

**Vorlagennummer:** 0740/2024  
**Vorlageart:** Antrag der Verwaltung

## Stadtbahnplanung: Festlegung einer ersten Inbetriebnahmestufe und Vorplanung für die Abschnitte 1 bis 4

---

**Dezernat:** Der Oberbürgermeister  
**Amt:** Der Oberbürgermeister

**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich

### Beratungsfolge

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Dezernat/Amt</b>
02.07.2024	Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität (Vorberatung)	Stabstelle Mobilität, OB.M
02.07.2024	Bauausschuss (Vorberatung)	Stabstelle Mobilität, OB.M
02.07.2024	Ausschuss für Wirtschaft und Digitalisierung (Vorberatung)	Stabstelle Mobilität, OB.M
18.07.2024	Ratsversammlung (Entscheidung)	Stabstelle Mobilität, OB.M

### Antrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt Anpassungen des Kernnetzes auf Basis weiterer vorgenommener Prüfungen vorzunehmen. Folgende Streckenführungen sind in die Planung des Kernnetzes der Stadtbahn zu integrieren:
  - a. Die Anbindung von Projensdorf erfolgt über den Charles-Roß-Ring.
  - b. Die Betriebshofstrecke wird neben der Sörensenstraße auch über die Asmusstraße und die Bahnhofstraße geführt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, eine erste Inbetriebnahmestufe festzulegen, welche die Abschnitte 1 bis 4 zwischen Wellingdorf Zentrum und der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel bis Bremerkamp umfasst.
3. Den Vorzugsvarianten der Abschnitte 1 bis 4 wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, den aus der Vorzugsvariante der Vorplanung abgeleiteten erforderlichen Grunderwerb zur Realisierung der Stadtbahn vorzubereiten.

### Begründung

Auf Basis einer Grundlagenstudie (Drs. 1226/2019) wurde 2019 die Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (Drs. 1227/2019) durch die Ratsversammlung beschlossen und eine Trassenstudie mit begleitenden Untersuchungen durchgeführt. Im November 2022 hat die Ratsversammlung unter anderem beschlossen, die Planung eines hochwertigen ÖPNV-Systems in den weiteren Stufen auf ein Tram-System (modernes Stadtbahnsystem) auszurichten sowie erforderliche Begleitmaßnahmen umzusetzen und die Vorplanung für das hochwertige ÖPNV-System auf das in der Trassenstudie identifizierte Streckennetz auszurichten (Drs. 0786/2022). Auf dieser Basis erfolgte im Dezember 2022 die Beauftragung des Ingenieurbüros Ramboll zur Durchführung der Vorplanung für ein Stadtbahnsystem für ein 36 km langes Kernnetz. Die technische Vorplanung ist nunmehr für die ersten vier Abschnitte (12,5 km) abgeschlossen.

Der gesamte Prozess erfolgte im Rahmen einer umfangreichen Öffentlichkeitsbegleitung mit diversen Veranstaltungen und unterschiedlichen Formaten. Die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung ist in einer gesonderten Geschäftlichen Mitteilung dokumentiert (Drs. 0741/2024).

## **Anpassungen im Kernnetz des Stadtbahnsystems**

Mit dem Beschluss der Ratsversammlung zur Streckenführung wurde die Anbindung von Projensdorf als einzige noch offengehalten. Dort kann die Stadtbahn entweder über die Bendixenstraße oder den Steenbeker Weg geführt (Drs. 0160/2021) werden. Eine Streckenfestlegung ist erforderlich, um auf dieser Grundlage weitere Festlegungen im Rahmen der Vorplanung treffen zu können, wie die Integration der Stadtbahn im Straßenraum umgesetzt wird.

### **Anbindung von Projensdorf**

Die Führungen nach Projensdorf wurde nun erneut und detaillierter als im Rahmen der Trassenstudie untersucht. Die Untersuchung sollte die Frage klären, ob die Führung über den inneren Charles-Roß-Ring mit Endstelle in der Bendixenstraße als Vorzugsvariante bestätigt werden kann oder ob eine alternative Trassenführung und Endstellenlage im nahen Umfeld in Betracht gezogen werden kann. Dies wurde möglichen Varianten mit Führung über den Steenbeker Weg gegenübergestellt.

Als Ergebnis der gesonderten Untersuchung kann festgestellt werden, dass die Führung der Stadtbahn nicht mehr in die Bendixenstraße empfohlen wird, sondern deren Endhaltestelle im Charles-Roß-Ring geplant werden soll. Diese angepasste Variante ist im Vergleich zur Streckenführung in den Steenbeker Weg (bis Lubinus Clinicum) mit mehr Vorteilen verbunden. Ein wesentlicher Aspekt ist, dass das Zentrum von Projensdorf besser erschlossen wird. Diese Empfehlung beruht auch auf umfassenden Gesprächen mit dem Ortsbeirat sowie mit Immobilieneigentümer\*innen und -verwalter\*innen. Alle Gesprächspartner\*innen haben ihre Zustimmung für die Streckenführung über den Charles-Roß-Ring und eine Ausrichtung der Planung auf diese Variante signalisiert. Dies wurde am 05.06.2024 im Ortsbeirat bestätigt.

### **Betriebshofstrecke**

Ursprünglich war nur die Sörensenstraße Bestandteil des Kernnetzes der Stadtbahn zur Anbindung des Betriebshofes. Nach einer umfassenden Prüfung, bei der die besondere Bedeutung des Quartierparks hervorgehoben wurde, erfolgte die Aufnahme der Asmusstraße und die Bahnhofstraße in das Kernnetz. Diese Prüfung zielte darauf ab, eine Lösung mit geringeren Eingriffen in den Grünbestand zu finden. Darüber hinaus ist so auch die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes für den motorisierten Individualverkehr deutlich höher.

Als Ergebnis dieser Untersuchung wird die Stadtbahn in einer geteilten Führung jeweils eingleisig geplant. In Richtung Norden verläuft sie weiterhin über die Sörensenstraße, während sie in Richtung Süden ab dem Quartierspark Heischplatz über die Asmusstraße und die Bahnhofstraße geführt wird. Diese Variante hat zudem den Vorteil, dass die Unterbringung eines Wendegleises für potenziellen Linienverkehr möglich und vorteilhaft für eine Linienverlängerung ist. Diese Ausrichtung wurde am 12.06.2024 vom zuständigen Ortsbeirat Gaarden befürwortet.

## **Planungsparameter für ein modernes Stadtbahnsystem**

Durch die Ausrichtung der Planung auf ein modernes Stadtbahnsystem ist es erforderlich, die Planungsparameter aus der Trassenstudie zu konkretisieren. Daher werden die im Jahr 2021 in der Trassenstudie festgelegten Planungsparameter, die sowohl für ein Bus-Rapid-Transitsystem (BRT) und Tram-System (Drs. 0160/2021) ausgerichtet waren, für die weitere

Planung einer Stadtbahn fortgeschrieben und aktualisiert. Planungsparameter beschreiben Grundsätze, die für die gesamte Entwicklung des Stadtbahnsystems gelten.

Für die weiteren Bearbeitungs- und Planungsphasen sind weitere Festlegungen zu Vorgaben und Richtlinien erforderlich. Dafür werden wesentliche Planungsparameter als technische Grundlage für das Stadtbahnsystem festgelegt, damit beispielsweise genaue Querschnittsbreiten abgeleitet werden können und die Detailplanung in den Streckenabschnitten erfolgen kann.

Als Grundlage für die weiteren Bearbeitungs- und Planungsphasen ist dementsprechend eine Festlegung der Planungsparameter notwendig. Dem Bericht „Grundlagenermittlung“, der als **Anlage 1** beigefügt ist, können die in der Vorplanung aktualisierten Planungsparameter für ein modernes Stadtbahnsystem entnommen werden. Planungsparameter umfassen unter anderem folgende Themenfelder:

- Betrieb
- Infrastruktur
- Fahrzeuge
- Betriebshof/Abstellanlagen

Die Planungsparameter werden laufend und mit Projektfortschritt fortgeschrieben, sodass zur Entwurfsplanung eine weitere Konkretisierung erfolgen wird.

### **Erste Inbetriebnahmestufe (IBS) eines Stadtbahnnetzes**

Ein Stadtbahnsystem von 36 km Netzlänge kann nur in Stufen und einzelnen Planungs- und Bauphasen umgesetzt werden, so dass die Festlegung eines Teilnetzes als eine erste Inbetriebnahme erforderlich wird. Im Rahmen der Trassenstudie wurde bereits eine Empfehlung für die Abstufungen getroffen, aber noch nicht festgelegt.

Als eine erste Stufe wurde die Netzverbindung von der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel ab Bremerskamp (CAU) über die Holtenauer Straße, die Innenstadt, den Hauptbahnhof und Gaarden nach Wellingdorf-Zentrum empfohlen, die auch die Betriebshofstrecke zur Diedrichstraße umfasst.

Die Vorplanung hat die bisherige Empfehlung aus der Trassenstudie für eine erste Inbetriebnahmestufe bestätigt. Demnach sollen die weiteren Bearbeitungs- und Planungsschritte auf dieses erste Teilnetz ausgerichtet werden. Die Inbetriebnahmestufe 1 (IBS 1) ist in der **Anlage 2** als Übersichtskarte dargestellt. Weitere Abstufungen werden aus dem laufenden Planungsablauf hergeleitet und später festgelegt.

### **Vorzugsvarianten der Vorplanung in der ersten Inbetriebnahmestufe (IBS 1)**

In der Vorplanung für die Verkehrsanlagen werden grundlegende Entscheidungen über die Straßenraumaufteilung getroffen. Das beinhaltet die Bestimmung der Anzahl und Breite der Fahrspuren, Gehwege, Radwege, Parkstreifen, Grünstreifen und sogenannten Multifunktionsstreifen. Es wurden auch Überlegungen zur Anordnung von Kreuzungen, Einmündungen und Verkehrsinseln angestellt, um die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss zu optimieren. Nach diesem Konzept wurden verschiedene Varianten entwickelt und der Öffentlichkeit, der Politik sowie der Verwaltung vorgestellt und dokumentiert. Dieser Prozess ist für die vier Abschnitte in der IBS 1 abgeschlossen, der Erläuterungsbericht ist als **Anlage 3** beigefügt und wird in der weiteren Planung fortgeschrieben. Die vier Abschnitte der IBS 1 teilen sich wie folgt auf und sind als Vorzugsvariante einschließlich der Rückfallebenen der Anlage zu entnehmen:

- **Anlage 3.1** Abschnitt 1 im Bereich Schönberger Straße und Werftstraße
- **Anlage 3.2** Abschnitt 2 im Bereich Gaarden inklusive der Betriebshofstrecke

- **Anlage 3.3** Abschnitt 3 im Bereich Innenstadt
- **Anlage 3.4** Abschnitt 4 im Bereich Holtenauer Straße und Olshausenstraße

Die Vorzugsvarianten wurden durch die jeweiligen Ortsbeiräte befürwortet. Die Beratungen zur IBS 1 haben stattgefunden im:

- **Ortsbeirat Ellerbek/Wellingdorf** am 06.03.2024
- **Ortsbeirat Gaarden** am 13.03.2024 und zur Betriebshofstrecke am 12.06.2024
- **Ortsbeirat Mitte** am 30.04.2024
- **Ortsbeirat Ravensberg/Brunswik/Düsternbrook** am 08.05.2024.

Der Vorplanung lagen mehrere Prämissen zugrunde. Besondere Erwähnung finden hier die Prämissen Genehmigungsfähigkeit und Grunderwerb, da diese den laufenden und zukünftigen Prozess signifikant beeinflussen.

### **Prämisse Genehmigungsfähigkeit**

Die Abschnitte der ersten Inbetriebnahmestufe wurden auf Basis des aktuellen Planungsstandes und vorliegender Datengrundlage auf ihre Genehmigungsfähigkeit geprüft und mit den Trägern Öffentlicher Belange (TÖB) vorabgestimmt.

Für kurze Bereiche innerhalb von Vorzugsvarianten, die möglicherweise nicht genehmigungsfähig sind, bilden sogenannte Rückfallebenen (alternative Planungslösungen) ein Bestandteil des Beschlusses. Bereiche in der IBS 1 betreffen die Werftstraße, die Gablenzstraße, die Andreas-Gayk-Straße und die Holstenbrücke.

Wenn in der Werftstraße die Gleisanlagen zwischen den Werftgeländen und der Stadtbahntrasse nicht überplant werden können, umfasst die Rückfallebene keine Überplanung der Gleisanlagen im Bestand und erfordert einen höheren baulichen Aufwand zur Herstellung der Rückfallebene.

In der Vorzugsvariante für den Bereich Gablenzstraße wird der Busverkehr auf der Gablenzbrücke auf der Stadtbahntrasse geführt. Falls die Stadtbahntrasse nach Vorlage ausstehender statischer Nachweise bzw. baulichen Einschränkungen auf dem Brückenbauwerk nicht durch den Kfz-Verkehr befahrbar ist, wird der Busverkehr in der Rückfallebene gemeinsam auf einer Fahrspur mit dem Kfz-Verkehr geführt.

Falls der Radverkehr in der Andreas-Gayk-Straße nicht wie in der Vorzugsvariante vorgesehen über eine eigene Radverkehrsanlage geführt werden kann, umfasst die Rückfallebene eine gemeinsame Führung auf der Fahrbahn mit dem Busverkehr.

In der Vorzugsvariante ist eine geteilte Haltestelle in der Holstenbrücke in eine Richtung und im Martensdamm in die andere Richtung geplant. Eine Haltestelle in beide Richtungen ist nur umsetzbar, wenn eine alternative Radverkehrsführung in der Innenstadt gefunden wird. Eine solche Variante wird durch die lokalen Gewerbetreibenden und den Ortsbeirat favorisiert, so dass diese Variante aktuell als Rückfallebene mitgeführt wird. Sollte sich für die Führung des Radverkehrs eine alternative Lösung finden, kann auf die Rückfallebene mit beiden Haltestellen in der Holstenbrücke zurückgegriffen werden.

Die Verwaltung wird beauftragt die Vorzugsvarianten, bzw. auf Basis weiterer Erkenntnisse eine der oben genannten umsetzbaren Rückfallebenen, in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung weiterzuverfolgen.

### **Prämisse Grunderwerb**

Die Vorplanung der Stadtbahn wurde mit der Prämisse durchgeführt, möglichst ohne den Eingriff in Privatgrund auszukommen, um die Interessen der Bürger\*innen zu wahren und den laufenden und zukünftigen Prozess so reibungslos wie möglich zu gestalten. Trotz dieser Bemühungen wurde erkannt, dass ein gänzlicher Verzicht auf Grunderwerb nicht möglich ist. Daher wurden lediglich die zwingend notwendigen Flächenanteile in der Planung

berücksichtigt, auf deren Basis Gespräche mit den betroffenen Grundstückseigentümer\*innen geführt wurden. Dabei zeichnete sich eine grundlegende Verkaufsbereitschaft für die erforderlichen Flächen der IBS 1 ab. Die Durchführung des Grunderwerbs erfolgt grundsätzlich im weiteren Planungsverlauf bei der konkreten Grundlage des erforderlichen Bedarfs.

### **Parkraumbilanz**

Im Zuge der Vorplanung der Stadtbahn wurde das politische Ziel formuliert, dass im Umfeld der zukünftigen Trassen der Stadtbahn nicht mehr als 10 Prozent der Kfz-Parkplätze entfallen sollen.

Der Vergleich erfolgt für den Verkehrsraum entlang der Trasse in einem Betrachtungskorridor von 400 Metern. Dieser 400-Meter-Radius um die Trasse entspricht dabei einer Gehzeit von ca. 5 Minuten unter anderem der Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2023).

Die Parkraumbilanz hat im Ergebnis gezeigt, dass in der IBS 1 unter Berücksichtigung der Multifunktionsbereiche im oben genannten Einzugsbereich 93 Prozent der Kfz-Parkplätze erhalten bleiben. Die endgültige Festlegung der Nutzung der Multifunktionsstreifen erfolgt im Zuge der Entwurfsplanung. Die Parkraumbilanzierung wird in der Entwurfsplanung fortgeschrieben.

### **Abstimmungen und Beteiligungen innerhalb der Verwaltung**

Die Planung der Stadtbahn erfolgt in einem engen Koordinationsprozess zwischen den maßgebenden Ämtern – dem Tiefbauamt, dem Stadtplanungsamt, dem Umweltschutzamt, dem Grünflächenamt und dem Eigenbetrieb Beteiligungen – sowie der NAH.SH. Dieser Prozess umfasste wöchentlich Projektteamtermine, die eine konstruktive Zusammenarbeit sowie einem intensiven Austausch ermöglicht haben.

Nachdem die Planung innerhalb der oben genannten Ämter abgestimmt und verfeinert worden war, erfolgte eine formale Abstimmung mit der Verwaltung der Landeshauptstadt Kiel im Rahmen einer Ämterbeteiligung. Diese Phase sicherte die Berücksichtigung übergeordneter Planungsziele und -richtlinien und stellte sicher, dass die Stadtbahnplanung im Einklang mit den strategischen Entwicklungsplänen der Stadt steht.

Weitere Fachbeiträge zur Stadtbahnplanung umfassen beispielsweise städtebauliche Vertiefungsbereiche, das Straßenbaumkonzept, Gutachten zum klassifizierten Straßennetz und zu der Beeinträchtigung besonders geschützter Arten:

#### *Städtebauliche Vertiefungsbereiche (Drs. 0711/2023)*

Davon ausgehend, dass mit der Einführung einer Stadtbahn in Kiel eine – in diesem Umfang und Bedeutung – historisch einmalige Neugestaltung des öffentlichen Raumes an der Trasse und den anliegenden öffentlichen Räumen einhergeht, wurden bereits während der Trassenstudie besondere Bereiche entlang der zukünftigen Stadtbahntrasse identifiziert, welche für eine vertiefende städtebauliche Betrachtung in Frage kommen.

In der IBS 1 werden vier Bereiche (Zentrum Wellingdorf, Zentrum Gaarden, Hauptbahnhof, Holtenauer Straße) mit einem freiraumplanerischen Entwurf überplant. Aus den Ergebnissen sollen Standards abgeleitet und in die weitere Trassenplanung übernommen werden. Ziel ist dabei, so weit als möglich aufgrund der Trassenführung erforderliche ökologische Ausgleichsmaßnahmen direkt vor Ort zu integrieren, Versiegelung zu minimieren, hohe Aufenthaltsqualität sicherzustellen und Musterlösungen für ein integriertes ökologisches und freiraumplanerisches Gesamtkonzept der Stadtbahn zu entwickeln.

#### *Straßenbaumkonzept (Drs. 0120/2023)*

Bedingt durch die Planungen zur Stadtbahn werden Eingriffe in den

Straßenbaumbestand unvermeidbar sein, womit es dringend erforderlich sein wird, zeitnah eine intensive Standortsuche für entfallene Bäume einzuleiten und Möglichkeiten für zusätzliche neue Baumstandorte aufzuzeigen. Um die vielfältigen Herausforderungen bewältigen zu können, wird ein stadtweites Straßenbaumkonzept erarbeitet.

#### *Klassifiziertes Straßennetz (Drs. 0786/2022)*

Ausgehend von den Plänen für die weitere Entwicklung der Mobilität und des Verkehrs in der Landeshauptstadt sowie aufbauend auf dem Beschluss der Ratsversammlung, dass die Funktionsfähigkeit der anderen Verkehrsarten neben der Stadtbahn (wie z.B. Rad- und Fußverkehr sowie der motorisierte Individualverkehr) erhalten bleibt, lässt die Verwaltung aktuell ein Gutachten erstellen, das evaluiert, welche Straßen zukünftig welche Funktionen erfüllen sollen. Die Anpassungen berücksichtigen auch das Stadtbahnnetz, wie beispielsweise die Holtenauer Straße.

#### *Faunistische Planungsraumanalyse*

Um die Auswirkung der Stadtbahnplanung auf die in Kiel vorkommenden besonders geschützten Tierarten im notwendigen Umfang berücksichtigen zu können, lässt die Verwaltung aktuell ein Gutachten erstellen, in dem Lebensräume relevanter Arten und die Auswirkung der Stadtbahnplanung auf diese identifiziert werden. Außerdem wird der weitere artenschutzrechtliche Untersuchungsbedarf definiert.

## **Weiteres Vorgehen im Stadtbahnplanungsprozess**

### **Finanzierungskonzept und Wirtschaftlichkeitsnachweis**

Parallel zur Durchführung der Vorplanung erfolgte die Beauftragung zur Durchführung der Standardisierten Bewertung. Die Bewertung erfolgt nachgelagert nach der maßgebenden verkehrlichen, baulichen und betrieblichen Konzeption, da diese Daten als Eingangsgrößen benötigt werden. Somit werden die aktuellen Kostenschätzungen aus der Vorplanung verwendet.

Grundsätzlich gilt für die Standardisierte Bewertung auf Basis der Vorplanung, dass diese eine Einschätzung der Förderwürdigkeit auf Basis des aktuell vorliegenden Planungsstandes ist. Auf dieser Basis wird noch keine Förderzusage seitens Zuwendungsgebern erteilt. Vielmehr dient die Bewertung als Prognose, wobei die Anwendung der Verfahrensrichtlinie und Abstimmung mit dem Bund konkrete Bewertungen zulassen.

Für die Bewertung gemäß Verfahrensanleitung „Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr, Version 2016+“ werden für die Vorzugsvarianten aus der Vorplanung herangezogen. Im Rahmen der Bearbeitung finden zur Sicherstellung des verfahrensgetreuen Aufbaus des Stadtbahn-Projektes fortlaufend Abstimmungstermine mit dem zuständigen Referat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) statt. Dank der engen Begleitung des Vorhabens durch das Land Schleswig-Holstein, maßgebend durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT) und die NAH.SH GmbH sowie durch die abgestimmten Planungsansätze mit dem Bund, ist die solide Grundlage für die Förderwürdigkeit der nachfolgenden Planungsphasen sowie des gesamten Vorhabens realistisch. Eine weiterführende Begleitung und Beteiligung für die nächsten Planungsphasen wurde zugesagt.

Ein Ergebnis aus diesen Abstimmungen ist, dass die Realisierungsstufen zunächst einzeln für sich auf die Förderwürdigkeit untersucht werden sollen, bevor das Gesamtnetz nochmal bewertet wird. In einer ersten Stufe wird nun die Bewertung für die IBS 1 erfolgen. In den nächsten Wochen werden die Ergebnisse dieser Bewertung zur Förderwürdigkeit erwartet. Auf Basis dieser Erkenntnisse ist dann eine Ausschreibung der nächsten Leistungsphasen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorgesehen.

## Nächste Bearbeitungsschritte

Nach der erfolgreichen Beendigung der Vorplanung der IBS 1 für die Stadtbahn stehen nun wichtige vorbereitende Schritte an, um das Projekt in die nächste Phase zu überführen und den Grundstein für die Umsetzung zu legen. Im Folgenden ist eine Übersicht der nächsten Maßnahmen aufgestellt, die für den weiteren Stadtbahnplanungsprozess erforderlich sind und durch die Verwaltung vorbereitet werden:

- **Entwurfsplanung:** Die sorgfältige Vorbereitung der Ausschreibungen für die Entwurfsplanung sowie die dazugehörigen begleitenden Untersuchungen sind ein entscheidender erster Schritt. Diese Maßnahmen sind notwendig, um die detaillierte Planung und die erforderlichen Analysen durchzuführen, die als Grundlage für die nachfolgende Erlangung von Baurecht dienen.
- **Planungs- und Baugesellschaft:** Die Einrichtung einer spezialisierten Planungs- und Baugesellschaft ist essenziell, um die weitere Planung und den Bau der Stadtbahn effizient und zielgerichtet voranzutreiben. Diese Gesellschaft wird als zentrale Akteurin fungieren, um alle notwendigen Prozesse zu koordinieren und die Umsetzung des Projekts zu überwachen.
- **Wissenstransfer:** Der Austausch von Erfahrungen und Best Practices mit anderen Städten und Kreisen, die ebenfalls Stadt- oder Straßenbahnprojekte planen, ist von großer Bedeutung. Durch diesen Wissenstransfer können wertvolle Erkenntnisse gewonnen werden, die in die eigene Planung einfließen und mögliche Herausforderungen frühzeitig erkannt und adressiert werden.
- **Finanzierungsfragestellungen:** Die Gespräche mit dem Land Schleswig-Holstein im Rahmen der Vorplanung sind positiv verlaufen, sodass zeitnah ein Finanzierungsantrag für die Förderung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung der IBS 1, des Betriebshofes und der begleitenden Maßnahmen für den Anteil der zuwendungsfähigen Kosten gestellt wird. Die Gespräche mit dem Land umfassen neben den Förderbedarfen der anstehenden Planungsphasen auch das Gesamtvorhaben und die Bauphase. Die Finanzierungszusagen von Land und Bund werden erst mit erlassenem Planrechtsbeschluss erwartet, wobei die Förderung der Planungsphasen bis dahin eine solide Basis für das Gesamtvorhaben bietet.
- **Betriebshof:** Ein weiterer wesentlicher Schritt ist die Ausschreibung der Planung für den Betriebshof. Dieser wird als zentraler Standort für die Wartung und den Betrieb der Stadtbahn dienen. Die Ausschreibung stellt sicher, dass qualifizierte und erfahrene Planungsbüros ihre Konzepte einreichen können, um die bestmögliche Lösung für den Betriebshof zu realisieren.
- **Öffentlichkeitsbeteiligung und -information:** Die kontinuierliche und transparente Öffentlichkeitsarbeit bleibt ein wesentlicher Baustein für das Projekt. Die Bürger\*innen sollen auch weiterhin regelmäßig über Fortschritte und wichtige Entwicklungen informiert und an der Planung beteiligt werden. Durch den fortgesetzten Dialog und die Einbeziehung der Öffentlichkeit sollen die Bürger\*innen bestmöglich in den Planungsprozess eingebunden werden.

Die Verwaltung wird diese Schritte vorbereiten, damit die Fachausschüsse und die Ratsversammlung eine Entscheidung über die nächste Planungsphase und die oben genannten Schritte treffen kann. Diese Entscheidung ist für den Herbst 2024 vorgesehen.

Dr. Ulf Kämpfer  
Oberbürgermeister

## **Auswirkungen**

### **Anlage/n**

- 1 - Anlage 1 Bericht Grundlagenermittlung zur Vorplanung (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 Übersichtskarte zur Inbetriebnahmestufe 1 (öffentlich)
- 3 - Anlage 3 Erläuterungsbericht zur Vorplanung der Abschnitte (öffentlich)
- 4 - Anlage 3.1 Vorzugsvariante zum Abschnitt 1 im Bereich Schönberger Straße und Wertstraße (öffentlich)
- 5 - Anlage 3.2 Vorzugsvariante zum Abschnitt 2 im Bereich Gaarden inklusive der Betriebshofstrecke (öffentlich)
- 6 - Anlage 3.3 Vorzugsvariante zum Abschnitt 3 im Bereich Innenstadt (öffentlich)
- 7 - Anlage 3.4 Vorzugsvariante zum Abschnitt 4 im Bereich Holtenauer Straße und Olshausenstraße (öffentlich)