

Dokumentation AP E-130.6

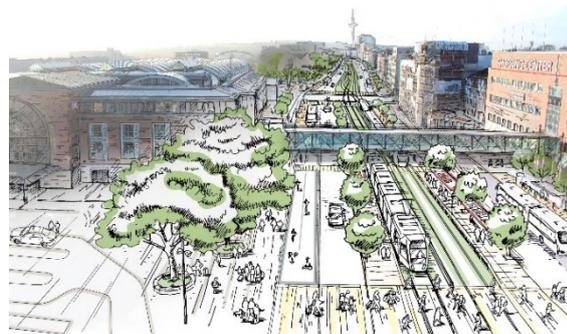
Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Dokumentation Arbeitspaket E-130.6

Abstimmungen mit der Verwaltung, Stakeholdern und der Öffentlichkeit zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)



Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Bearbeiter: Jakob Mirea (Ramboll), Arne Brach (Merkel Ingenieur Consult), Marcia Thode (Merkel Ingenieur Consult)

Qualitätssicherung Ramboll: Nils Jänig, Oliver Patrick Rosenfeld, Ann-Kathrin Kuppe

Datum: 23.09.2022

Ramboll Deutschland GmbH

Zur Gießerei 19-27

76227 Karlsruhe

<https://de.ramboll.com>

info@ramboll.com

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Gliederung

Projekteinordnung	4
1 Abstimmungen mit der Verwaltung und Stakeholdern	10
1.1 Beispielplanung.....	10
1.2 Design Freeze 1	10
1.3 Design Freeze 2	10
1.4 Design Freeze 3	11
2 Beteiligung der Öffentlichkeit	12
2.1 Bürger*innenforen November 2021 und Mai 2022	12
2.2 Online-Dialog April – Mai 2022	12
2.3 Trassenspaziergänge Mai 2022	13
3 Anlagen	15
3.1 130.6_5_Rückmeldungen Bürgerforum November 2021	15
3.2 130.6_6_Rückmeldungen Bürgerforum Mai 2022.....	15
3.3 130.6_7_Rückmeldungen Online-Dialog April-Mai 2022	15
3.4 130.6_8_Rückmeldungen Trassenspaziergänge Mai 2022	15
Glossar und Abkürzungsverzeichnis	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Zeitliche Einordnung Trassenstudie	4
Abbildung 2 Projektziele	6

Anmerkung zu den Abbildungen: Sofern keine Quelle genannt ist, sind die Abbildungen im Rahmen der Trassenstudie erstellt worden. Photos ohne Quellenangabe stammen von Ramboll. Für alle anderen Abbildungen oder Photos sind externe Quellen genannt worden.

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Projekteinordnung

Der hier vorliegende Bericht ist im Rahmen der Trassenstudie zur Einführung eines zukunftssicheren ÖPNV-Systems auf eigener Trasse im Auftrag der Landeshauptstadt Kiel entstanden und beschäftigt sich mit den Abstimmungen mit OB.M, dem Projektteam, relevanten Stakeholdern sowie der Öffentlichkeit zu den Planunterlagen des Kernnetzes mit Varianten (50km), die im Rahmen des Arbeitspakets E-130 durchgeführt wurden. Dieses einleitende Kapitel gibt einen kurzen Überblick über den Projekthintergrund, dessen Entstehung und Ziele und dient zur Einordnung des ab Kapitel 1 beginnenden inhaltlichen Teils des Berichts.

Die Landeshauptstadt Kiel kann die Klimaschutzziele mit dem Zielhorizont 2035 ohne eine Optimierung des bestehenden ÖPNV-Angebotes (derzeitig Bus-, Fähr- und Regionalbahnbetrieb) nicht erreichen und die Kapazitätsengpässe im Busverkehr nicht beheben. Da die Planungen für eine StadtRegionalBahn in Folge durch den fehlenden politischen Rückhalt in der Region beendet werden mussten, wurde die Fortschreibung des Kieler Verkehrsentwicklungsplans notwendig.

Dafür wurde die Grundlagenstudie „Mobilitätskonzept für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr in Kiel“ beauftragt. In dieser Grundlagenstudie, die im Jahr 2019 abgeschlossen wurde, ist untersucht worden, ob ein hochwertiges ÖPNV-System im Kieler Stadtgebiet über ausreichend Nachfragepotenzial verfügt und ob der Mobilitätsverbund über begleitende Maßnahmen gestärkt werden kann. Die Ergebnisse beinhalten umfangreiche planerische Grundlagen und Empfehlungen für das weitere Vorgehen. Die folgende Abbildung gibt einen zeitlichen Überblick über die angesprochenen zeitlichen Abläufe der Grundlagenstudie und den darauffolgenden Beschlüssen, die zur **Trassenstudie mit vertiefter Infrastruktur- und Gesamtsystemplanung** geführt haben und den dann folgenden Phasen:

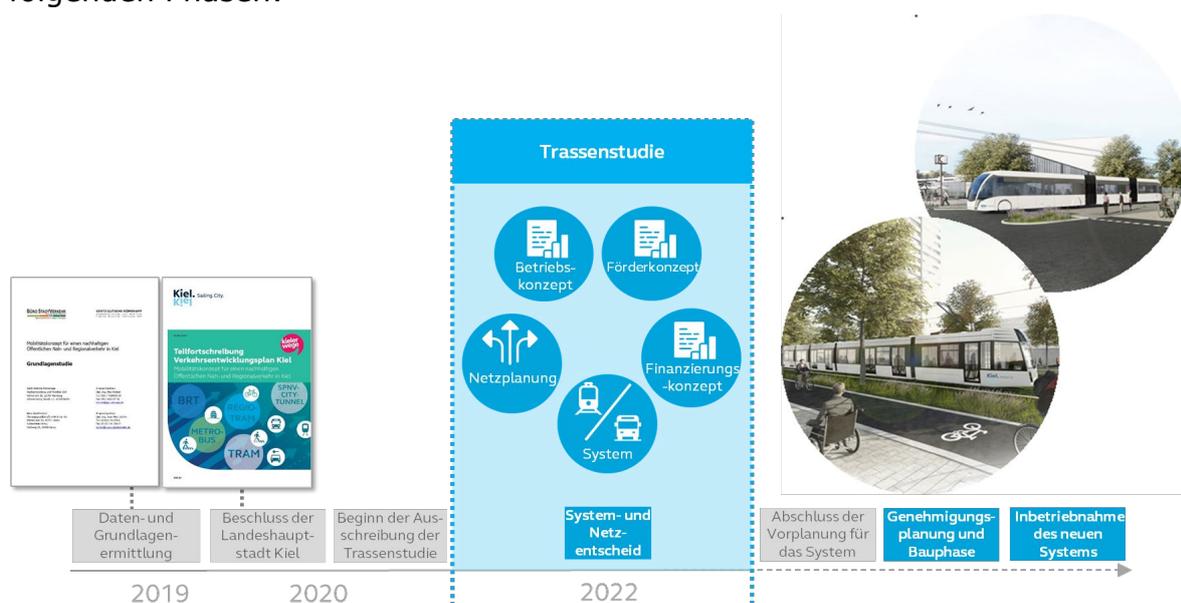


Abbildung 1 Zeitliche Einordnung Trassenstudie

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Als wesentliches Ergebnis der Grundlagenstudie zeigte sich, dass zwei Verkehrsmittel am ehesten in der Lage sind, das bestehende ÖPNV-Angebot in der Landeshauptstadt Kiel zu verbessern: Tram oder Bus Rapid Transit (BRT).

Die Ergebnisse des Mobilitätskonzepts in der Grundlagenstudie stellten nur gutachterliche Empfehlungen dar, und die Herleitung des exakten Trassenverlaufs der betrachteten Linien wurde nicht im Detail untersucht. Aufgabe der Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse war es daher, die Ergebnisse der Grundlagenstudie sowohl kritisch zu hinterfragen als auch zu vertiefen sowie die Machbarkeit nachzuweisen und erste Teile einer darauffolgenden Vorplanung zu erreichen, damit diese Planungsphase anschließend innerhalb von zwei Jahren abgeschlossen werden kann. Im Rahmen der Trassenstudie wurden die beiden möglichen Systeme Tram und BRT gleichberechtigt in mehreren Stufen vertiefend untersucht.

Die Trassenstudie stellt eine umfassende Untersuchung der Systeme Tram und BRT für den konkreten Einsatzort Kiel dar, bei der in etwa 30 Arbeitspaketen Unterlagen über u.a. Kerncharakteristika, Systemeigenschaften, konkrete Infrastrukturplanungen und deren Auswirkungen auf andere Belange wie zum Beispiel andere Verkehrsträger, Umweltfolgen, Stadtbild oder elektromagnetische Verträglichkeit erarbeitet wurden, die als Grundlage für den weiteren Planungsprozess dienen.

Das mögliche Netz wurde in der Grundlagenstudie mit einer Länge von 34,5 km abgeschätzt. Die dort eruierten Strecken und Linien waren nur indikativ. Das Netz wurde daher in der vorliegenden Trassenstudie innerhalb der Korridore, die über ausreichend Nachfragepotenzial für ein neues ÖPNV-System verfügen, komplett neu untersucht und hergeleitet sowie im Rahmen einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung festgelegt.

Folgende Korridore, welche in der Grundlagenstudie ermittelt worden waren, verfügen über die erforderlichen Nachfragepotenziale und eignen sich für höherwertige ÖPNV-Systeme.

- Dietrichsdorf – Gaarden-Ost – Hbf. – Wik
- Neumühlen-Dietrichsdorf/ FH Kiel – Gaarden-Ost – Hbf. – Uni – Suchsdorf
- Elmschenhagen – Gaarden-Ost. – Hbf. bis nach Mettenhof

Für die Abschichtung, also Herleitung aller denkbaren Streckenabschnitte innerhalb dieser Korridore bis zum Kernnetz, hat sich das Büro Ramboll am „Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren“ (FAR) orientiert. Dieses gilt bei einer ausgewogenen Auswahl der Bewertungskriterien als rechtssicher.

Alle sich aufdrängenden Varianten, sowie weitere sich aus der Planung und der Ämter- sowie Öffentlichkeitsbeteiligung ergebenden Varianten wurden erfasst und in Streckenabschnitte unterteilt. Im Falle einer Klage gegen einen erlassenen Planfeststellungsbeschluss wird das Risiko der Klage minimiert, da die Herleitung und Bewertung ausschließlich nach objektiven Kriterien erfolgt.

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Für die so vorgenommene Streckennetzkonzeption wurden im weiteren Verlauf vertiefende Infrastrukturplanungen für die einzelnen Straßenzüge des Streckennetzes entworfen und abgestimmt. Auf deren Basis konnten weitere Arbeitspakete Ergebnisse erarbeiten und ableiten. Letztlich wurde eine für den Systementscheid und das Kernnetz erarbeitet.

Die detaillierte Variantenuntersuchung von Streckenverläufen (ab AP E-100) wurde bis Mitte 2022 für beide Systeme durchgeführt. Auf Grundlage der Ergebnisse der Trassenstudie ist geplant, eine Entscheidung für ein System und Netz durch die politischen Gremien der Landeshauptstadt Kiel zu treffen. Daraufaufgehend ist der Abschluss der Vorplanung nur noch für ein System geplant.

Das Netz ist für die Systeme BRT und Tram im Wesentlichen identisch, da die hohe Nachfrage unabhängig vom System in den gleichen Korridoren ermittelt wurde und somit beide Systeme sich hier nicht unterscheiden. Das BRT-System weist dabei durch kleine Fahrzeuge einen dichteren Takt auf. Auch haben die im festgesetzten technischen Planungsparameter gezeigt, dass ein gleiches Netz für beide Systeme technisch machbar ist. Das Netz unterscheidet sich nur dort geringfügig, wo es technisch notwendig ist, z.B. an den Endpunkten (Kopfstellen Tram vs. Wendeschleife BRT). Die Streckenlänge des Kernnetzes, für das drei Inbetriebnahmestufen vorgeschlagen werden, beträgt 35,8 km.

Die folgende Abbildung zeigt die Hauptziele der Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse:

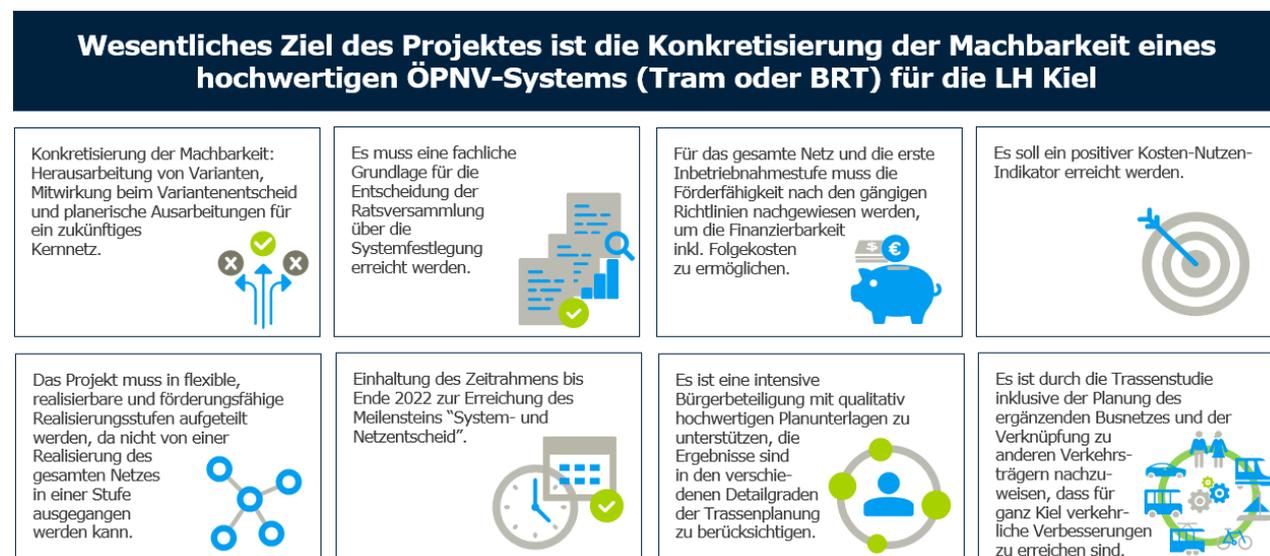


Abbildung 2 Projektziele

Zusätzlich zu diesen Hauptzielen wurden noch folgende erweiterte Ziele definiert, die von weiteren Arbeitspaketen abgedeckt wurden:

- Verknüpfung mit anderen städtebaulichen und verkehrlichen Planungsprozessen

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

- Konkretisierung des Gesamtrealisierungszeitraums und der Kostenschätzungen
- Aufbau eines transparenten Planungsprozesses
- Einbindung und Mitnahme von relevanten Stakeholdern
- Erreichen einer Grundlage, um zügig weitere Planungsphasen einleiten zu können
- Darstellung der Chancen städtebaulicher Aufwertungspotenziale
- Aussagen zur perspektivischen Erweiterbarkeit des Systems

Im Ergebnis der Trassenstudie erstellte Ramboll einen übergeordneten Endbericht mit ergänzenden Berichten als Anlage sowie eine erweiterte Dokumentation der Arbeitsergebnisse der Arbeitspakete. Die zentralen Berichte als Anlage zum Endbericht sind:

Anlage 1 – Bericht Herleitung Streckennetz (AP C-100, E-100 und E-200)

Anlage 2 – Bericht Systemvergleich Tram/BRT (AP D-100)

Anlage 3 – Bericht Busnetz mit dem neuen HÖV-System (AP E-123)

Anlage 4 – Bericht Zusammenfassung der erweiterten Dokumentation

Neben dem Endbericht und den zentralen Berichten als Anlage wurden die übrigen Ergebnisse der Arbeitspakete in einer erweiterten Dokumentation festgehalten. Die untenstehende Tabelle bietet einen Überblick über alle vorhandenen Dokumentationen. Eine Kurzzusammenfassung aller Dokumentationen bietet Anlage 4 des Endberichts.

Nr.	Arbeitspaket	Inhalt Dokumentation
A-120	Projektdefinition	Zusammenfassungen des Projektes (Inception Report)
A-130	Monitoring und Evaluation des Projektablaufs	Beschreibung des Projektablaufs
B-100	Planungsparameter	Technische Planungsparameter getrennt für beide Systeme Tram und BRT als Grundlage für die Planung der Trassenstudie
C-110	Abfrage Leitungsbestand	Zusammenfassung vom vorhandenen relevanten Leitungsbestand
E-111	Betriebsmodell	Ergebnisse Betriebsmodellierung + Konzept oberleitungsfreier Betrieb
E-112	Erweiterbarkeit des Systems	Konzept zur Erweiterungsfähigkeit
E-121	Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, Rad- und Fußverkehr	Planungsparameter Fuß- und Radverkehr

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Nr.	Arbeitspaket	Inhalt Dokumentation
E-122	Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, Mobilitätsstationen und P+R	Planungsparameter Mobilitätsstationen
E-123	Zukünftiges Busnetz ohne neues HÖV-System für die Nutzen-Kosten-Untersuchung	Entwicklung Gesamt-ÖPNV-Netz Bus und Tram/BRT (Ohnefall der Standardisierten Bewertung)
E-130.1	Funktionskonzepte	Erläuterung und Ergebnisse Grundkonzeption der Trassenlage
E-130.2	Bestandsbauwerke	Erläuterung und Ergebnisse Analyse der Bestandsbauwerke
E-130.3	Leitungsbestand/Verrohrte Gewässer	Erläuterung und Ergebnisse Konzept Leitungsverlegung
E-130.4	Neue Bauwerke	Erläuterung und Ergebnisse Konzept neue Bauwerke
E-130.5	Infrastrukturplanung Kernnetz und Varianten	Erläuterung und Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km) im Maßstab 1:2.500 inklusive notwendige Querschnitte 1:100
E-130.6	Bewertung Infrastrukturplanung	Erläuterung und Zusammenfassung des Abstimmungsprozesses zur Infrastrukturplanung
E-140	Städtebauliche Integration	Städtebauliches Konzept mit Skizzen und Bewertungen
E-150	Umweltbelange	Analyse und Bewertung der Umweltbelange
E-161	Energieversorgung	Konzept zu elektrischen Anlagen inkl. Kostenschätzung
E-162	Elektromagnetische Verträglichkeit sensitiver Installationen	EMV-Kompatibilität sensitiver Installationen in Forschungseinrichtungen entlang der Trasse
E-170	Signalisierung	Konzept Signalisierung inkl. Kostenschätzung
E-180	Betriebshof	Standortauswahl und Layoutplanung Betriebshof inkl. Kostenschätzung
E-190	Kostenschätzung	Kostenschätzung aller Gewerke als Eingangsgröße für die Nutzen-Kosten-Rechnung

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Nr.	Arbeitspaket	Inhalt Dokumentation
F-110	Nutzen-Kosten-Untersuchung	Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung
F-120	Finanzierungs- und Förderkonzept	Finanzierungs- und Förderkonzept aus Basis der Kostenschätzung
F-130	Realisierungszeitplan	Realisierungszeitplan für das Kernnetz inkl. Realisierungsstufen
F-140	Zulassungsaspekte	Zulassungsaspekte für die Genehmigung der Systeme
G-100	Öffentlichkeitsbeteiligung	Zusammenfassung der gesamten Öffentlichkeitsarbeit der Trassenstudie

Diese Dokumentation AP E-130.6 befasst sich mit den Abstimmungen mit OB.M, dem Projektteam, relevanten Stakeholdern sowie der Öffentlichkeit zu den Planunterlagen des Kernnetzes mit Varianten (50 km).

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

1 Abstimmungen mit der Verwaltung und Stakeholdern

Zu Beginn des Projektes wurde ein Vorgehen in vier Stufen abgestimmt. Zuerst wurde eine Beispielplanung erstellt, anhand derer die generelle Vorgehensweise der Zusammenarbeit abgestimmt wurde. Darauf wurden die Pläne in drei Stufen, hier Design Freeze 1 bis 3 genannt, entwickelt. Design Freeze 3 ist gleichbedeutend mit den finalen Plänen der Trassenstudie.

1.1 Beispielplanung

Als erste Abstimmungsgrundlage wurden durch das Büro Merkel Ingenieur Consult ein Übersichtslageplan im Maßstab 1:2.500, ein Detaillageplan im Maßstab 1:1.000 und ein Querschnitt im Maßstab 1:100 auf Basis der durch Ramboll entworfenen Funktionskonzepte (Dokumentation AP E-130.1) erstellt. Das Layout und die Darstellung der Straßenraumplanung wurden mit dem Projektteam abgestimmt und für die Erstellung der weiteren Pläne übernommen.

1.2 Design Freeze 1

Zur Kommentierung wurde für alle Abschnitte je ein Plan als Diskussionsgrundlage erstellt. Die im Plan vermerkten Hinweise und Kommentare des bearbeitenden Büros Merkel Ingenieur Consult (MIC) und Ramboll wurden auf einer Rückmelde-liste gesammelt und gemeinsam mit dem Plan zur Abstimmung gegeben. Die Beteiligten wurden gebeten, ihre Rückmeldungen in die Rückmelde-listen einzutragen, sodass sie zentral an einer Stelle gesammelt werden können.

Nach Abschluss der Rückmeldefrist zum Jahresende 2021 wurden alle eingegangenen Kommentare ausgewertet. Gemeinsam mit den Rückmeldungen der Stakeholder und Bürger (siehe gesondertes Kapitel 3) wurden die Anmerkungen kommentiert und nach Umsetzbarkeit und Sinnhaftigkeit bewertet. Eindeutig abzuarbeitende Rückmeldungen wurden in den anschließenden Workshops mit der Stabsstelle Mobilität und den beteiligten Fachämtern nicht mehr diskutiert, sondern direkt im Plan umgesetzt. In einem Workshop je Korridor im Januar 2022 wurden die weiteren Rückmeldungen ausdiskutiert und gemeinsam entschieden, wie damit umzugehen ist.

1.3 Design Freeze 2

Für das abgeschichtete 35-km-Netz wurden im Design Freeze 2 überarbeitete Pläne erstellt. Gesammelt wurden Anmerkungen korridorweise.

Anmerkungen zu den Plänen wurden im Design Freeze 2 zum größten Teil direkt in den Plänen als pdf-Kommentar vermerkt.

Dokumentation AP E-130.6**Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)****Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse**

1.4 Design Freeze 3

Nach der Übergabe der Pläne des Design Freeze 3 gab es nur vereinzelt Änderungswünsche, da die meisten Punkte bereits in den vorangegangenen Abstimmungsrunden besprochen wurden. Letzte Korrekturen von Zeichnungsfehlern und Anmerkungen aus der Qualitätssicherung wurden eingearbeitet, sodass die Pläne im Anschluss an das Design Freeze 3 übergeben wurden.

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2 Beteiligung der Öffentlichkeit

2.1 Bürger*innenforen November 2021 und Mai 2022

Mit Abschluss der Design Freezes 1 und 2 gab es für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, Anmerkungen zu den Planständen abzugeben (siehe Anlagen 130.6_5 und 130.6_6):

- Im November 2021 (12.11.2021 14 – 19 Uhr sowie 13.11.2021 11 – 17 Uhr im Ostseekai, Liegeplatz 28) zum 50-km-Netz und
- im Mai 2022 (07.05.2022 11 – 18 Uhr im Ostseekai, Liegeplatz 28) zum abgeschichteten 35-km-Netz.

Beim Bürger*innenforum im November waren die Lageplanentwürfe auf drei von insgesamt sechs Themenecken verteilt und lagen dort in analoger Form als gebundene und laminierte A1-Ausdrucke aus. Beim Bürgerforum im Mai standen die Planunterlagen in digitaler Form (pdf-Dateien) an einer von insgesamt sechs Stationen an drei Monitoren für digitale Anmerkungen zur Verfügung.

Beim Bürgerforum im November 2021 wurden Rückmeldungen abgegeben, die im weiteren Verlauf der Trassenstudie genauer untersucht wurden (Haltestellen- und Radverkehrslösungen Holstenfleet). Beim Bürgerforum im Mai 2022 wurden ebenfalls Rückmeldungen abgegeben und in die Pläne übernommen (z.B. Haltestelle Sophienhöhe) und weitere Anmerkungen wurden im weiteren Projektverlauf im Rahmen von Variantenbetrachtungen eingehender geprüft. Bei beiden Bürger*innenforen gingen eine Vielzahl von Anmerkungen ein, die allgemein gehalten waren oder die als positive Kommentare zur Kenntnis genommen wurden.

2.2 Online-Dialog April – Mai 2022

Im Online-Dialog vom 27.04 - 18.05.2022 konnten Bürger*innen im Internet Rückmeldungen zum bisherigen Stand der Planungen geben, gegliedert in allgemeine Anmerkungen, Anmerkungen zu den Bewertungskriterien für den Systementscheid und zum Streckennetz (siehe Anlage 130.6_7). Letztere waren für die Infrastrukturplanung relevant und konnten auf einer interaktiven Karte verortet werden. Es gab in dieser Kategorie:

- 82 Kommentare ohne konkrete Verortung (ggf. textlich im Kommentar Bereich beschrieben) zu diversen Themen sowie
- 131 verortete Beiträge zu den Themen
 - Streckenführung (51 Beiträge),
 - Haltestellen (19 Beiträge),
 - Fuß- und Radverkehr (19 Beiträge),
 - Vernetzung zu anderen Verkehren (z.B. Bus und Bahn) (17 Beiträge),
 - Autoverkehr und Parken (11 Beiträge),
 - Grünflächen und Bäume (7 Beiträge),
 - Gastronomie, Einzelhandel und Lieferverkehr (4 Beiträge) sowie
 - andere Themen (3 Beiträge).

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Viele Rückmeldungen waren eher genereller Natur, die im weiteren Projektverlauf eingehender geprüft werden können.

2.3 Trassenspaziergänge Mai 2022

Im Anschluss an das Bürger*innenforum fanden in der Woche 16.-20.05.2022 jeweils von 17 bis 19 Uhr moderierte Spaziergänge entlang ausgewählter Trassenabschnitte durch fünf Ortsteile statt. Es wurde ein Start- und Zielpunkt definiert, bei einigen auch Zwischenhaltepunkte zur Diskussion. Einiges wurde aber auch noch spontan vor Ort in Abhängigkeit von der Interessiertheit und Lauffreudigkeit der Gruppe entschieden.

Am Startpunkt wurde den Teilnehmer*innen ein kurzer Input zu der Trassenführung im jeweiligen Gebiet und den Besonderheiten gegeben. Außerdem wurde ein Hand-out mit verschiedenen Darstellungen für den jeweiligen Bereich verteilt, auf dem die Teilnehmer*innen auch handschriftliche Rückmeldungen (siehe Anlage 130.6_8) abgeben konnten.

Der Ablauf der Trassenspaziergänge war wie folgt:

- 09.05.2022: Wik
Treffpunkt Belvedere
Weg: Holtenauer Straße bis Ecke Prinz-Heinrich-Straße
optional Schleusenstraße bis Kanalfähre
Zwischenhalt: Stadtteilzentrum Wik
- 10.05.2022: Gaarden
Treffpunkt an der Polizei, Karlstal / Werftstraße
Weg: Karlstal, Elisabethstraße bis Alfons-Jonas-Platz
optional bis Werftstraße / Norddeutsche Straße
- 11.05.2022: Elmschenhagen
Treffpunkt: Hermann-Löns-Schule; Tiroler Ring Ecke Wiener Allee
Weg: Wiener Allee bis Reichenberger Allee Ecke Franzensbader Straße
Zwischenhalt: Andreas-Hofer-Platz
optional bis Krooger Kamp
- 12.05.2022: Projensdorf
Startpunkt: Bushaltestelle Torfmoorkamp, Steenbeker Weg Ecke Torfmoorkamp / Torfende
Weg: Torfende, Charles-Roß-Ring bis Bendixenstraße

Dokumentation AP E-130.6**Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)****Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse**

- 13.05.2022: Mettenhof
Treffpunkt: Tankstelle Stockholmstraße Ecke Skandinaviendamm
Weg: Skandinaviendamm bis Aalborgring
optional bis Jütlandring

Bei den Trassenspaziergängen wurde einige Rückmeldungen (siehe Anlage 130.6_8) abgegeben, die konkret in die Infrastrukturplanung der Trassenstudie einfließen sowie weitere Rückmeldungen, die im weiteren Projektverlauf im Rahmen von Variantenbetrachtungen eingehender geprüft wurden.

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

3 Anlagen

3.1 130.6_5_Rückmeldungen Bürgerforum November 2021

3.2 130.6_6_Rückmeldungen Bürgerforum Mai 2022

3.3 130.6_7_Rückmeldungen Online-Dialog April-Mai 2022

3.4 130.6_8_Rückmeldungen Trassenspaziergänge Mai 2022

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Glossar und Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
Abschichtung	Mit Hilfe des Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens (FAR-Verfahren) wurden alle sinnvoll wirtschaftlich, technisch und nachfrageseitig machbaren Streckenabschnitte für Tram oder BRT von ca. 128 km Streckenlänge auf das Kernnetz von 35,8 km abgeschichtet.
Abschnitt	Strecken können aus verschiedenen Abschnitten bestehen
Bahnkörper	<p>Fahrweg für Tram</p> <p>Kann als unabhängiger (völlig getrennt vom übrigen Verkehr), besonderer (im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, jedoch durch bauliche Maßnahmen wie z. B. Bordsteine, Hecken oder Baumreihen vom übrigen Verkehr getrennt) oder straßenbündiger (Nutzung des Verkehrsraums anderer Verkehrsteilnehmer wie Fahrbahn oder Fußgängerzone) Bahnkörper ausgebildet sein.</p>
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BRT	<p>Bus-Rapid-Transit</p> <p>Fahrbahngebundenes hochwertiges ÖPNV-System auf überwiegend eigener Trasse, in dem meist Doppelgelenkbusse als Fahrzeuge eingesetzt werden</p>
CAU	Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
Design Freeze	Übergabeversion aller relevanten Planunterlagen, an die andere Arbeitspakete wie die Variantenuntersuchung

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
	und die Kostenschätzung anknüpfen, und die in Teilen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. In der Trassenstudie gibt es insgesamt drei Design Freezes, die unter Berücksichtigung aller internen und externen Rückmeldungen iterativ aufeinander aufbauen.
DIN	Deutsches Institut für Normung
DFI	Dynamische Fahrgastinformation, Anzeige an den Haltestellen
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehr
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EMF	Elektromagnetisches Feld
ETCS	European Train Control System
FAR-Verfahren	Formalisiertes Abwägungs- und Rangordnungsverfahren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Gesamtszenario	In einem Netz sinnvoll zusammengesetzte (Teil-) Varianten
GIS	Geographisches Informationssystem
GUW	Gleichrichter-Unterwerk für die Stromversorgung Tram oder BRT
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; Fördermöglichkeiten des Bundes für schienengebundene Verkehrswege (und Seilbahnen)
Hauptroute Radverkehr	2.000-4.000 Radfahrende/24h
HBF	Hauptbahnhof
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
HÖV	Hochwertiges Öffentliches Personennahverkehrssystem
HVZ	Hauptverkehrszeit
Inbetriebnahmestufe	Das Kernnetz besteht aus verschiedenen Inbetriebnahmestufen, welche zeitlich versetzt realisiert werden
Kernnetz	Alle nach Anwendung des FAR-Verfahrens am Ende der Trassenstudie übrig gebliebenen Strecken der Tram / des BRT inkl. der Betriebshofstrecke zusammengesetzt zu einem Netz
Korridor	Ein grob abgegrenzter geographischer Raum zwischen der Innenstadt und einem peripheren Stadtteil, der eine oder mehrere Strecken beinhaltet
KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
Laststufe	Die Laststufen nach den Technischen Regeln Bremse der BOStrab bezeichnen verschiedene Beladungszustände, Laststufe I ist die geringste, III, die Höchste
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LH	Landeshauptstadt
Linie	Betriebliche HÖV-Bedienung (Tram oder BRT) einer oder mehrerer Strecken des Kernnetzes
LSA	Lichtsignalanlage
Mitfall	Realisierung der geplanten Maßnahmen im HÖV, Tram oder BRT (Bestandteil der Standardisierten Bewertung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
KielRegion Modell	VISUM-Verkehrsmodell der KielRegion (siehe auch VISUM)
Netzhierarchie	Die Netzhierarchie trennt das zukünftige in die Hauptkorridore, welche durch den Hochwertigen Öffentlichen Verkehr (Tram oder BRT) bedient werden und das nachgeordnete Busnetz von nachfragestarken Hauptbuslinien und allen weiteren Buslinien.
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
	<p>Instrument zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Verkehrsprojekten</p> <p>Eine NKU nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung mit positivem Ausgang ist Grundlage zur Beantragung von Bundesfördermitteln für eine Maßnahme des öffentlichen bzw. Schienenpersonennahverkehrs gemäß GVFG</p>
NKU-Fälle	<p>Verschiedene Gesamtszenarien, die in der NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung) der Trassenstudie (vereinfachte Standardisierte Bewertung) betrachtet werden (Ist-, Ohne- und Mitfälle)</p>
NVZ	<p>Nebenverkehrszeit</p>
OB.M	<p>Stabsstelle Mobilität der Landeshauptstadt Kiel</p>
ÖDA	<p>Öffentlichen Dienstleistungsauftrags</p>
Ohnefall	<p>Der Ohnefall ist ein Bestandteil der Standardisierten Bewertung. Er stellt einen die Weiterentwicklung des Ist-Zustandes im öffentlichen Verkehr dar, falls das HÖV-System (Tram oder BRT) nicht eingeführt wird. Der Ohnefall muss realistisch und umsetzbar sein, eine formale Grundlage besitzen (z.B. Bestandteil eines Nahverkehrsplans sein) und mit dem Zuwendungsgeber abgestimmt werden.</p> <p>Der Ohnefall wird in der Standardisierten Bewertung mit dem Mitfall (Tram- und BRT-System) verglichen.</p>
ÖPNV	<p>Öffentlicher Personennahverkehr</p>
Paarvergleich	<p>Mit Hilfe des Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens (FAR-Verfahren) wurden sich gegenseitig ausschließende Abschnitts- bzw. Streckenvarianten innerhalb eines Korridors in einem Paarvergleich bewertet zur Identifizierung von Vorzugsabschnitten bzw. -strecken und im Rahmen der Abwägung zur Abschichtung und Reduzierung von nicht aussichtsreichen Varianten</p>
PBefG	<p>Personenbeförderungsgesetz</p>

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
PPP	PPP (In Englisch: Private Public Partnership) bezeichnet die gemeinsame vertraglich geregelte Projektabwicklung von öffentlichen und privaten Partnern. In Deutschland wird dafür auch der Begriff ÖPP, Öffentlich-Private-Partnerschaft, genutzt.
Premiumrouten Radverkehr	> 4.000 Radfahrende/24h
Radius/Radien	Das Hochwertige Öffentliche Personennahverkehrssystem (HÖV) kann nur bestimmte Mindestradien in Kurven bedienen. Diese sind bei der Infrastrukturplanung beachtet worden.
RASt	Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen
Regiotram	Schienengebundenes Verkehrssystem, welches das städtische Tramnetz in der Stadt Kiel mit dem Eisenbahnnetz in der Region über Anschlussstrecken umsteigefrei verbindet (bisher StadtRegionalBahn, SRB)
RiLSA	Richtlinien für Signalanlagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Standardisierte Bewertung	Bundeseinheitliches Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung von ÖPNV-Projekten in Deutschland
Strecke	Eine eindeutige Verbindung zwischen zwei Punkten, die aus verschiedenen Abschnitten bestehen kann
Streckennetz	Alle Strecken der Tram / des BRTs zusammengesetzt zu einem Netz
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TAB	Technische Aufsichtsbehörde
Teilszenario	In einem Korridor sinnvoll zusammengesetzte (Teil-)Varianten
TÖB	Träger öffentlicher Belange

Dokumentation AP E-130.6

Abstimmungen zu Planunterlagen Kernnetz mit Varianten (50 km)

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
Tram	Schienengebundenes hochwertiges ÖPNV-System auf eigener Trasse
Trassenstudie	Technische Studie mit vertiefter Infrastruktur- und Gesamtsystemplanung
Trassierung	Entwerfen und Festlegen der Linienführung ("Trasse") eines Verkehrsweges (Straßen, Bahnstrecken) in Lage, Höhe und Querschnitt
TRStrab Spurführung (TR Sp)	Technische Regeln für die Spurführung von Schienenbahnen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)
TRStrab Trassierung	Technische Regeln für Straßenbahnen – Trassierung von Bahnen
TSI-PRM	Technische Spezifikation der Eisenbahn-Interoperabilität – Personen mit eingeschränkter Mobilität (Technical Specifications for Interoperability – People with reduced mobility)
UIC	Internationaler Verband der Eisenbahnen (International Union of Railways)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Varianten	Verschiedene Strecken(-abschnitte), welche sich im Kernnetz gegenseitig ausschließen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Zeitinsel	Eine Zeitinsel bezeichnet einen bestimmten Zeitraum, welcher durch Kurse des Hochwertigen Öffentlichen Personennahverkehrssystems eingehalten werden muss, um den Takt einzuhalten (wenn sich z.B. 2 Linien verzweigen oder viele Linien auf einem Abschnitt verkehren)
Zu- und Abgangszeit	Weg vom Startpunkt zur Haltestelle bzw. von der Haltestelle zum Zielpunkt

Anmerkung: Stand 23.09.22