

## Anlage 130.6\_6 Bürgerforum Mai 2022

Korridor	Blatt Nr.	Rückmeldung
Innenstadt	48	Linksabbieger in die Preußerstraße erhalten. Wurde aus privaten Mitteln finanziert.
West	45	Keine Querungshilfe für Velo10?
West	45	Gemeinsame ÖV-Trasse möglich für "bahnsteiggleichen" Umstieg möglich? Dehnkestraße wäre ja Umstiegs-knoten für Kronshagen.
West	44	Ich finde das ganz toll, wie schön hier die Allee erhalten wird! Das bringt viel Grün in die Stadt.
West	1	Wenn die Haltestellen Wittland und Königsstein entfallen - was jeweils nachvollziehbar ist - wird der Naturerlebnisraum Kollhorst kaum noch vom ÖPNV erreicht, mangels parallelem Busverkehr. Kein Potential für Bedarfshalt/Halt am Wochenende?
West	1	Die mal geplanten zusätzlichen Fahrspuren sind heute eine schöne, wertvolle Wiese. Wenn Schottergleis, dann bitte schön und rücksichtsvoll umgesetzt.
West	2	warum liegt die Haltestelle nicht zwischen den beiden Erschließungsstraße des Industriegebietes sondern östlich der Daimlerstraße?
West	2	Bitte Anbindung des Wildtiergeheges berücksichtigen. Auch heute nur über illegalen Weg erreichbar.
West	3	Entfall der Haltestelle Am Forsthaus ist gut! Schlechte Erschließung von Mettenhof und Kronshagen. Die neue Haltestelle weiter westlich ist für Mettenhof gut. Eine zusätzliche Bushaltestelle im Claus-Sinjen-Weg würde aber das südwestliche Kronshagen besser erschließen. Etwas in Höhe des Hofbrook.
West	4	Entfall der Haltestelle hier macht den Weg zum MEZ länger.
West	6	Eine gute, fußläufige Verknüpfung mit der Bahn wäre hier schön. Der bestehende Weg auf Höhe der hier geplanten Haltestelle weist aber sehr viele Treppen auf.
Nord	9	Ist das ein Wendegleis direkt vor meiner Haustüre?
Innenstadt	Deckblatt	Im Innenstadtbereich, die Oberleitung als Einfachfahrleitung ausführen und die Oberleitungsmasten mit einer filigranen Gestaltung und Verdeckung durch Bäume
Innenstadt	48	Hochwertige Gestaltung der Bergstraße, durch den Mittelstreifen. Hier ist eine repräsentative Begrünung sinnvoll, Fotomotiv. Oberleitungsmasten auf dem Mittelstreifen sehr sinnvoll in Verbindung mit Baumpflanzung, Masten verschwinden in den Bäumen. Blumenbepflanzung
Innenstadt	49	Die Altstadt braucht unbedingt wieder eine Haltestelle!
Innenstadt	49	Haltestelle Martensdamm vielleicht zu nah an der Haltestelle Lorentzendamm, wenn eine in der Altstadt dazukommt?
Innenstadt	49	Dieser Streckenabschnitt sollte ganz besonders unter Stadtgestalterischen Aspekten geplant werden, da hier quasi eine Gestaltung des Postkartenmotives Kiel stattfindet. Insbesondere Oberleitungsmasten sollten hier filigran und in Abstimmung mit der Setzung von Bäumen geplant werden. Eine natürliche Schwungvolle führung der Trasse mit angemessenen Kurvenradien ist hier positiv für die Stadtgestaltung.
Innenstadt	49	Wahl eines stadtgestalterisch, hochwertigen Oberbaus
Innenstadt	49	Warum eine Doppelhaltestelle? Die anderen müssten dann auch welche werden.
Innenstadt	26	Hier fehlt eine Wendemöglichkeit für Fahrten vom Ostufer, die am HBF enden.
Innenstadt	82	Tausch von HÖV und ÖPNV Haltestellenlage, damit kein Rückstau in den Kreuzungsbereich entsteht
Innenstadt	82	Wäre die Gleislage auf der anderen Straßenseite nicht sinnvoller, da man dann einen größeren Kurvenradius hat.
Innenstadt	25	Schaffung einer neuen Parkanlage und massive Reduzierung des Verkehrsraumes, Verringerung der Komplexität der Verkehrsführung ist sehr zu begrüßen.
Innenstadt	Blattnummer nicht angegeben / letzte Seite	Auch wenn es vorerst nur eine Betriebshaltestelle werde, sollte aufgrund der Lage trotzdem auf eine hochwertige Haltestellengestaltung wert gelegt werden. Ein und ausrückende Fahrten sollten hier halten.

Nord	7	Bei Beibehaltung der Haltestelle in Mittellage ist eine stadtgestalterische Entwicklung und barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle für Fahrgäste wichtig. Diese Stelle ist das Tor zu den Arkaden und sollte als Platz der Flanierenden wahrgenommen werden und optisch eine Verbindung zum nebenanliegenden Park geschaffen werden. Eine erhöhte Fahrbahn, keine Parkplätze im Haltestellenbereich und eine hochwertige Oberflächengestaltung mit guter Querbarkeit aller Fahrbahnen ist wichtig
Nord	7	Die zeichnerische Visualisierung der Holtenauer Arkaden hat diverse Vorteile gegenüber dieser Planungsvariante in Mittellage. Es ist wünschenswert, dass insbesondere in dem Bereich der Holtenauer Straße mehr Mut zur Stadtgestaltung gelebt wird. Die Geschäfte leben vom Fußverkehr, dieser muss durch Haltestellen in Randlagen als Teil des Flaniererraumes bestärkt werden!
Nord	7	Separate Abbiegespuren in diesem Bereich sind ein massiver Eingriff in die Aufenthaltsqualität in der Holtenauer Straße. Der MIV soll bevorzugt durch Parallelstraßen abgeführt werden, somit wäre es hier vertretbar wenn links abbiegende Fahrzeuge nicht separat geführt werden. Bei Bau eines Tramsystemes (geringere Taktfrequenz als BRT) und dem Verzicht auf Lichtsignalanlagen, ist eine geringere Stauung bei Verzicht auf Linksabbiegespuren zu erwarten. Der gewonnene Platz kann für Lärmmindernde und stadtgestalterische Maßnahmen genutzt werden
Nord	8	Wichtig, der Platz darf durch die Verkehrswege nicht getrennt werden, eher Ansatz des shared spaces. Es sollte auf eine einheitliche Platzgestaltung geachtet werden. Separate Rechtsabbiegespur weg lassen, kürzer ausführen.
Nord	9	Rechtsabbiegespur in den Düvelsbeker Weg für MIV sollte rechts vom Fahrradverkehr sein. Leicht möglich bei Führung im Mischverkehr vorher.
Nord	9	Fahrradstreifen weglassen und im Mischverkehr führen. Vorhandene Planung hat hohes Gefahrenpotential für die Radfahrer durch dooring der längsparkenden Autos.
Nord	10	Parkplätze in Mittellage ermöglichen mehr Raum für Fußgänger, Parkplätze in Randlage reduzieren und für Lieferverkehr reservieren
Nord	10	Der Park in Mittellage ist sehr zu befürworten!
Nordost	27	Parkplätze parallel zur HÖV-Trasse führen häufig zur Behinderung des HÖV Verkehrs durch lange Einparkvorgänge
Nordost	29	Haltestelle Große Ziegelstraße fehlt hier.
Nordost	29	Führung der HÖV Trasse in Randlage neben der Radweg Premiumroute
Nordost	28	Haltestelle in Richtung große Ziegelstraße verlegen. Ungünstige Erschließungswirkung und kurzer Haltestellenabstand zur folgenden Haltestelle
Nordost	18	Muss die Strecke für den Individualverkehr erhalten bleiben?
Nordost	19	Alternative Führung und Endhaltestelle am Fuchsberg, für eine höhere Erschließungswirkung Neumühlen-Dietrichsdorf
Nordwest	12	Konfliktpotential Fahrrad und mehrere Haltestellen
Nordwest	12	Könnte die Trasse nicht auch hier schon in Seitenlage sein?
Nordwest	12	Haltestelle in Seitenlage, keine weitere Kreuzung mit den MIV Spuren, Reduzierung der Komplexität. Bushaltestelle an der Außenseite der HÖV-Haltestelle
Nordwest	12	Verschiebung der Haltestelle Universität in Richtung Westen, um die Haltestelle etwas aus dem Kreuzungsbereich zu ziehen. Der Vorteil wäre hier eine hochwertigere Städtebauliche Gestaltung des Haltestellenbereiches und eine bessere Zuwegung für die großen Fahrgastmengen an dieser Haltestelle. Durch Fahrbahnanhebung kann eine Platzgestaltung erreicht werden und durch die Nutzung der gesamten Haltestellenlänge als Zuwegung, können die Fahrgastströme schnell abfließen.
Nordwest	14	Die Haltestelle Unisporthallen ist eine stark frequentierte Haltestelle. Die Aufteilung in zwei Haltestellen, welche deutlich dezentraler liegen ist mir noch nicht ganz verständlich. Die Erschließung der Unisporthallen und des kleinen Gehweges in Richtung Mensa 2
Nordwest	14	Starke Entwicklung im Universitätsbereich Bremerskamp. Die Haltestelle wird große Fahrgastströme abfertigen und sollte daher auch aus Richtung des Studentenwohnheimes erreichbar sein. Gplatzartige Gestaltung mit Anhebung der Fahrbahn und Auflassung der Parkplätze. Hochwertige Grünflächengestaltung und hochwertige, identitätsschaffende Pflasterung im Haltestellenbereich.
Nordwest	15	HÖV Trasse hier auf der anderen Straßenseite in Randlage führen. Größere Kurvenradien und Möglichkeit der durchgängigen Führung in Randlage.
Nordwest	79	Endhaltestelle in dicht bebautem Gebiet sollte unter besonderer städtebaulicher Gestaltung geplant werden und nicht nur als Haltestelle im Parkraumbereich

Nordwest	79	Schöne Führung mit hoher Erschließungswirkung. Längsparken kann zur Behinderung des Verkehrs führen
Nordwest	79	Führung der Trasse in östlicher Randlage bis zum vorhandenen Grundstück. Weniger Verschwenkungen notwendig
Nordwest	33	Könnte die Trasse nicht hier neben den Kreisverkehr langlaufen?
Südost	32	Ist hier eine Führung der HÖV-Trasse in Seitenlage möglich? So müssen immer zum Erreichen der Haltestelle, die Fahrbahnen von MIV und Fahrrad überquert werden.
Südost	32	Weiterführung der Linie 4 in die Geschwister-Scholl-Straße, zur höheren Erschließungswirkung. Hier wäre dann anstatt einer Wendeanlage, eine Vorsortierung für die abbiegende Tram zu planen mit deutlich geringerem Flächenverbrauch.
Südost	38	Eine Haltestelle für die Sophienhöhe hier hätte viele Vorteile. Erschließung der Anwohner Sophienhöhe, Gestaltung der Straße als Teil des Ortes durch eine Haltestelle und nicht nur als Durchfahrtsstraße. Die Wohnbebauung erlaubt eine hochwertig gestaltete HÖV Haltestelle. Erhöhung der Akzeptanz der Trasse bei den Anwohnern. Reduzierung der Lärmemission durch verringerte Geschwindigkeit und richtige Streckengestaltung in diesem Bereich.
Südost	38	Hier die Haltestelle Sophienhöhe erhalten.
Südost	39	Die Haltestelle ist hier suboptimal. Wie soll da der Anschluss zu den Stadtteilbussen funktionieren?
Südost	39	Auflassung der Haltestelle Villacher Straße zugunsten der Haltestellen Sophienhöhe und einer Haltestelle am Nelkenweg, welche auch zur Verknüpfung mit den Ortsbussen genutzt wird.
Südost	39	Hier würde sich eine Haltestelle anbieten anstelle von Villacher Weg. Busse zum Umsteigen könnten über Nelkenweg wenden.
Südost	56	Die Endhaltestelle weiter in Richtung Inn-weg zur derzeitigen Haltestelle verlegen, oder die Trasse anderweitig in Richtung Eisenbahnstrecke verlängern
West	45	Auch diese Haltestelle passt gut, da sie zwischen Sedan- und Dehnckestraße zentraler liegt und vor allem die vielen Arbeitsplätze bei der ehemaligen Telekom-Liegenschaft besser erschließt.
West	45	Standort der Haltestelle gefällt mir gut, weil für die 34 damit der alte Haltepunkt erhalten bleiben kann.
West	2	Wäre die Haltestellenlage nicht hier sinnvoller, da dort das Gewerbegebiet besser erschlossen wird.