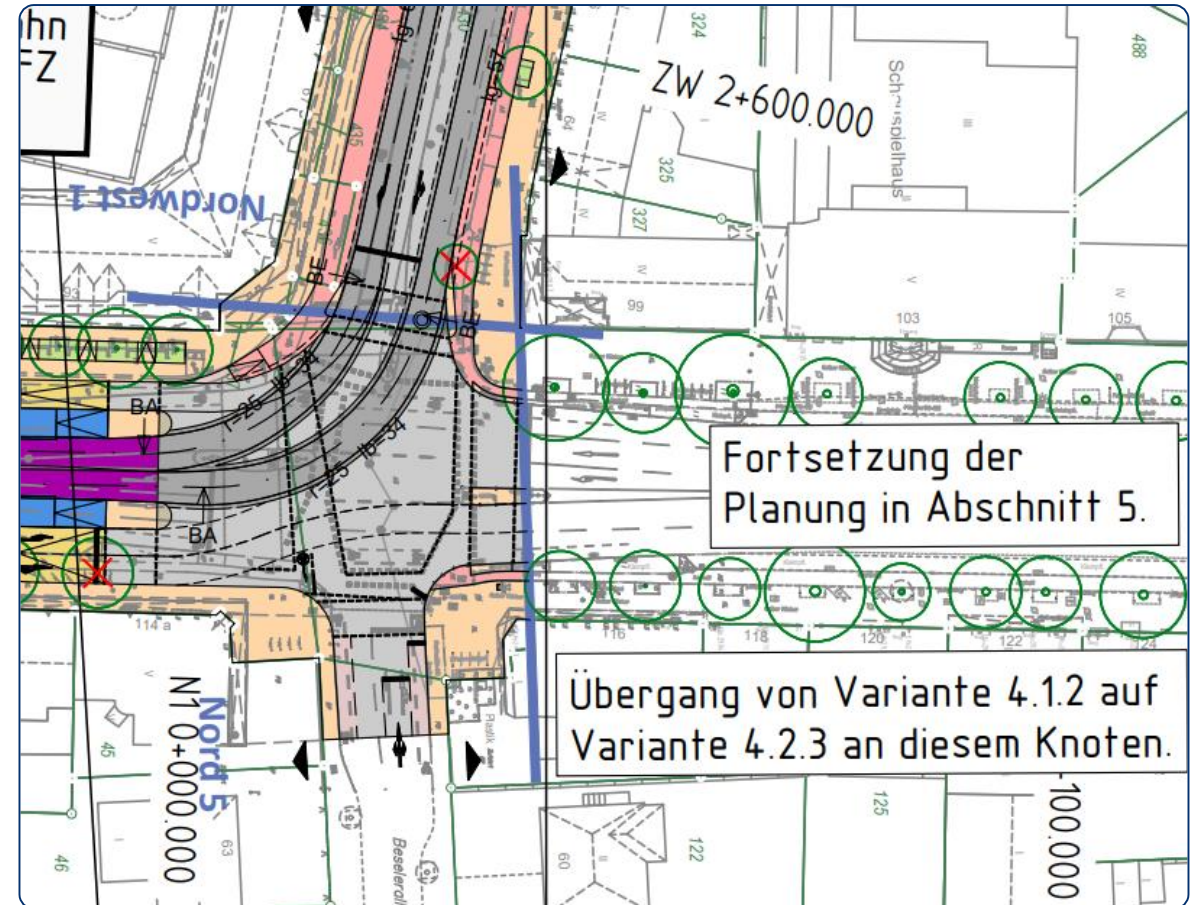




# Besondere Situation

## Knoten Holtenauer Straße und Beselerallee

- In Inbetriebnahmestufe 1 Anschluss an heutigen Bestand nördlich der Beselerallee
- Infrastruktur für Inbetriebnahmestufe 2 berücksichtigt – keine Anpassung bei der Stadtbahn (außer Anschluss der Gleise) erforderlich

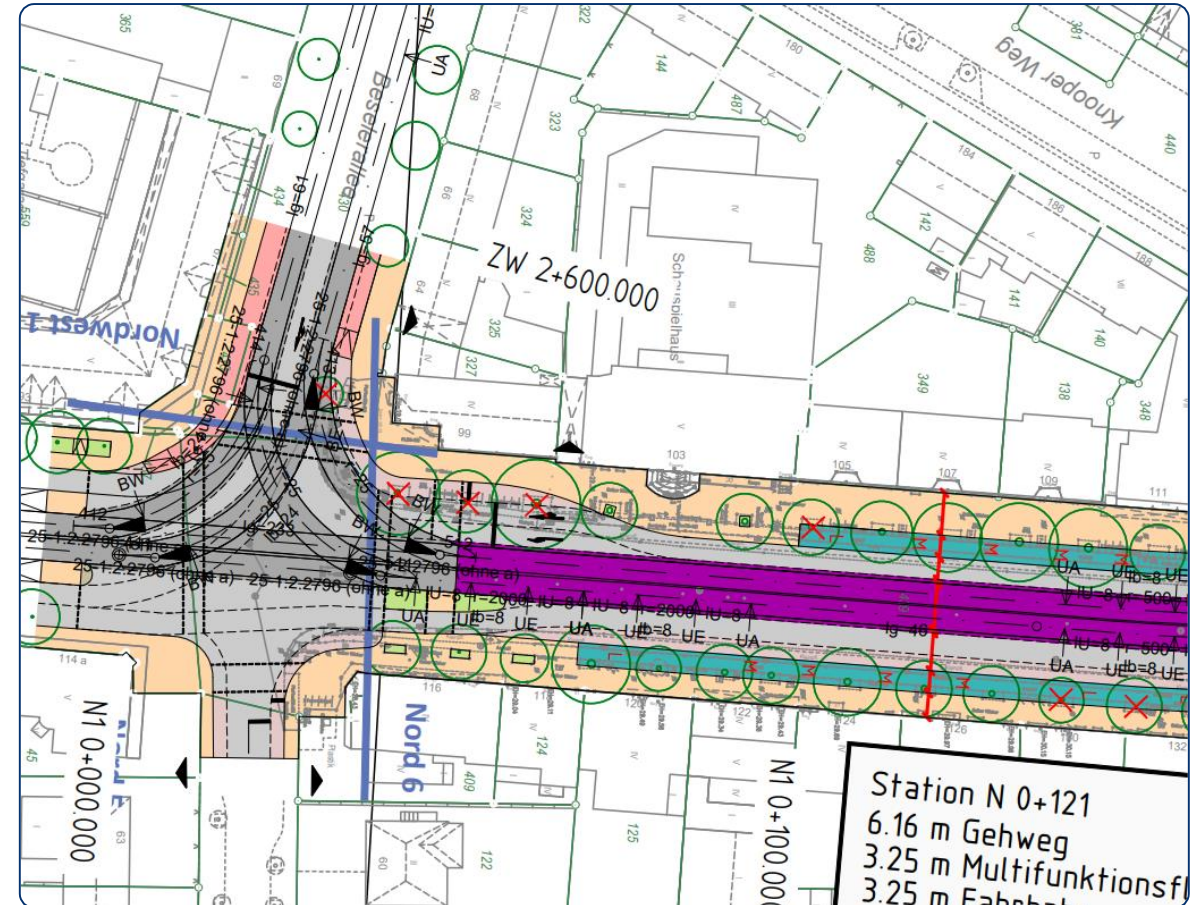


Ausschnitt VP-05-VA-LP-V3-12-M1000-7-Holtenauer Str.-Index A-23.04.24

# Besondere Situation

## Knoten Holtenauer Straße und Beselerallee

- In Inbetriebnahmestufe 1 Anschluss an heutigen Bestand nördlich der Beselerallee
- Infrastruktur für Inbetriebnahmestufe 2 berücksichtigt – keine Anpassung bei der Stadtbahn (außer Anschluss der Gleise) erforderlich



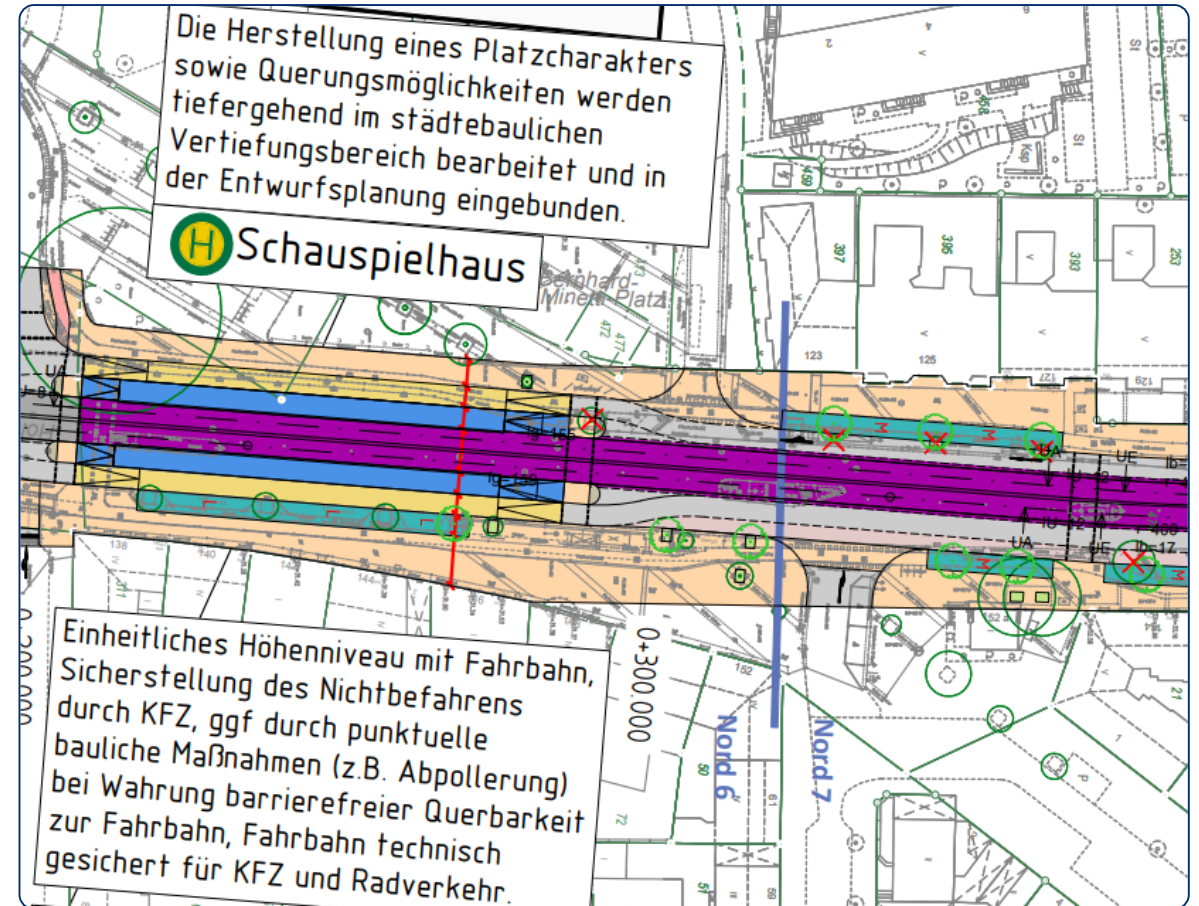
Ausschnitt VP-05-VA-LP-V3-12-M1000-7-Holtenauer Str.-Index A-23.04.24



# Besondere Situation

## Bernhard-Minetti-Platz

- Bestandteil der Inbetriebnahmestufe 2
- Besondere Platzsituation: Herstellung eines Platzcharakters sowie Querungsmöglichkeiten werden in einem städtebaulichen Vertiefungsbereich bearbeitet und in der Entwurfsplanung eingebunden
- Städtebaulicher Höhepunkt im Norden des Geschäftsbereichs Holtenauer Straße
- Ziel: Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h



Ausschnitt VP-05-VA-LP-V3-12-M1000-7-Holtenauer Str.-Index A-23.04.24

**Einführung einer Stadtbahn in der  
Landeshauptstadt Kiel**



# **Vorstellung der Vorzugslösung Abschnitt Olshausenstraße**

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



# Erläuterung des Leitbildes

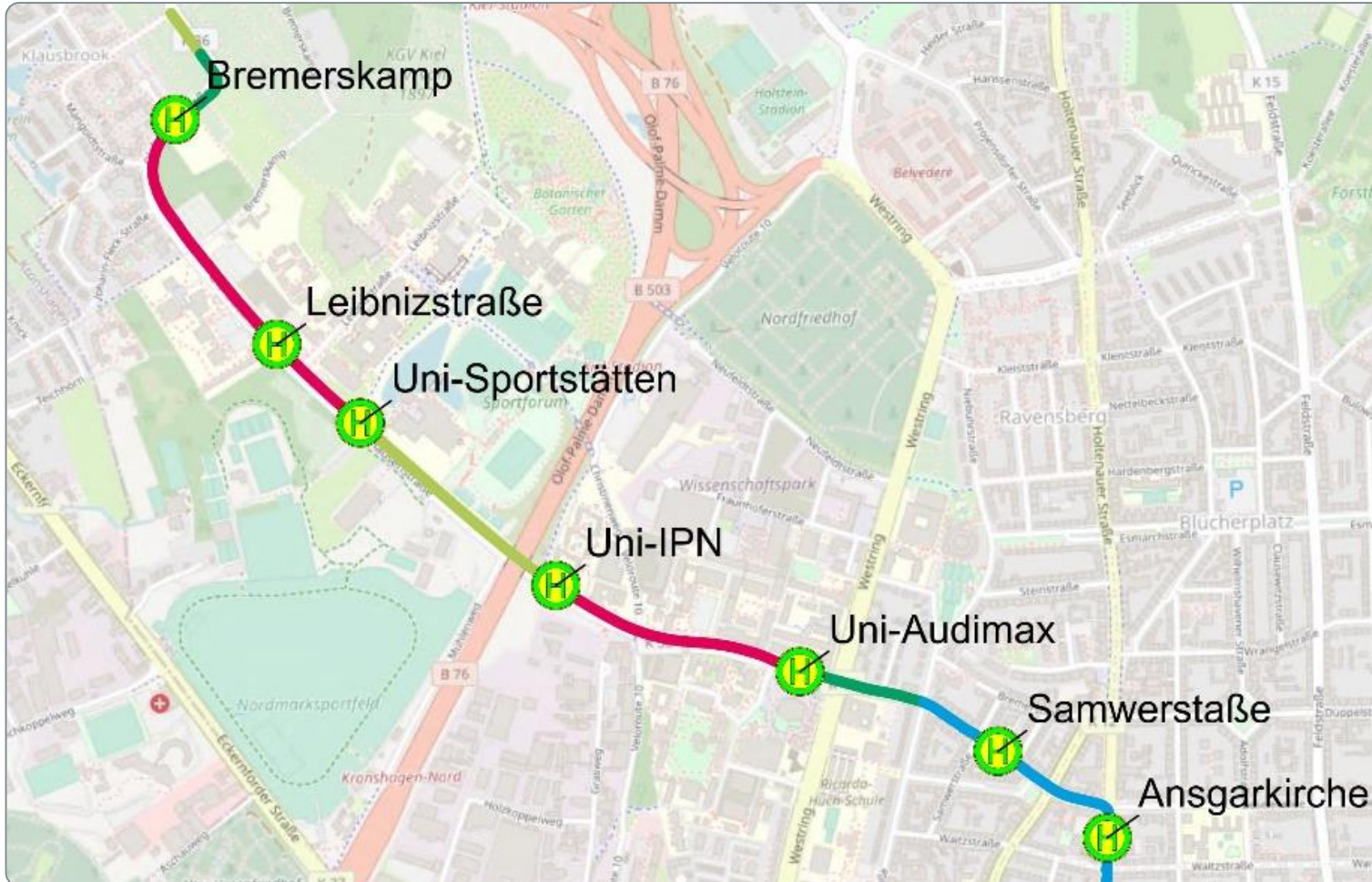
## „Grüne Unipromenade – Seitenbahnsteig Uni-Audimax“

- Seitenlage
  - Bessere Ausprägung der grünen Uni-Promenade möglich, wenn Flächen der CAU mitgenutzt werden
  - Bessere stadträumliche Gestaltungsmöglichkeiten (Akzentuierung des Grüngleises)
  - Bessere Separierung der Verkehrsträger möglich (lange anbaufreie Strecken)
- Seitenbahnsteig
  - Führung Radverkehr vorteilhaft für Entflechtung Fuß/Rad im engen Bereich und hierdurch Reduktion des Konfliktpotenzials bei diesem hohen Rad- und ÖPNV Aufkommens
  - Bei potenziell sehr hohen Nachfragespitzen (insb. Vorlesungswechsel) Seitenbahnsteige mit ausreichender Breite zur Verteilung der Verkehrsströme zielführender



# Oberleitungstypologien

## Abschnitt 4.2



### Legende

#### Oberleitungstypen

- Batteriebetrieb - mit stromloser Oberleitung
- Batteriebetrieb - ohne Oberleitung
- Einfachfahrlleitung
- Hochkettenfahrlleitung
- Kompensierte Oberleitung

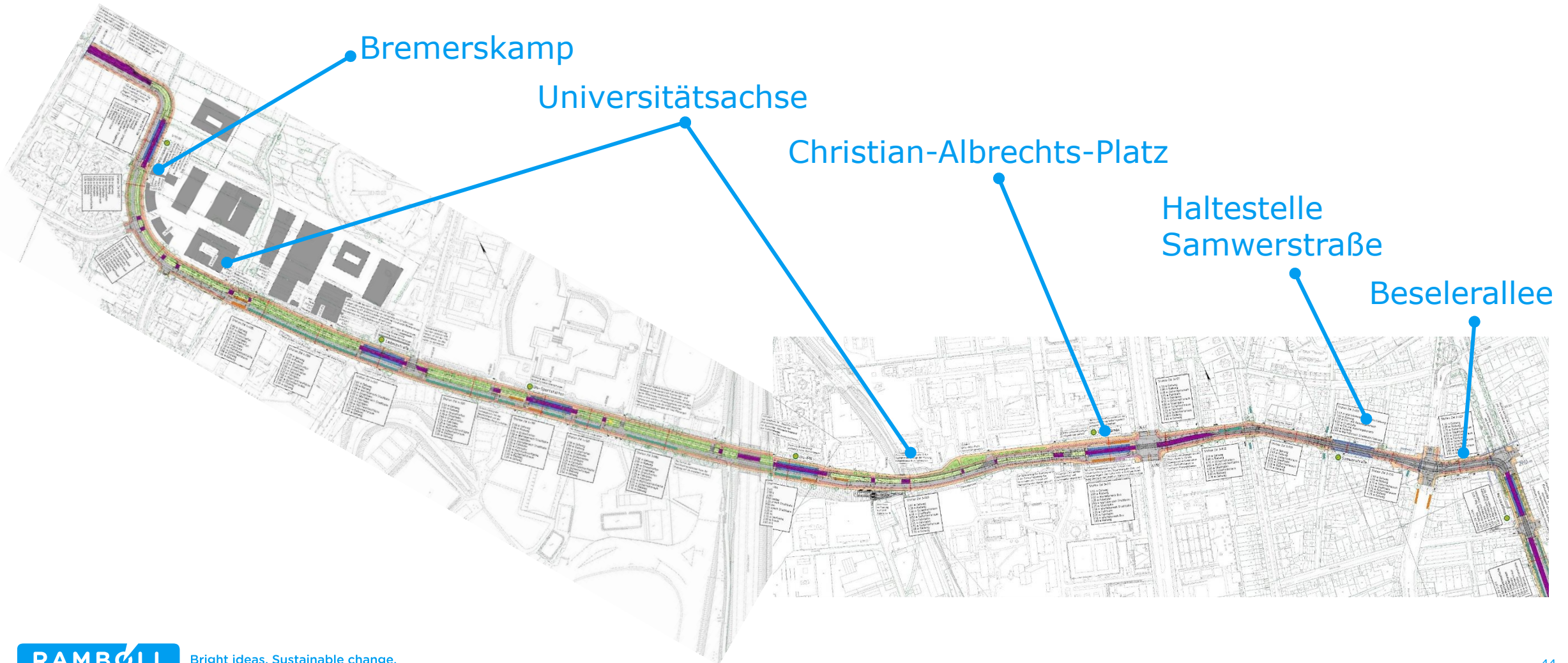
H Haltestellen

Ausschnitt Karte 17\_VP\_Oberleitungstypen\_Inbetriebnahmestufe 1



# Übersicht Abschnitt 4.2

## Vorgestellte Bereiche



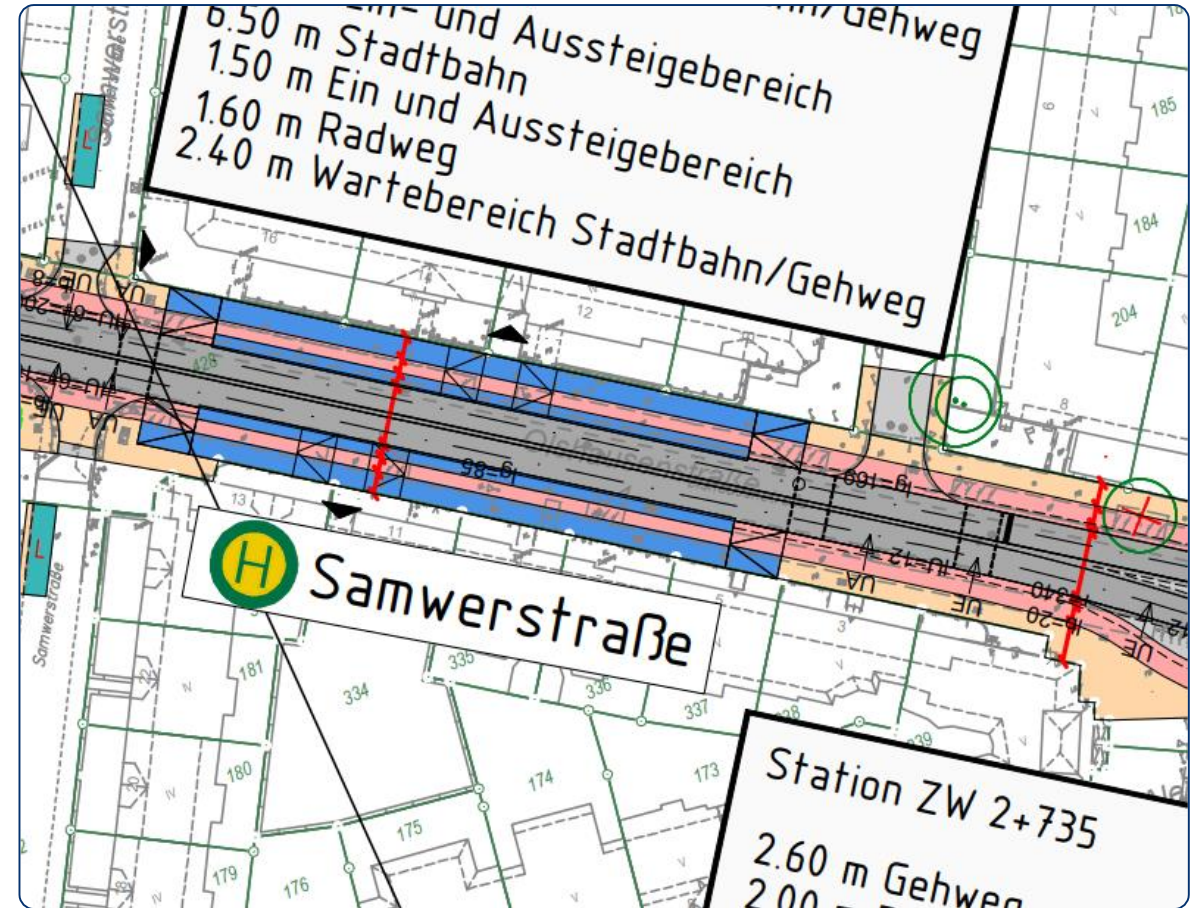




# Haltestelle Samwerstraße

## Olshausenstraße

- Enger Straßenraum mit gebündelter Führung Kfz, Stadtbahn, Bus, Rad- und Fußverkehr (keine Alternativen im Umfeld)
- Kompromisslösungen erforderlich
- Kein Grundstückseingriff, kein Eingriff in Vorgärten
- Wartebereich Haltestelle für Stadtbahn in Gehweg integriert
- Führung des Radverkehrs über die Haltestelle



Ausschnitt VP-04-VA-LP-V3-06-M1000-8-Olshausenstr.-19.04.2024



# Vorzugslösung Haltestelle Samwerstraße

Beispiele Radwegeführung Kastanienallee / Pappelallee Berlin



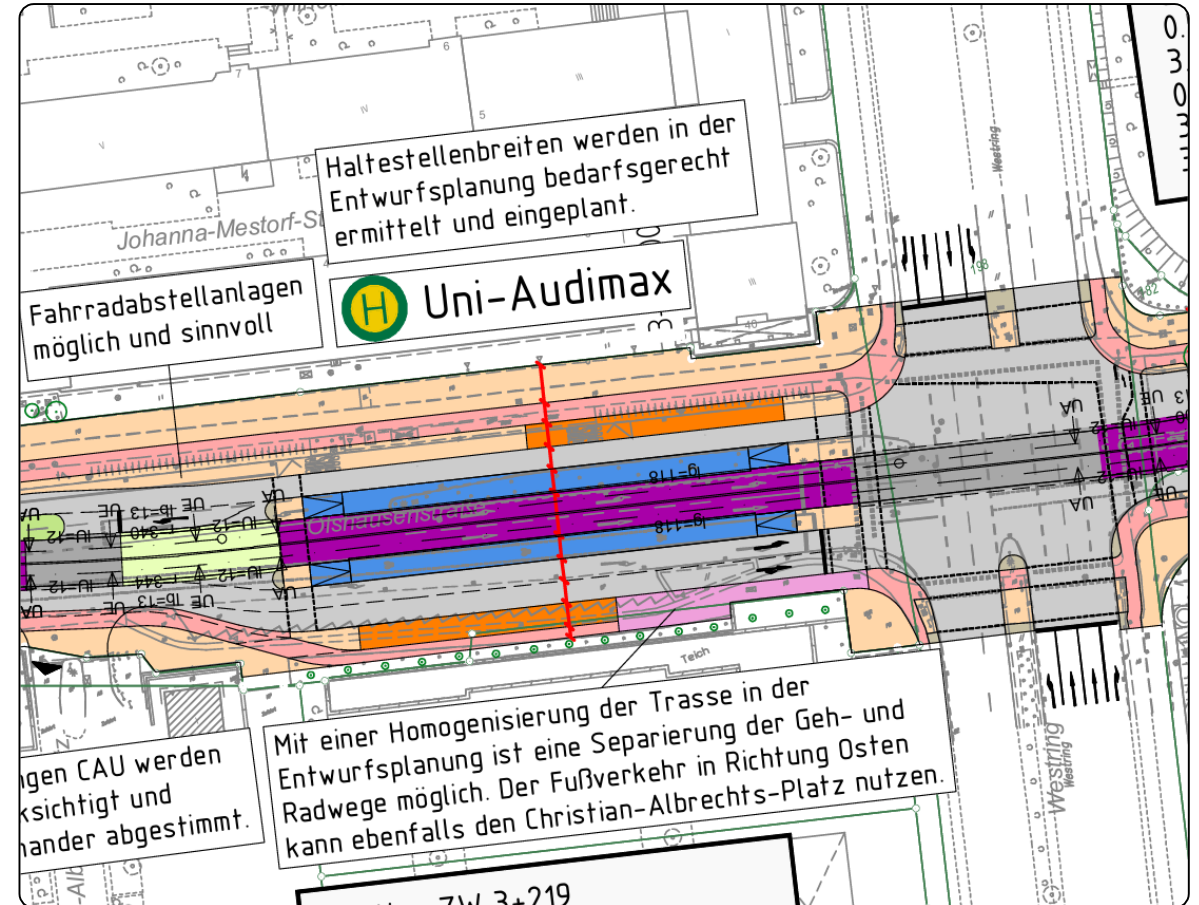
© Ingolf Berger



# Christian-Albrechts-Platz

## Haltestelle Uni-Audimax

- Zentrale Haltestelle für Universität (östlicher Campusbereich)
- Seitenbahnsteige, um Fahrgastströme räumlich zu trennen
- Radverkehr wird hinter der Haltestelle geführt
- Abstimmung mit Gestaltung Christian-Albrechts-Platz



Ausschnitt VP-04-VA-LP-V3-06-M1000-8-Olshausenstr.-19.04.2024

# Universitätsachse

## Freie Strecke

- Stadtbahn fährt abschnittsweise oberleitungsfrei aufgrund von EMV-Verträglichkeit
- Herausbildung einer Uni-Promenade als Fußwegverbindung zwischen den beiden Campi
  - Durchgehende Baumreihen
  - Harmonischer Raum
- Bessere Ausprägung der grünen Uni-Promenade möglich, wenn Flächen der CAU mitgenutzt werden



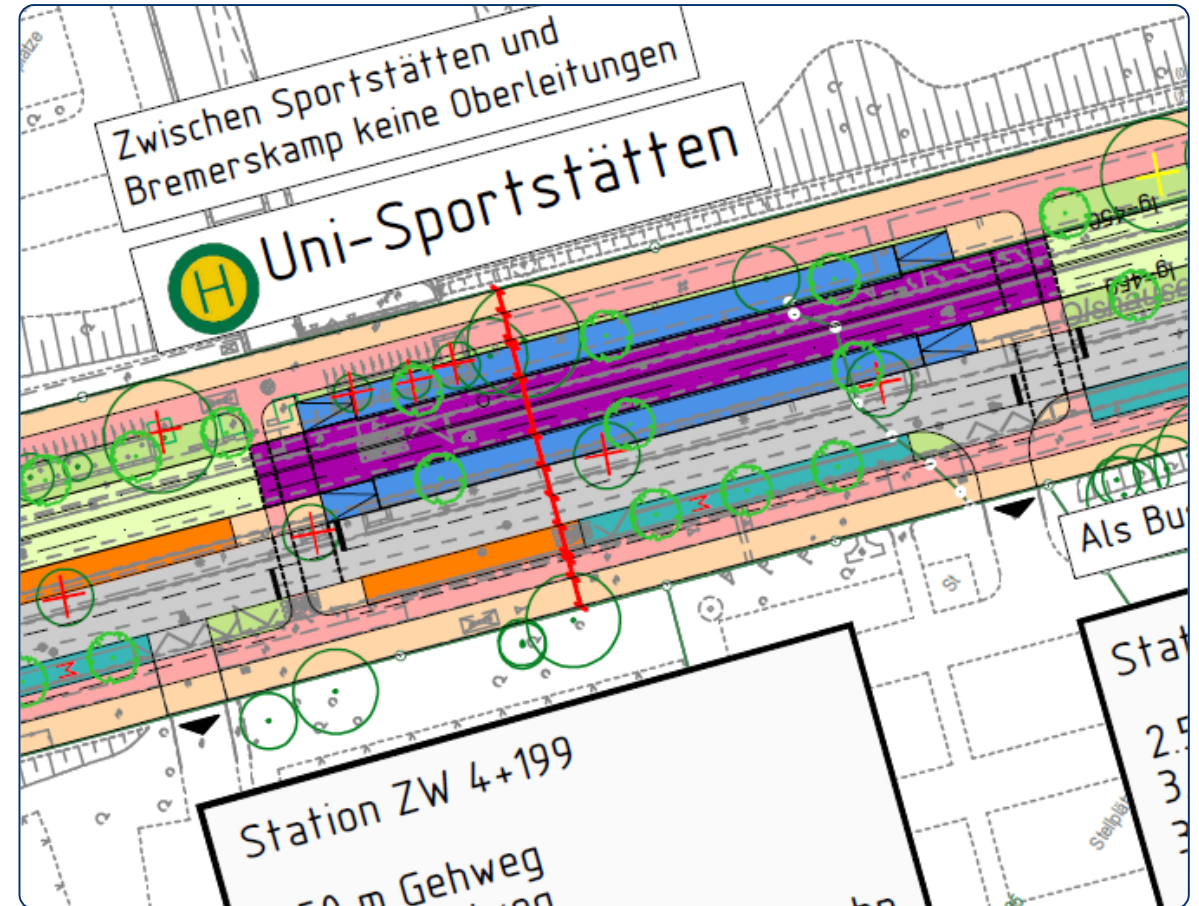
Ausschnitt VP-04-VA-LP-V3-06-M1000-9-Olshausenstr.-19.04.2024



# Universitätsachse

## Haltestelle Uni-Sportstätten

- Herausbildung einer Uni-Promenade als Fußwegverbindung zwischen den beiden Campi
- Durchgehende Baumreihen
- Klare Trennung zwischen den Verkehren
- Erhalt Grundprinzip des harmonischen linearen Raumes ohne Verschwenkungen der Verkehrswege

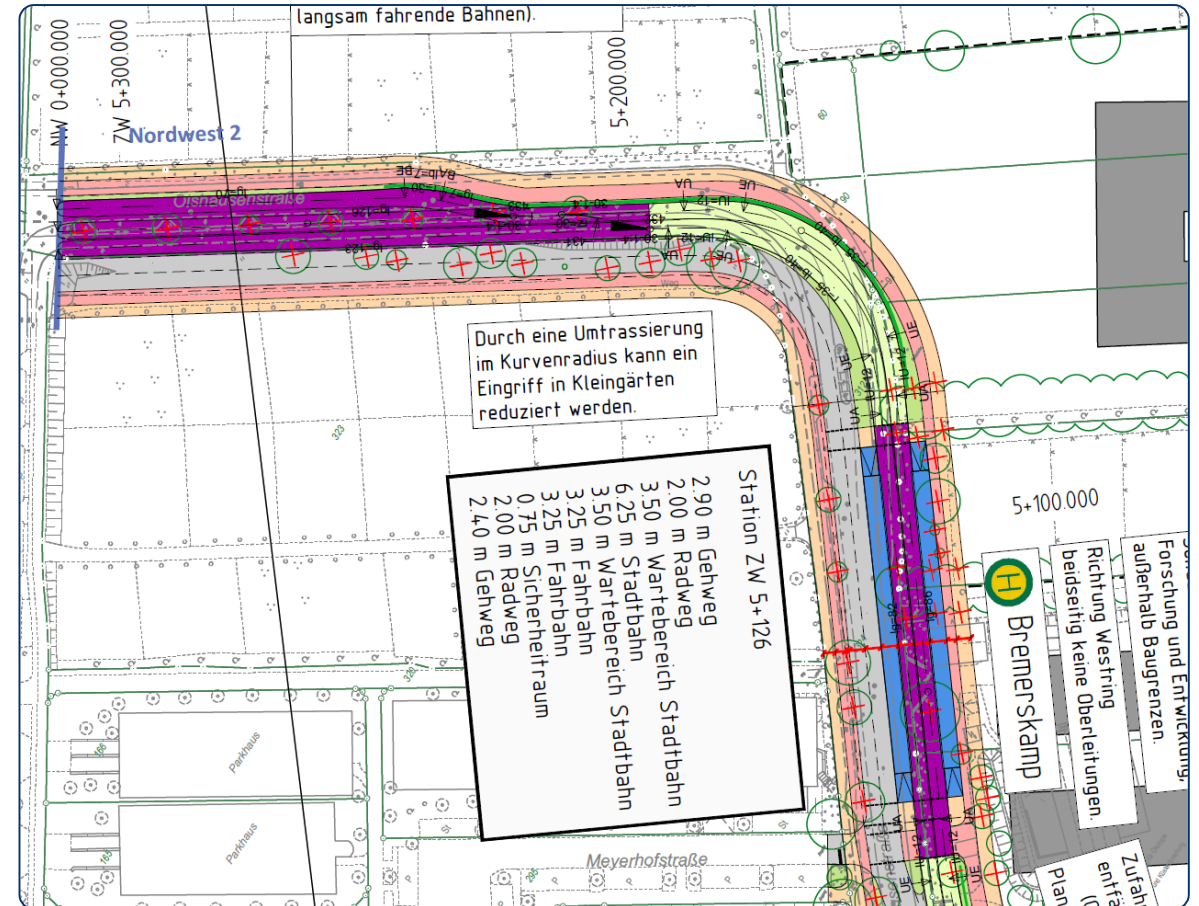


Ausschnitt VP-04-VA-LP-V3-06-M1000-9-Olshausenstr.-03.05.24

# Bremerskamp

## Haltestelle und Wendeanlage

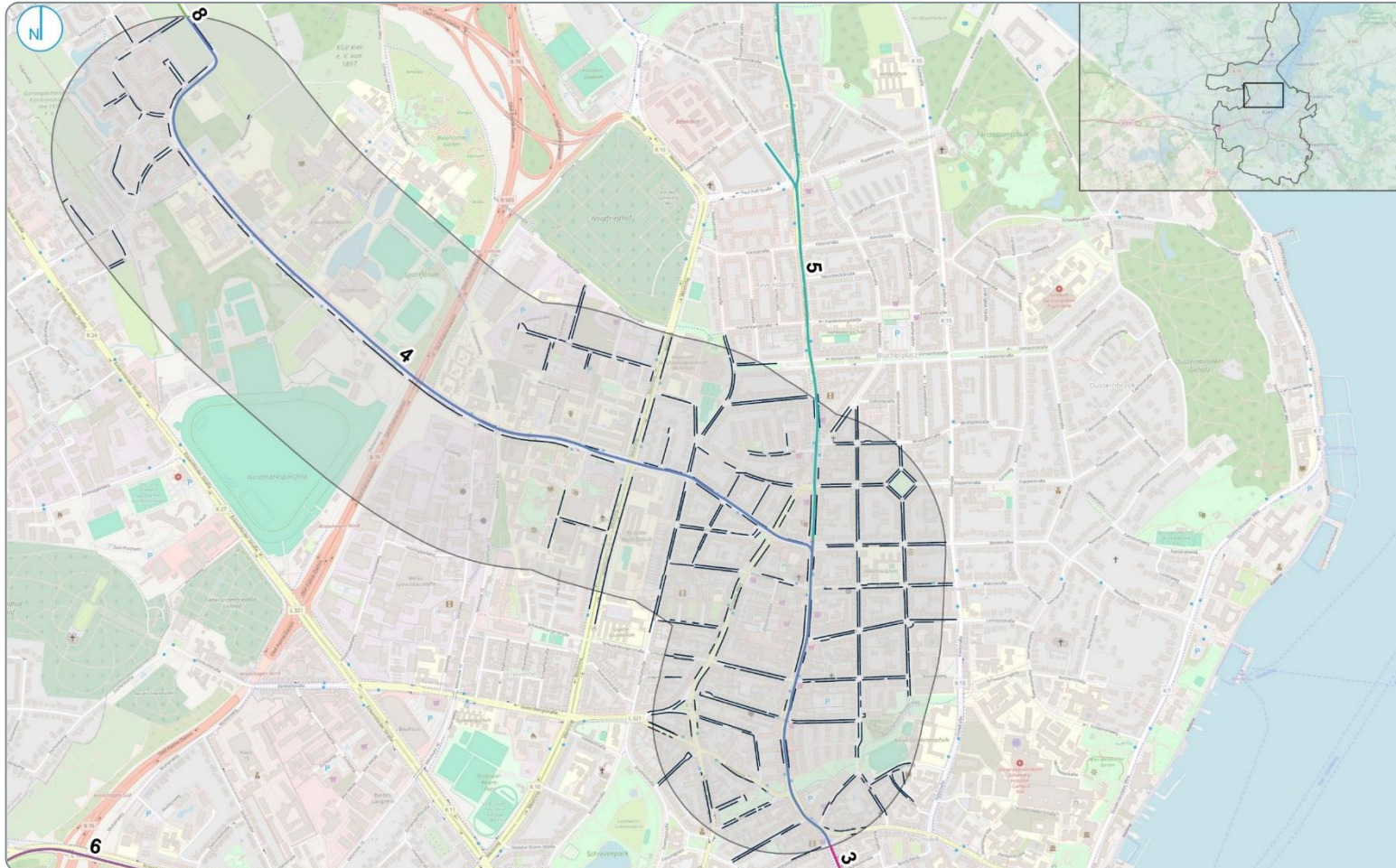
- Endhaltestelle bis Weiterbau in Inbetriebnahmestufe 3 – Gestaltung der Wendeanlage in der Form, dass sie auch bei Verlängerung weitergenutzt werden kann
- Fahrgastbetrieb endet in Stufe 1 an Haltestelle Bremerskamp – Wendeanlage nur für Betriebsfahrten ohne Fahrgäste
- Zuwegung für Fahrpersonal: Verlassen der Gleise über den Sicherheitsbereich des Radweges



Ausschnitt VP-04-VA-LP-V3-06-M1000-9-Olshausenstr.-19.04.2024



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



Karte 58.1 301001153-I180.2-03 Karte 58.1, Parkplätze, Abschnitt 4, 400m

- Erhalt von bis zu 93% der Parkplätze im 400m Umkreis zur Trasse
- Bestandsdaten aus Konzept Ruhender Verkehr 2035 und neue Erhebungsdaten aus diesem Jahr







**Kiel  
bewegt  
dich.**

**Vielen Dank für die  
Aufmerksamkeit!**

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