

**13. März 2024**

# **Sitzung des Ortsbeirats Gaarden**

Vorplanung der Stadtbahn



**Kiel  
bewegt  
dich.**

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

**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**

# Einführung der Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel

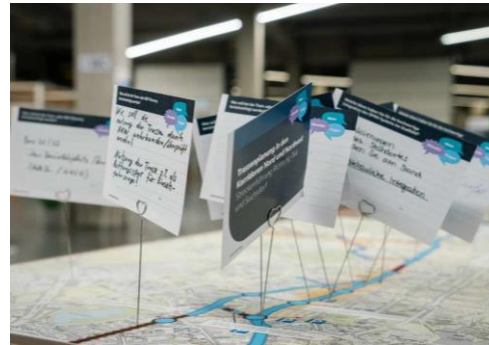


# Rückblick zum Planungsabschnitt Gaarden

2021 /  
2022

## Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet





# Beteiligung für alle: Trassenspaziergang, Elisabethstraße bis Alfons-Jonas-Platz

Gaarden



2021 /  
2022

## Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

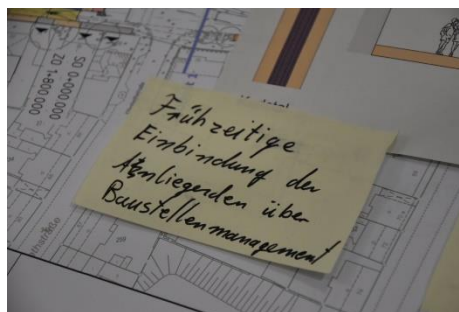
Mai  
2022

## Trassenspaziergang in Gaarden

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

# Planungswerkstatt, 7. September 2023, Fröbelschule

Gaarden



2021 /  
2022

## Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Mai  
2022

## Trassenspaziergang in Gaarden

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

September  
2023

## Planungswerkstatt vor Ort

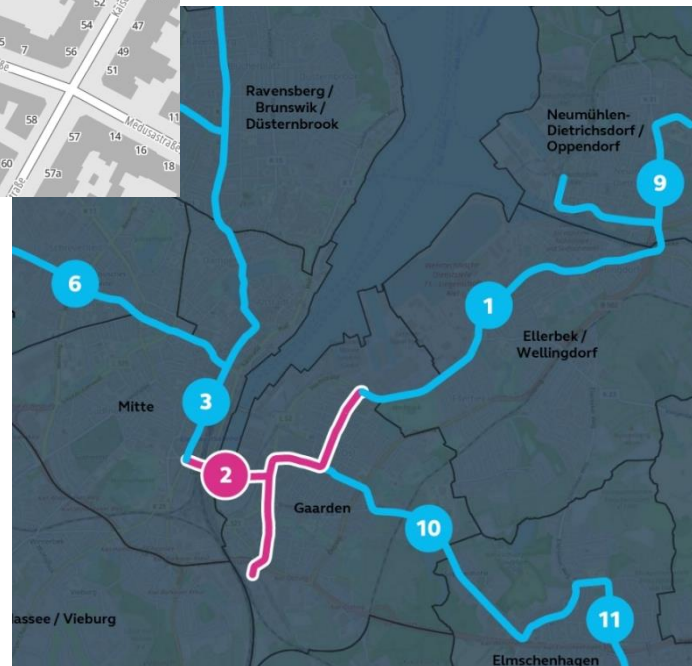
Vorstellung von drei Varianten, wie die Stadtbahn in den Straßenraum integriert werden kann

# Online-Dialog, 5. – 11. September 2023

## Gaarden



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



2021 /  
2022

### Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Mai  
2022

### Trassenspaziergang in Gaarden

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

September  
2023

### Planungswerkstatt vor Ort

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

September  
2023

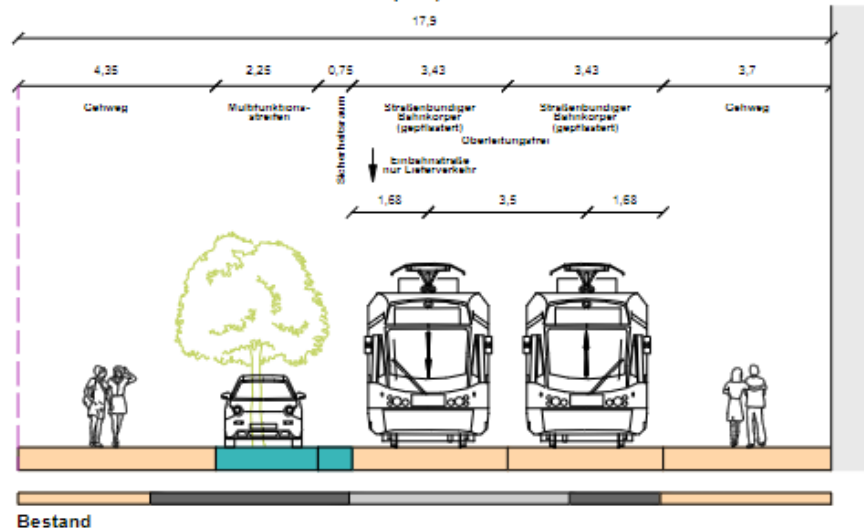
### Onlinedialog zum Planungsabschnitt Gaarden

Digitale Beteiligung zur Planung

# Vorstellung der Vorzugslösung

## Gaarden

Querschnitt A2-ZO 1+881 (89)



### 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

Mai  
2022

#### Trassenspaziergang in Gaarden

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

September  
2023

#### Planungswerkstatt vor Ort

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

September  
2023

#### Onlinedialog zum Planungsabschnitt Gaarden

Digitale Beteiligung zur Planung

heute

#### Vorstellung der Vorzugslösung

Gutachterempfehlung zur bestmöglichen Integration der Stadtbahn in den Straßenraum



# Abstimmungen mit dem Gewerbeverein Gaarden



## Formulierung einer Zielvereinbarung mit **Die Gaardener e.V.**

- Durchführung von Austausch- und Abstimmungsterminen
- Eigene Trassenbegehungen
- Sammlung von Rückmeldungen
- Abstimmung einer Zielvereinbarung für den weiteren Planungsprozess

2021 /  
2022

### Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Mai  
2022

### Trassenspaziergang in Gaarden

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

September  
2023

### Planungswerkstatt vor Ort

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

September  
2023

### Onlinedialog zum Planungsabschnitt Gaarden

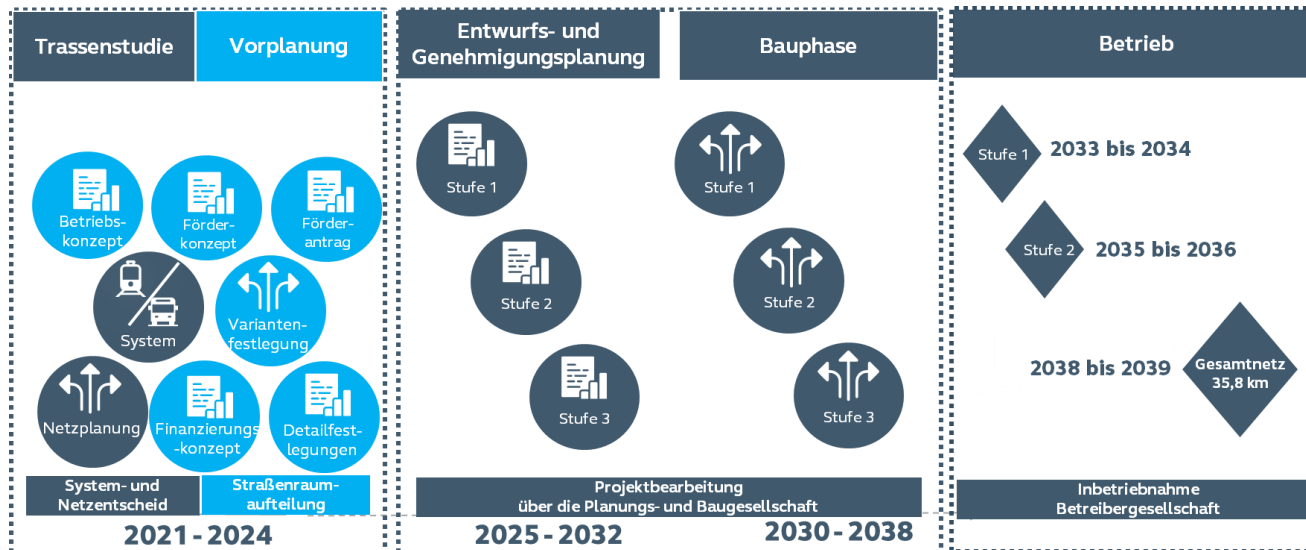
Digitale Beteiligung zur Planung

heute

### Vorstellung der Vorzugslösung

Gutachterempfehlung zur bestmöglichen Integration der Stadtbahn in den Straßenraum

# Ausblick zum Planungsabschnitt Gaarden



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

Mai  
2022

## Trassenspaziergang in Gaarden

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

September  
2023

## Planungswerkstatt vor Ort

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

September  
2023

## Onlinedialog zum Planungsabschnitt Gaarden

Digitale Beteiligung zur Planung

heute

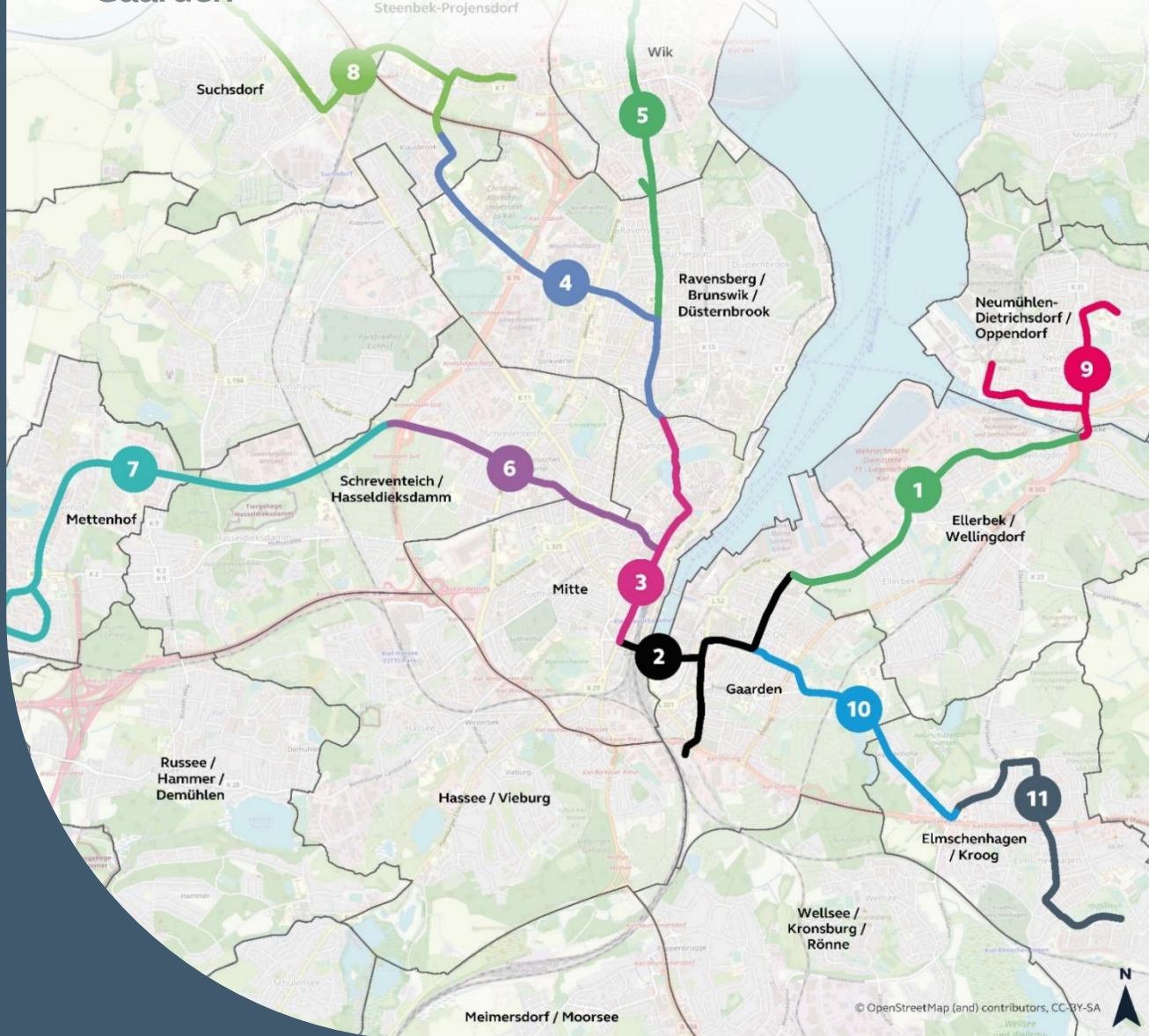
## Vorstellung der Vorzugslösung

Gutachterempfehlung zur bestmöglichen Integration der Stadtbahn in den Straßenraum

ab Juli  
2024

## Weitere Beteiligung und politische Beschlüsse

# Ausblick zum Planungsabschnitt Gaarden



2021 /  
2022

## Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Mai  
2022

## Trassenspaziergang in Gaarden

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

September  
2023

## Planungswerkstatt vor Ort

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

September  
2023

## Onlinedialog zum Planungsabschnitt Gaarden

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

## Gaarden



2021 /  
2022

### Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Mai  
2022

### Trassenspaziergang in Gaarden

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

September  
2023

### Planungswerkstatt vor Ort

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

September  
2023

### Onlinedialog zum Planungsabschnitt Gaarden

Digitale Beteiligung zur Planung

heute

### Vorstellung der Vorzugslösung

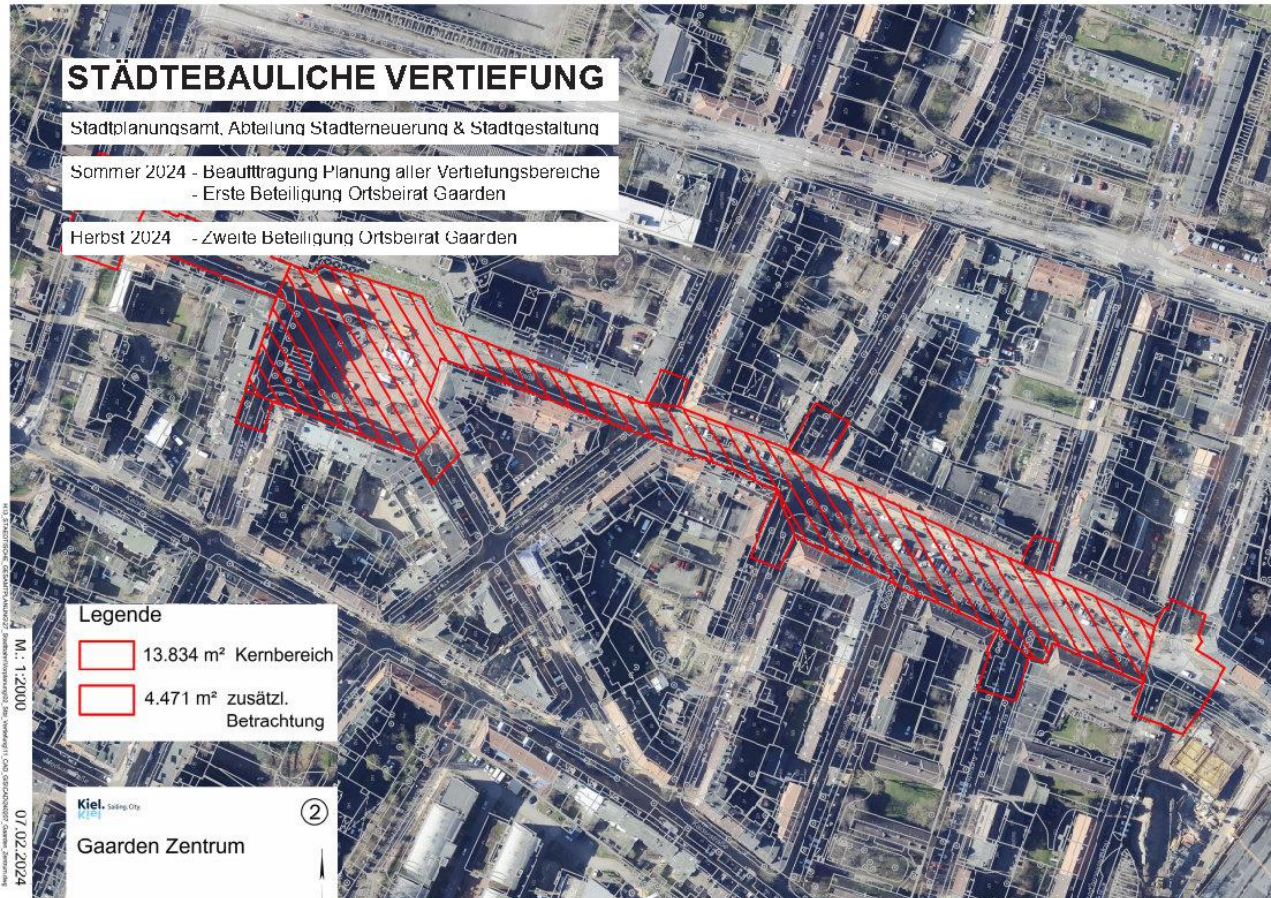
Gutachterempfehlung zur bestmöglichen Integration der Stadtbahn in den Straßenraum

ab Juli  
2024

### Weitere Beteiligung und politische Beschlüsse



# Ausblick zum Planungsabschnitt Gaarden



2021 /  
2022

## Zentrale Bürger\*innenforen

Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten Stadtgebiet

Mai  
2023

## Trassenspaziergang in Gaarden

Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

September  
2023

## Planungswerkstatt vor Ort

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

September  
2023

## Onlinedialog zum Planungsabschnitt Gaarden

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

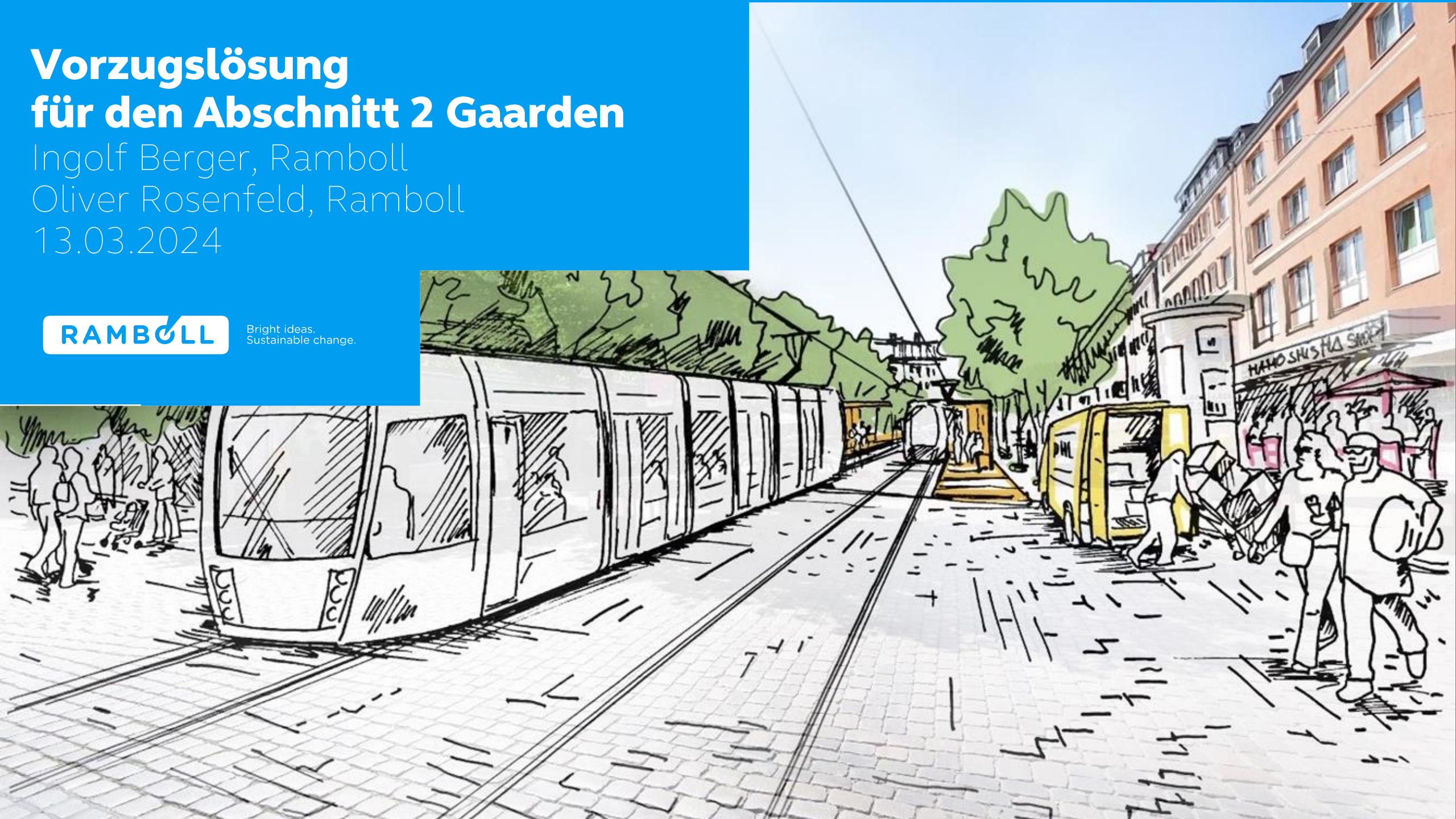


# Vorzugslösung für den Abschnitt 2 Gaarden

Ingolf Berger, Ramboll  
Oliver Rosenfeld, Ramboll  
13.03.2024

**RAMBOLL**

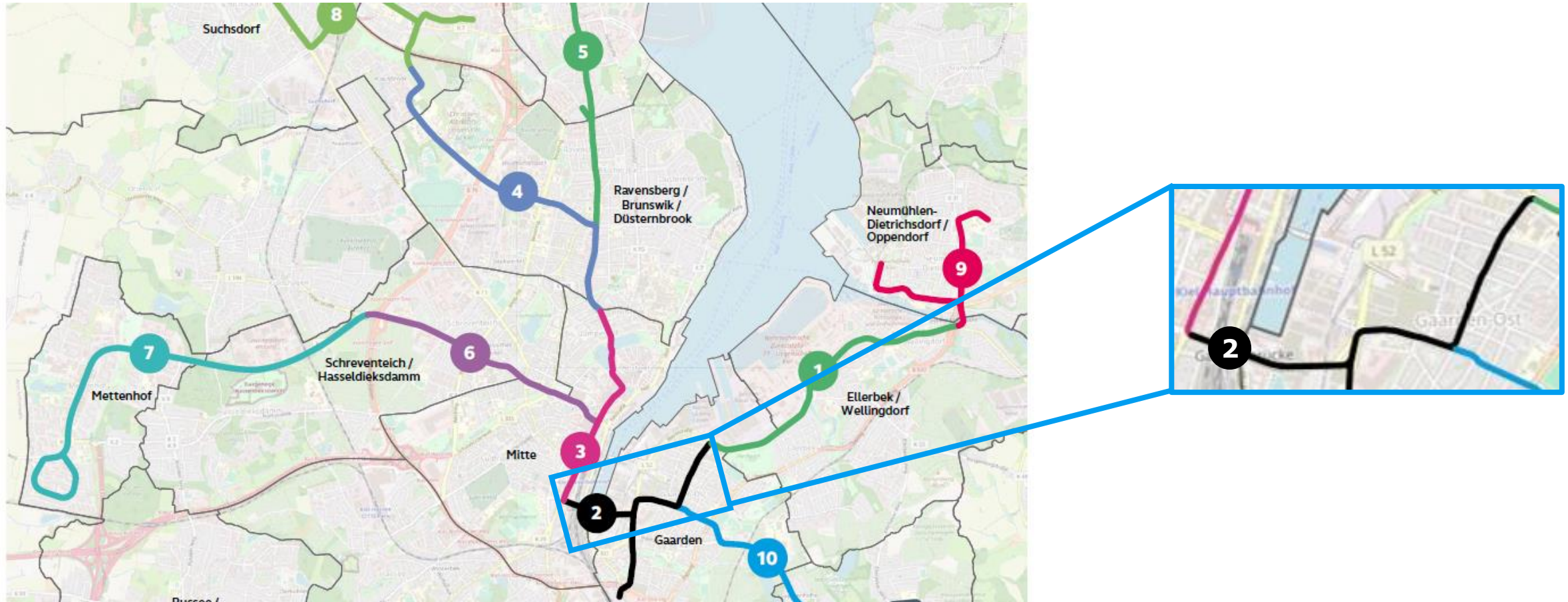
Bright ideas.  
Sustainable change.





# Herangehensweise und Gesamtbild

## Planungsgebiet Abschnitt 2 Gaarden



# Herangehensweise und Gesamtbild

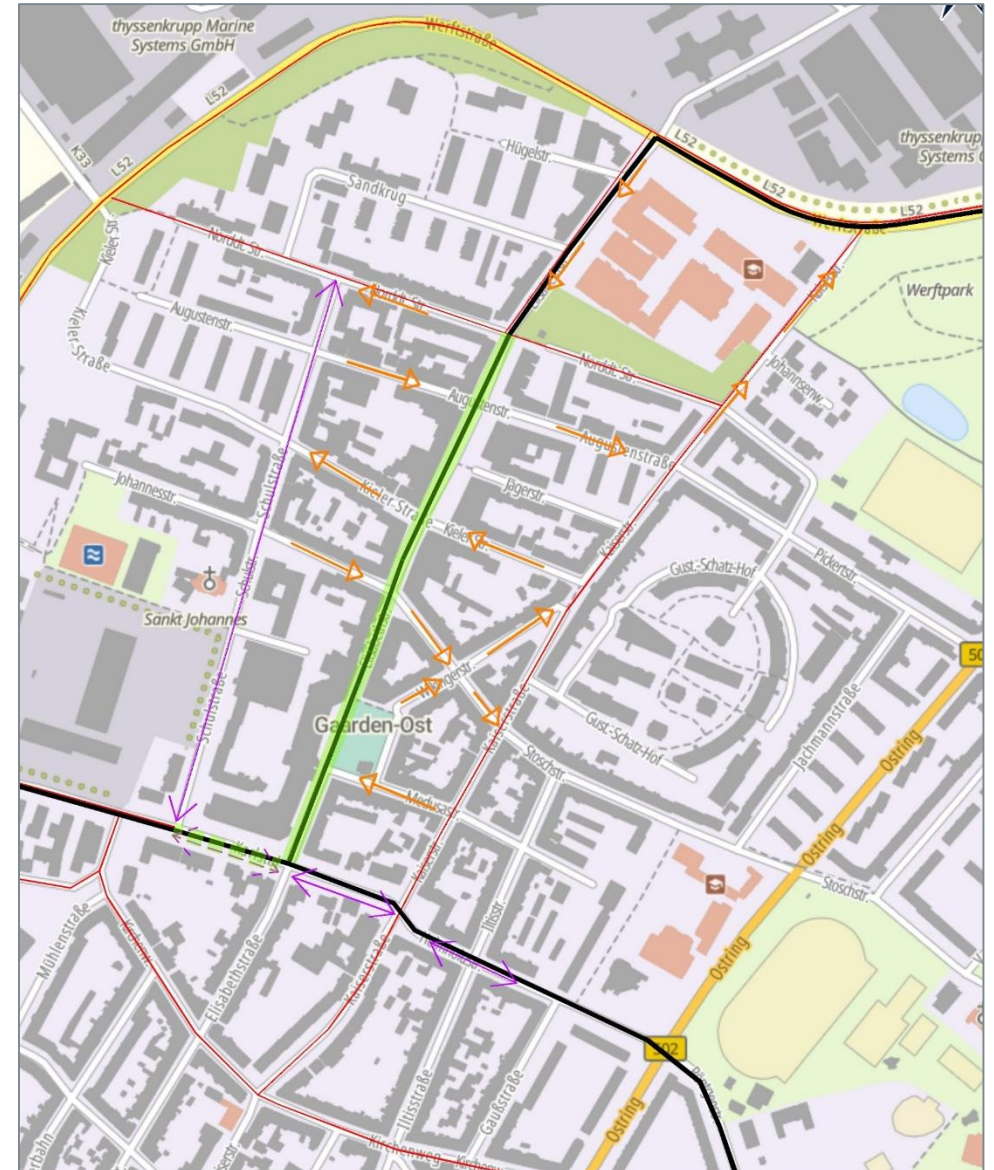
## Örtliche Randbedingungen (Auswahl)

### Schwerpunkte / Besonderheiten

- Räumliche Schwereachse Elisabethstraße künftig mit Schwerpunktnutzung:
  - Stadtbahn
  - Fußgängerverkehr
  - Kfz-Verkehr beschränkt auf Lieferverkehr / Ver- und Entsorgung
  - Hochwertige stadträumliche Gestaltung zur Stärkung Funktion als Stadtteilzentrum
- Konzepte für (abgeleiteten) Kfz- und Radverkehr mit Schwerpunkten:
  - Hochwertige Radverkehrsinfrastruktur (Velorouten)
  - Erreichbarkeit und Erschließung für Kfz-Verkehr (einschließlich MIV)
- Drei zentrale Achsen:
  - Stadtbahn und Fußverkehr: Elisabethstr.
  - Kfz: Schulstraße
  - Fahrrad: Kaiserstraße

#### Legende:

- bevorzugte Radverkehrsführung
- Geschäftsbereich, Fußgänger (Lieferrn Versorgung frei)
- Kfz-Einbahnstraße
- Kfz-Straße (beide Richtungen)
- Stadtbahntrasse

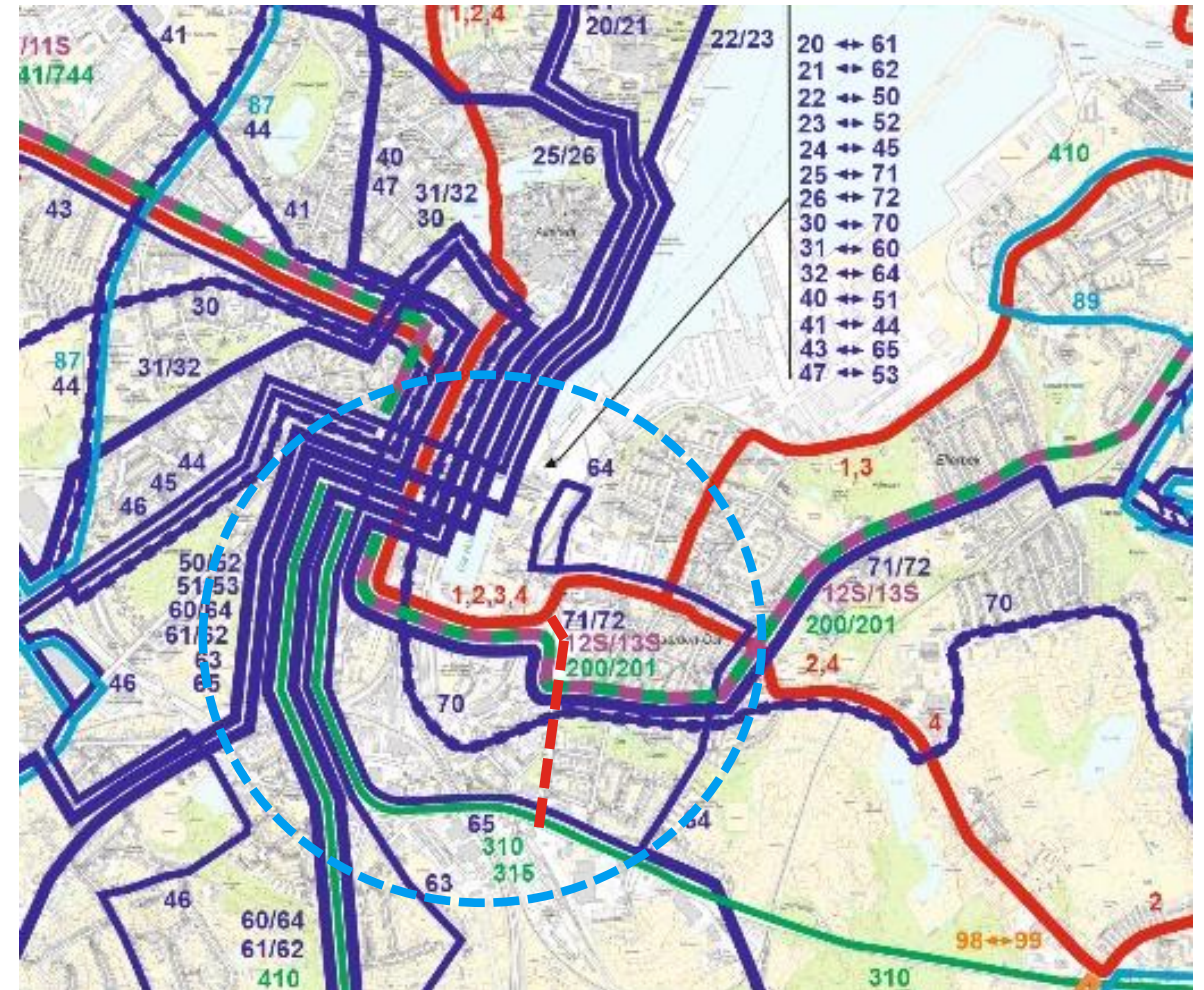




# Öffentlicher Verkehr als Gesamtsystem – Stadtbahn und Bus

## Mögliche Führung des Busnetzes

- Führung der Busverkehre über Preetzer Straße – Ostring – Gablenzbrücke (v.a. Regionalverkehre, Expressbusse) – jedoch deutlich weniger als im Status quo (Substitution durch Stadtbahn)
- In Straße Karlstal verbleibt eine Buslinie zur Anbindung in Richtung Süden und Stadtentwicklungsgebiet an der Hörn
- In Sörensenstraße südlich Preetzer Straße kein regulärer Linienverkehr mit Bussen vorgesehen – jedoch weiterhin Betriebshofszufahrt





# Erläuterung des Leitbildes

## „Städtebaulich gute Integration – Asymmetrie“

- Streckenabschnitt durch Gaarden als einer der dichtest besiedelten und stärkstgenutzten Stadtquartiere von Kiel
- Durchfahrung sehr enger Stadträume

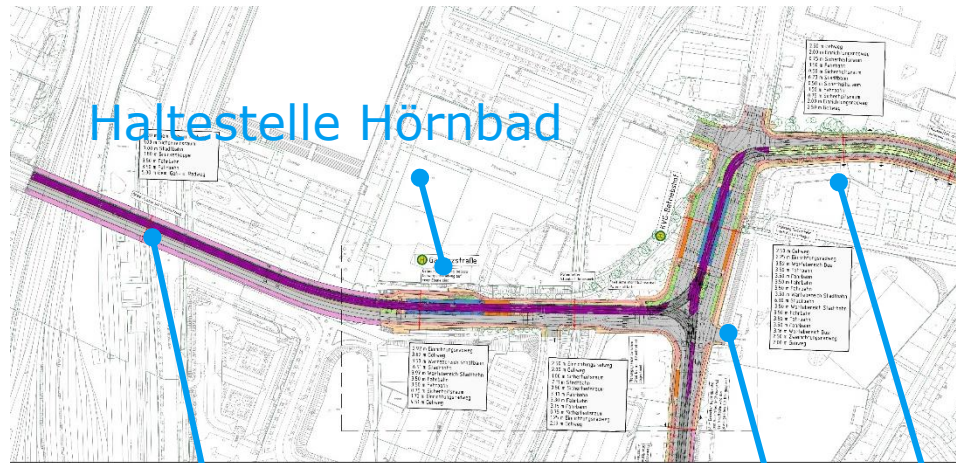


- Stadtverträgliche Integration der Stadtbahn als Schwerpunkt mit dem Ziel einer guten verkehrlichen Zuverlässigkeit und behutsamen stadträumlichen Integration
- Hierdurch Erreichen einer hohen Akzeptanz vor Ort mit gleichzeitiger Sicherstellung der betrieblichen Qualität
- Stärkerer Fokus auf Multifunktionsflächen für die Nutzung verschiedener Anforderungen im Straßenraum



# Übersicht Abschnitt 2 Gaarden

## Vorgestellte Bereiche



Haltestelle Hörnbad

Gablenzbrücke

Werftbahnkreisel

Karlstal

zwischen Werftstraße und Schulstraße



Elisabethstraße  
zwischen Norddeutsche Straße  
und Werftstraße

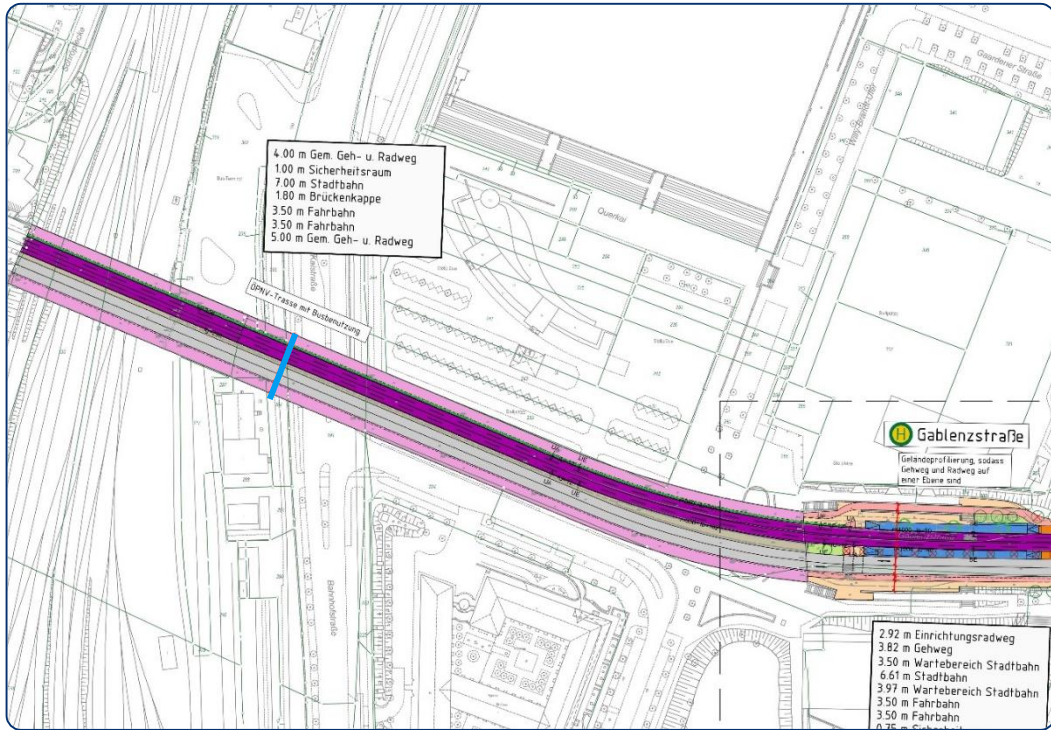
Alfons-Jonas-Platz

Elisabethstraße  
zwischen Vinetaplatz und  
Johannesstraße

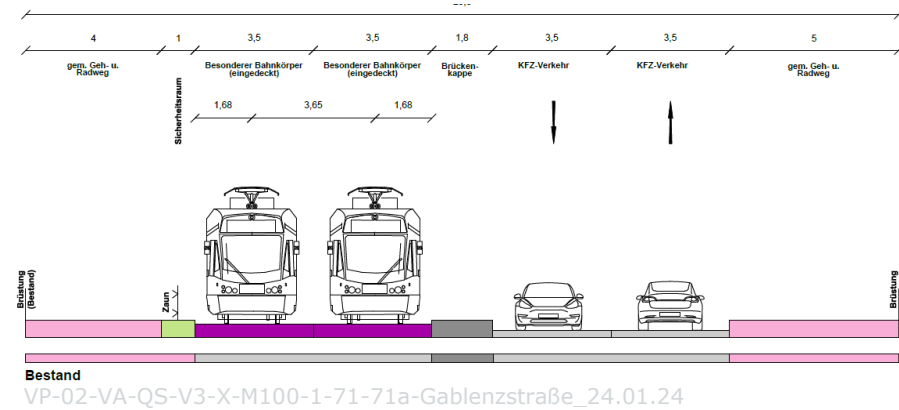
Vinetaplatz

Haltestelle Karlstal

# Gablenzbrücke



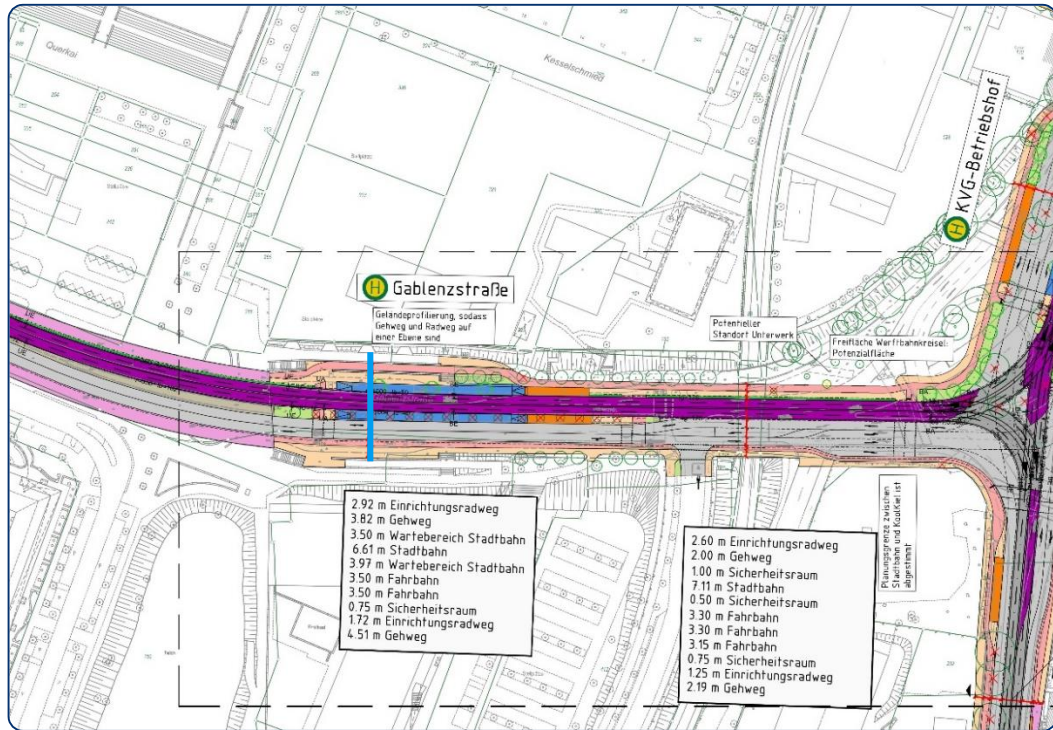
VP-02-VA-LP-V3-04-M1000-7-Gablenzstr.-26.01.24



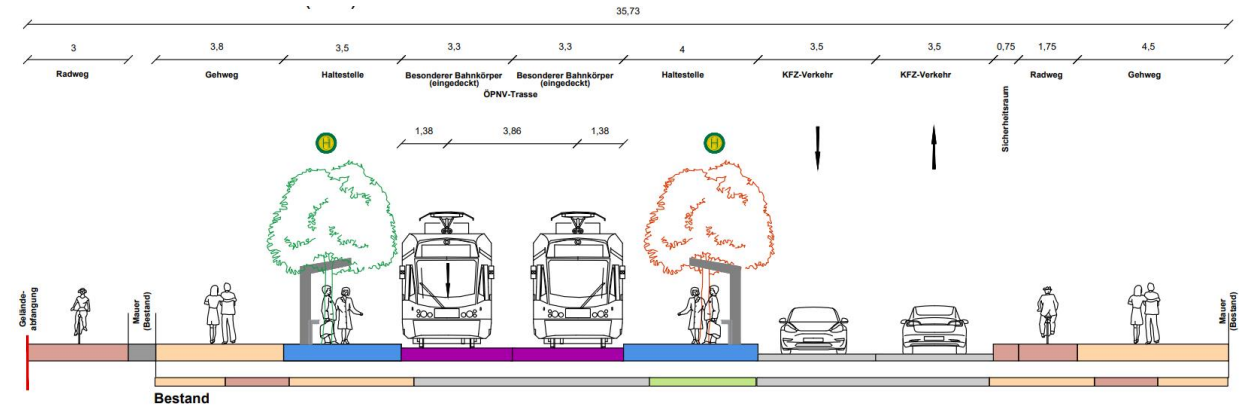
- Orientierung am Bestand der Brückenstruktur
- Einseitige Gleise, um Umbau der Brücke zu vermeiden
- Daher Beibehaltung beidseitiger Geh- und Radwege



# Haltestelle Hörnbad



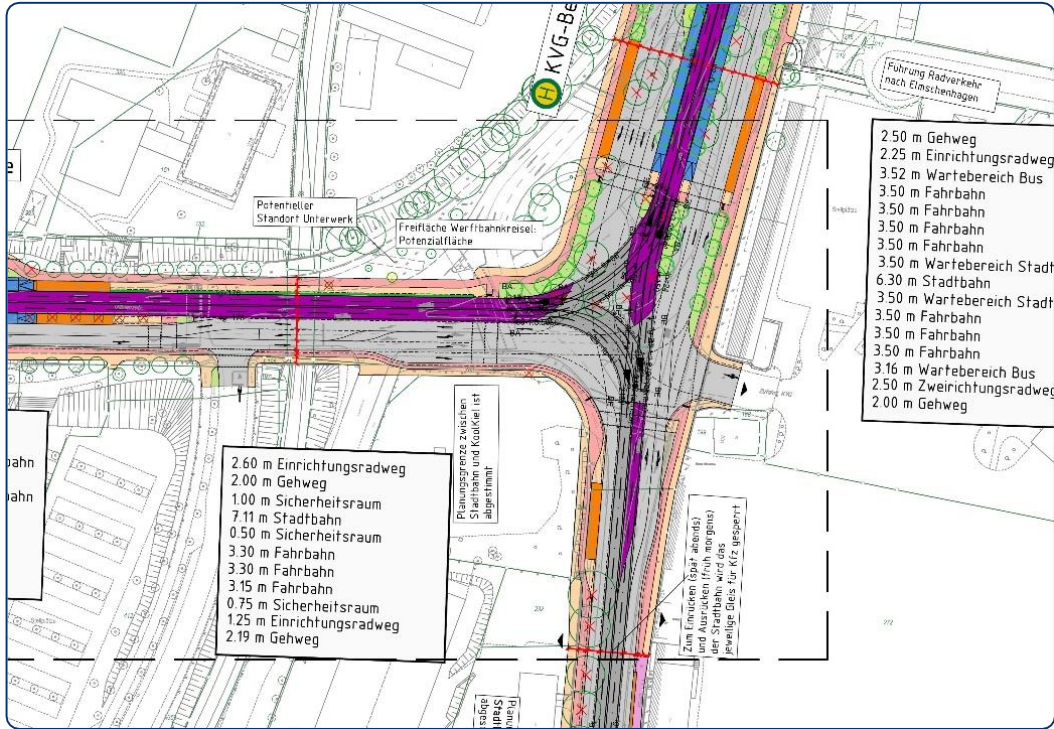
VP-02-VA-LP-V3-04-M1000-7-Gablenzstr. -26.01.24



VP-02-VA-QS-V3-X-M100-1-71a-71b-Gablenzstraße\_28.02.24

- Vorsehen von Quermöglichkeiten, um Hörnbad ohne Umwege zu erreichen
- Vorhandene Breite nicht ausreichend, um alle Verkehrsträger ohne Eingriff in angrenzende Bauwerke unterzubringen:
  - „Tausch“ von Geh- und Radweg
  - Radweg hinter Haltestelle und Gehweg geführt
  - Hierdurch kein Eingriff in Bauwerk – lediglich angepasste Führung
  - Sicherstellung der Barrierefreiheit

# Werftbahnkreisel

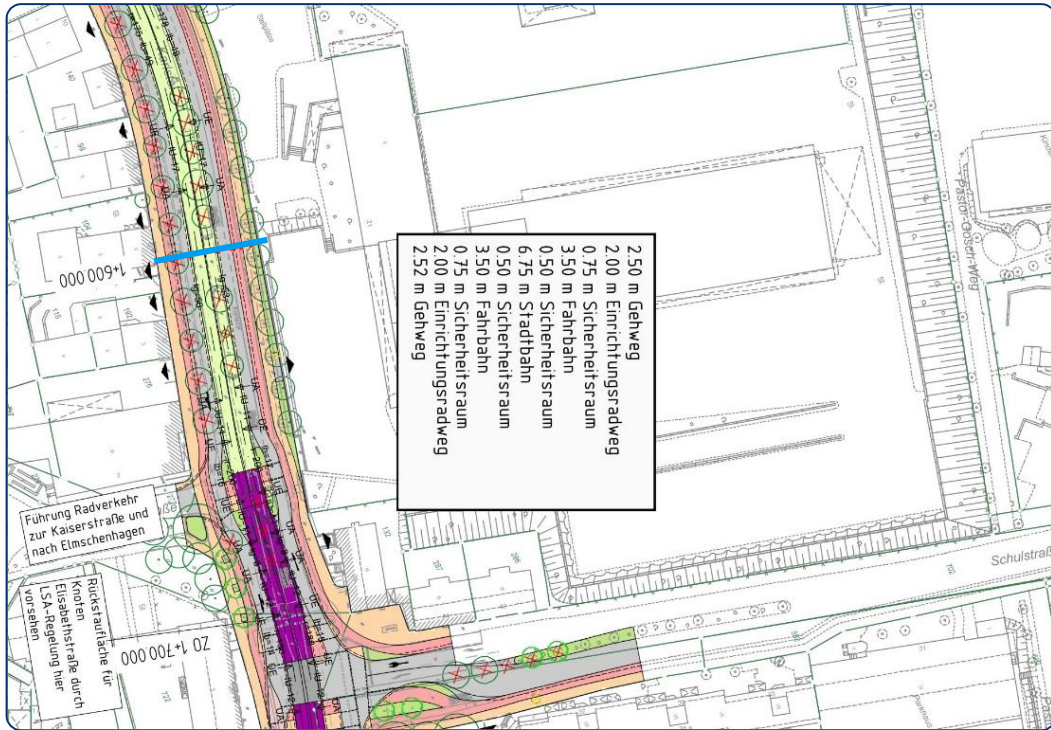


VP-02-VA-LP-V3-04-M1000-7-Gablenzstr. -26.01.24

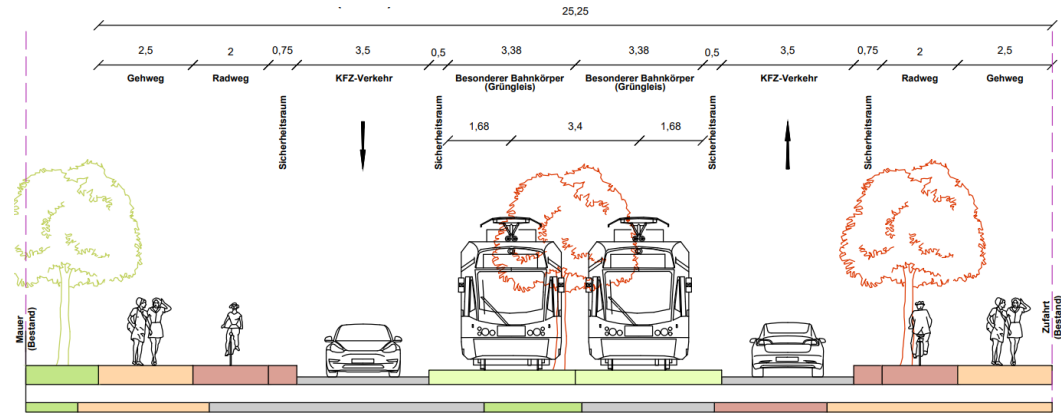
- Kein Erhalt des Kreisverkehrs → Einrichtung einer T-Kreuzung
- Notwendigkeit einer T-Kreuzung: Abzweig zur Betriebshofstrecke
- Auf Nordwestseite: Entstehung einer Freifläche für verschiedene potenzielle Nutzungsmöglichkeiten
- Viele Fahrspuren aufgrund hoher Verkehrsbelastung:
  - Gablenzbrücke als eine der wenigen Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke (Erreichbarkeit Innenstadt)
  - Verkehrsachsen in Richtung Wellingdorf

# Karlstal

## zwischen Werftstraße und Schulstraße



VP-02-VA-LP-V3-04-M1000-8-Elisabethstr.-14.02.24



Bestand

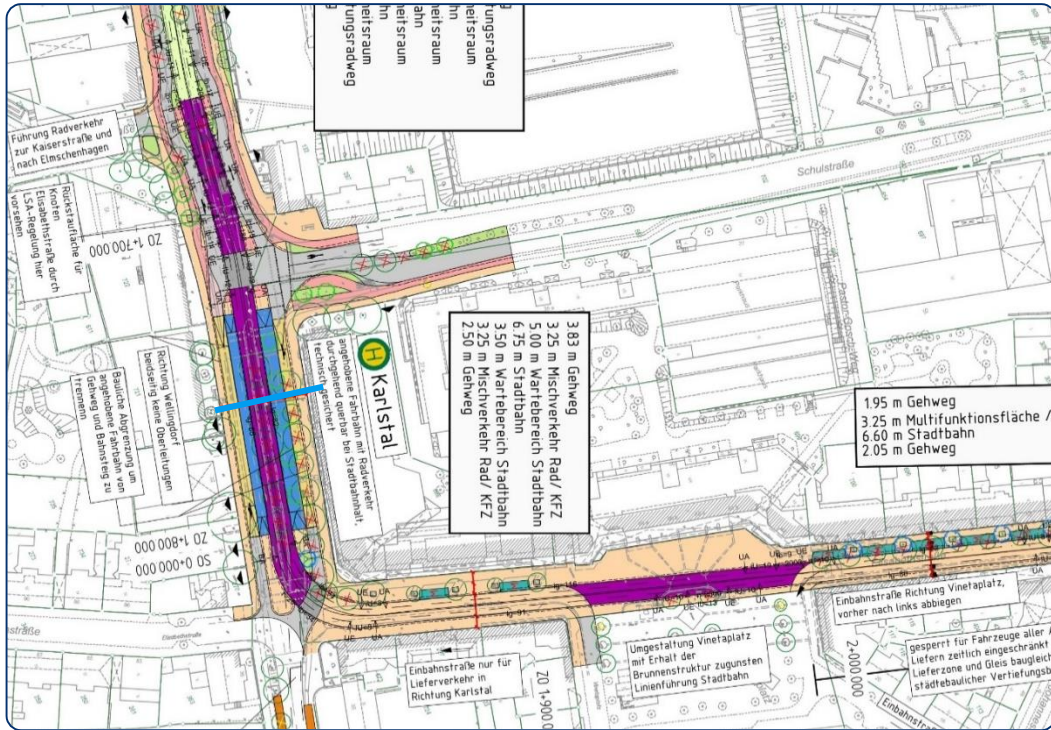
VP-02-VA-QS-V3-X-M100-3-73a-73b-ElisabethstraßeGablenzstraße\_28.02.24

- Durchgehende Verkehrsinfrastruktur mit separatem Angebot für alle Verkehrsträger notwendig
- Radverkehr über Kirchenweg
- Kfz-Verkehr über Schulstraße
- Erhalt der nördlichen Baumreihe

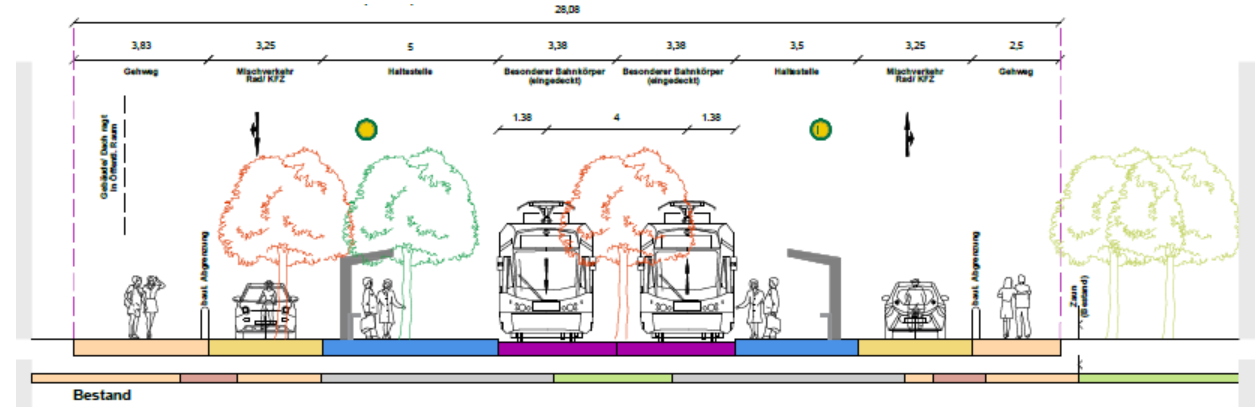


# Haltestelle Karlstal

## zwischen Schulstraße und Elisabethstraße



VP-02-VA-LP-V3-04-M1000-8-Elisabethstr.-14.02.24



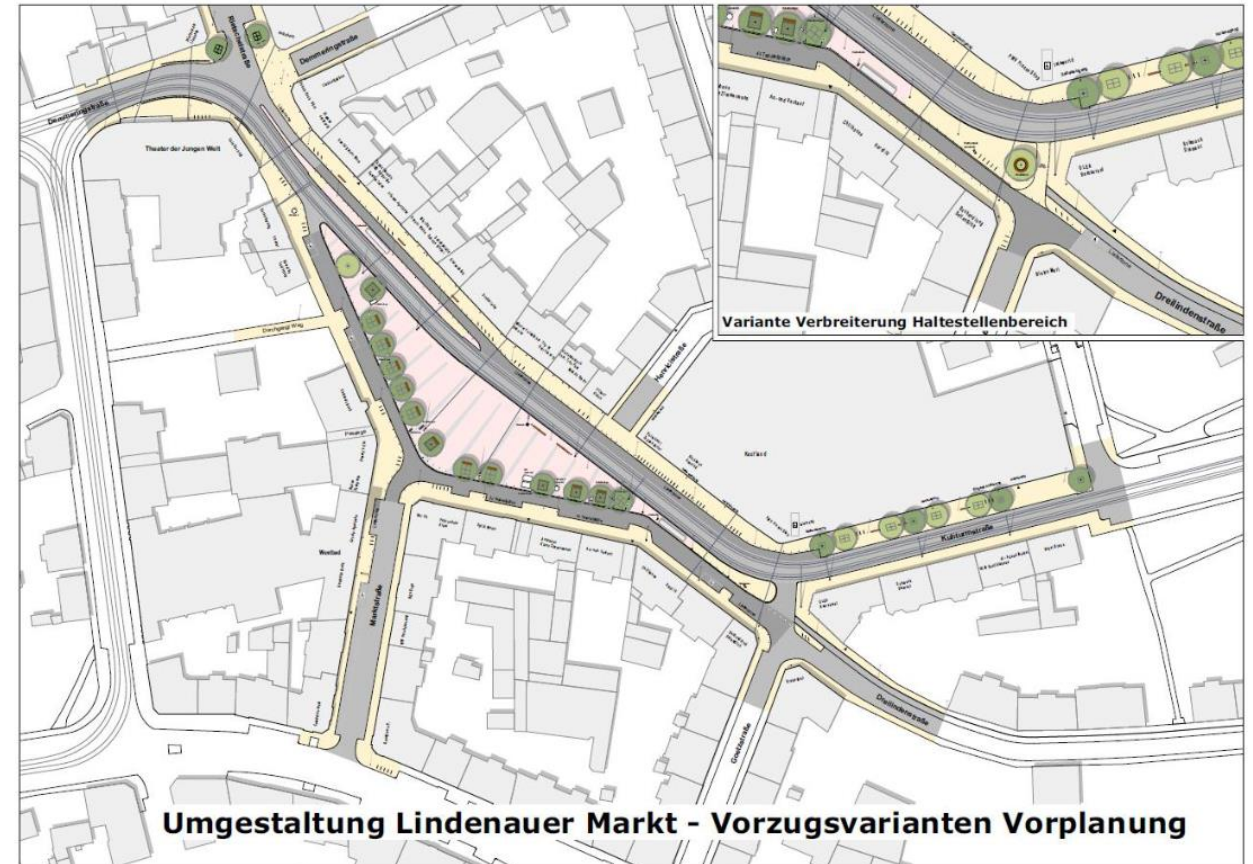
VP-02-VA-QS-V3-X-M100-3-73-73a-Karlstal\_24.01.24

- Haltestelle schafft Eingangstorsituation zu Gaarden Zentrum
- Haltestelle und Fahrbahn sind auf gleichem Niveau
- Sehr gute Gestaltungsmöglichkeiten bzgl. eines hochwertigen Stadtplatzes unter Integration der Haltestellen
- Verkehrsberuhigte Lösung
- Erhalt südlicher Baumreihe



# Haltestelle Karlstal

Beispiel: Leipzig (Lindenauer Markt)





# Haltestelle Karlstal

Beispiel: Montpellier (Haltestelle Antigone)



Quelle: Google Maps

Ramboll



# Oberleitungstypen in Gaarden



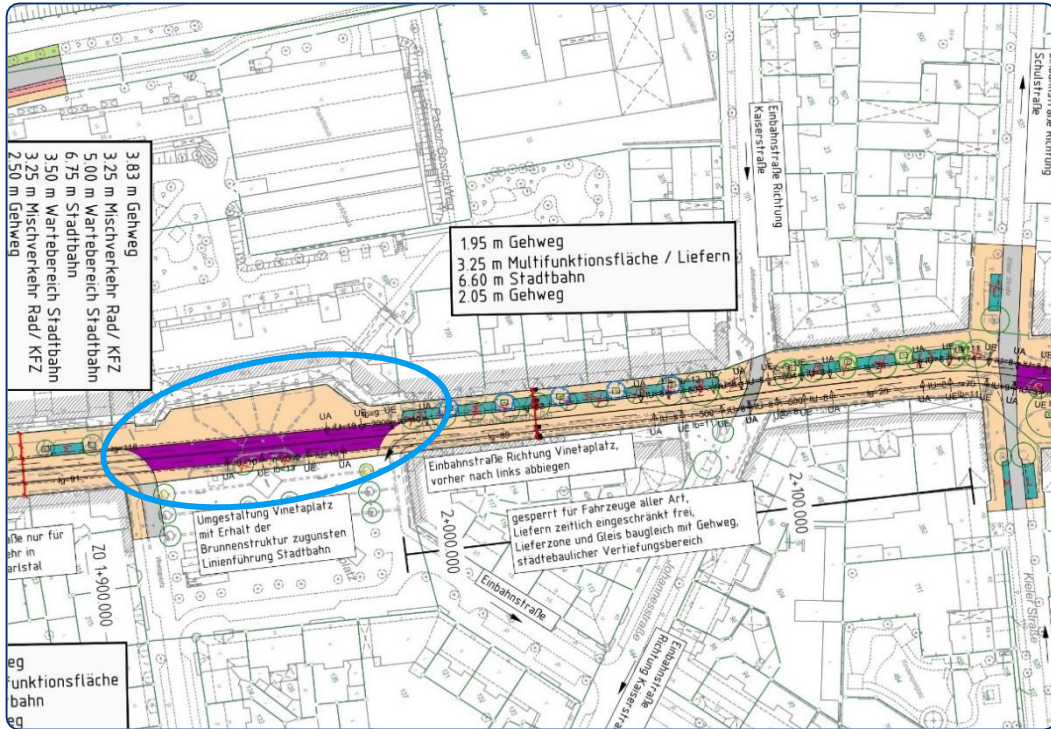
301001153-I180.2-03 Karte 17\_VP Oberleitungstypen, IBS1





# Vinetaplatz

## zwischen Schulstraße und Elisabethstraße

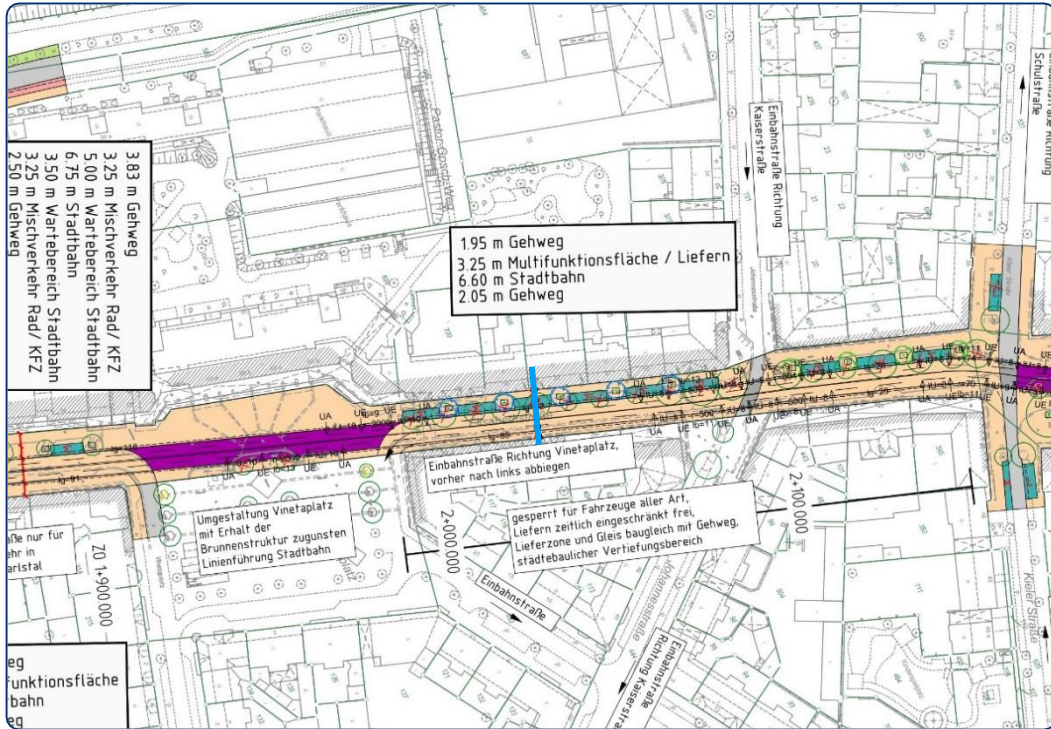


VP-02-VA-LP-V3-04-M1000-8-Elisabethstr.-14.02.24

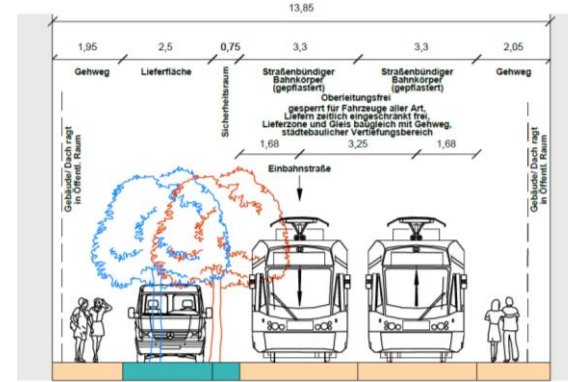
- Stadtplatz in Gaarden mit hoher Nutzungsdichte und -vielfalt
- Kein Eingriff in Brunnenstruktur

# Elisabethstraße

## zwischen Vinetaplatz und Johannesstraße



VP-02-VA-LP-V3-04-M1000-8-Elisabethstr.-14.02.24



Bestand

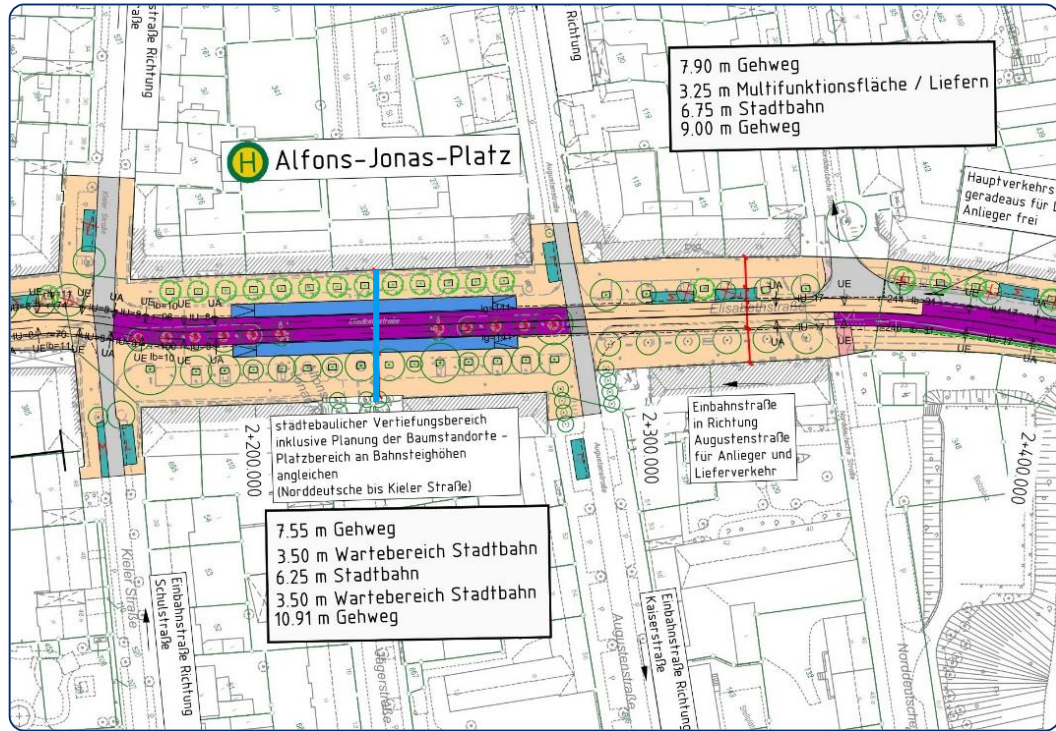
VP-02-VA-QS-V3-X-M100-5-91-92-Elisabethstraße\_28.02.24

- Durchfahrt für Fahrzeuge jeglicher Art gesperrt (außer Lieferverkehr)
- Durch asymmetrische Führung der Trasse werden temporäre Lieferzonen ermöglicht
- Einseitige Seitenraumnutzung (z.B. Baumpflanzungen) möglich

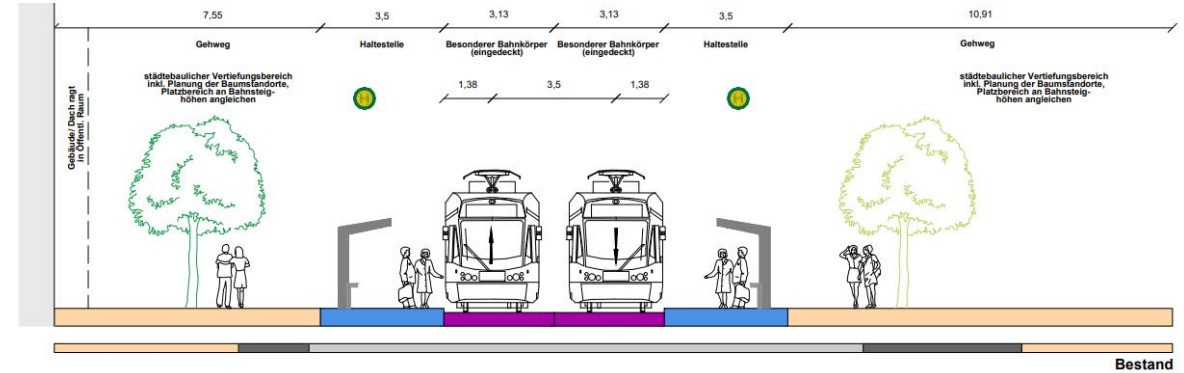


# Alfons-Jonas-Platz

## zwischen Kieler Straße und Augustenstraße



VP-02-VA-LP-V3-04-M1000-8-Elisabethstr.-14.02.24

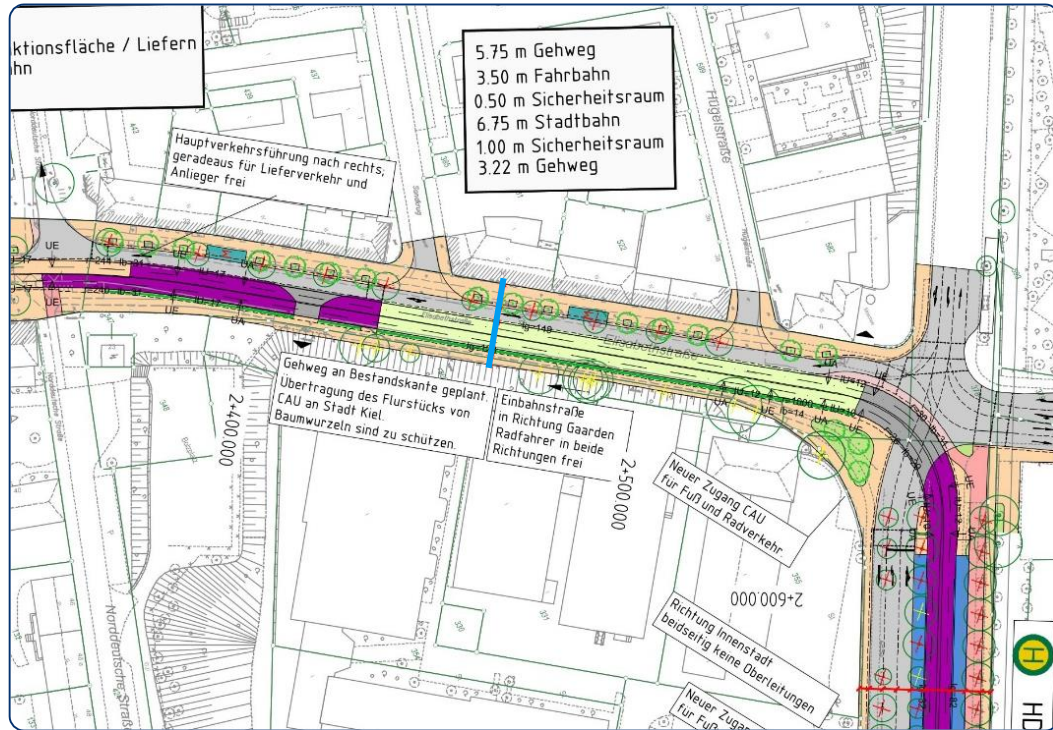


VP-02-VA-QS-V3-X-M100-6-93-93a-Elisabethstraße\_24.01.24

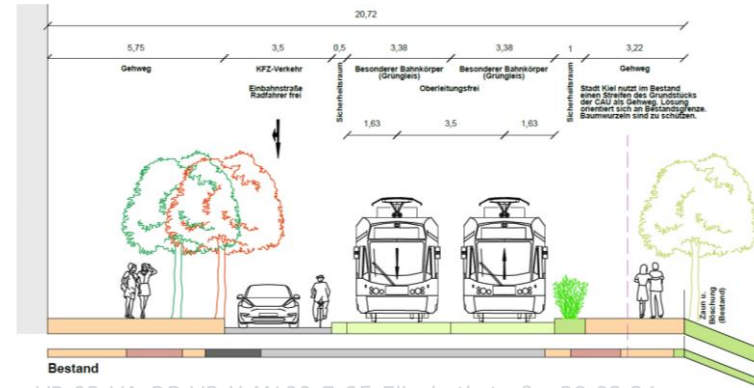
- Stadtplatz in Gaarden mit hoher Nutzungsdichte und -vielfalt
- Haltestelle mit Seitenbahnsteigen
- Haltestellensituation ermöglicht städtebaulichen Entwicklungsplatz um Haltestelle

# Elisabethstraße

zwischen Norddeutsche Straße und Werftstraße



VP-02-VA-LP-V3-04-M1000-8-Elisabethstr.-14.02.24



VP-02-VA-QS-V3-X-M100-7-95-Elisabethstraße\_28.02.24

- Einbahnstraße für Anlieger und Lieferverkehr: Radverkehr in beide Richtungen frei
- Eingriff in CAU-Gelände bezüglich der Zufahrten ist abgestimmt



# Übersicht der Mobilitätsstationen und Quartiersgaragen

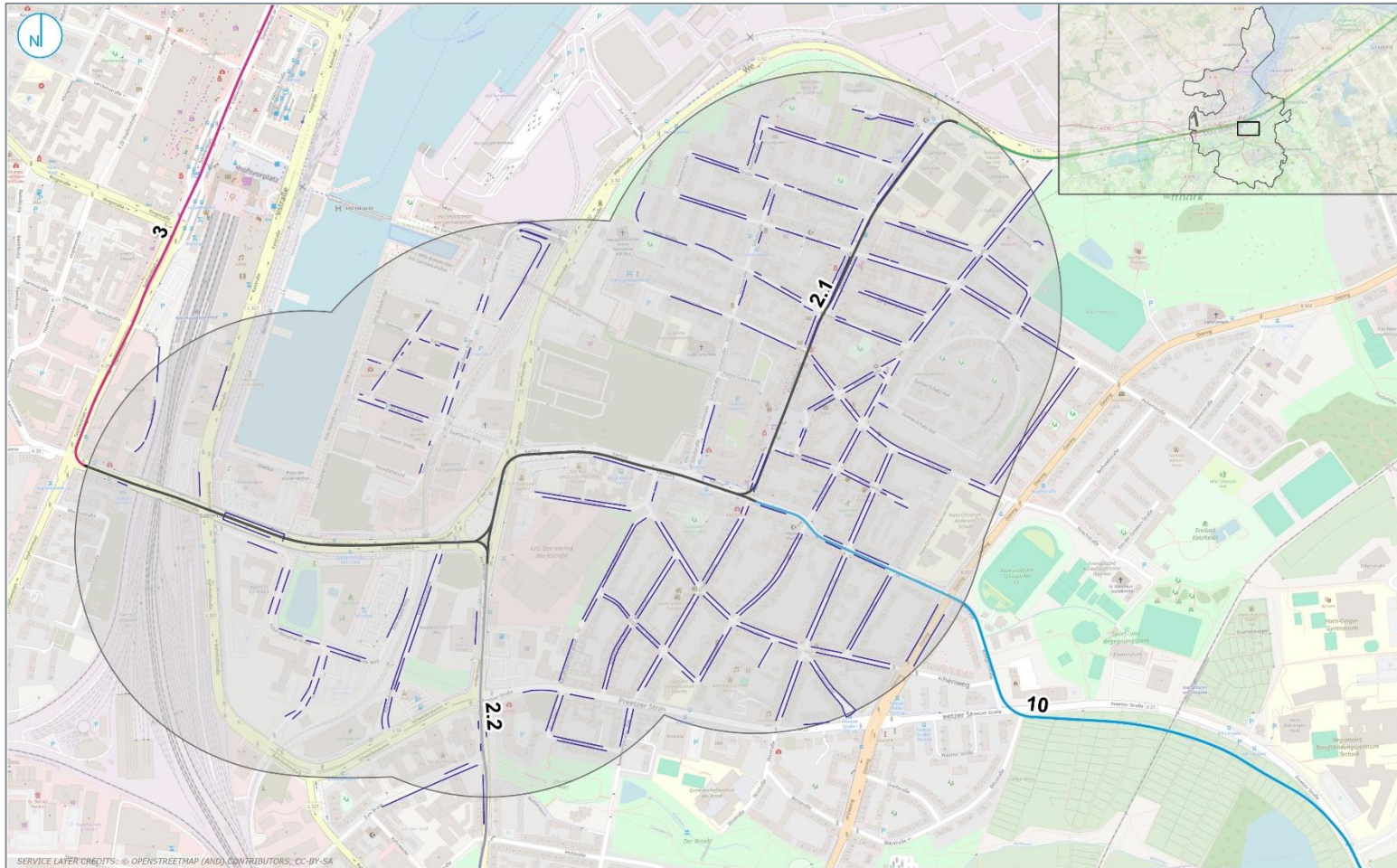
**RAMBOLL**

Bright ideas.  
Sustainable change.





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



Karte 54 Parkplätze im Kernbereich 400m zur Trasse Abschnitt 2.1

- Erhalt von ca. 95% der Stellplätze im Umkreis von 400m zur Trasse wahrscheinlich erreichbar
- Bestandsdaten aus Konzept Ruhender Verkehr 2035 und neue Erhebungsdaten aus diesem Jahr



# Was sind Quartiersgaragen?

- Quartiersgaragen decken den Parkbedarf der Bewohnerschaft, können aber situationsabhängig auch von anderen Gruppen genutzt werden
- Quartiersgaragen versorgen mehr als ein Bauobjekt mit Parkraum innerhalb eines definierten Einzugsbereichs
- Idealerweise Einbindung in ein Mobilitäts- und Parkraumkonzept eines Quartiers



# Was sind Mobilpunkte?

- Bündelung von verschiedenen Mobilitätsangeboten und Services
- Bieten optimale Umsteigebeziehungen zwischen ÖPNV und anderen Mobilitätsangeboten (z.B. SprottenFlotte)
- Ziel: Schaffen eines ganzheitlichen benutzungsfreundlichen Mobilitätssystems in Kiel



+ André Stocker  
Design



## Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



# Haben Sie Fragen?

## Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel

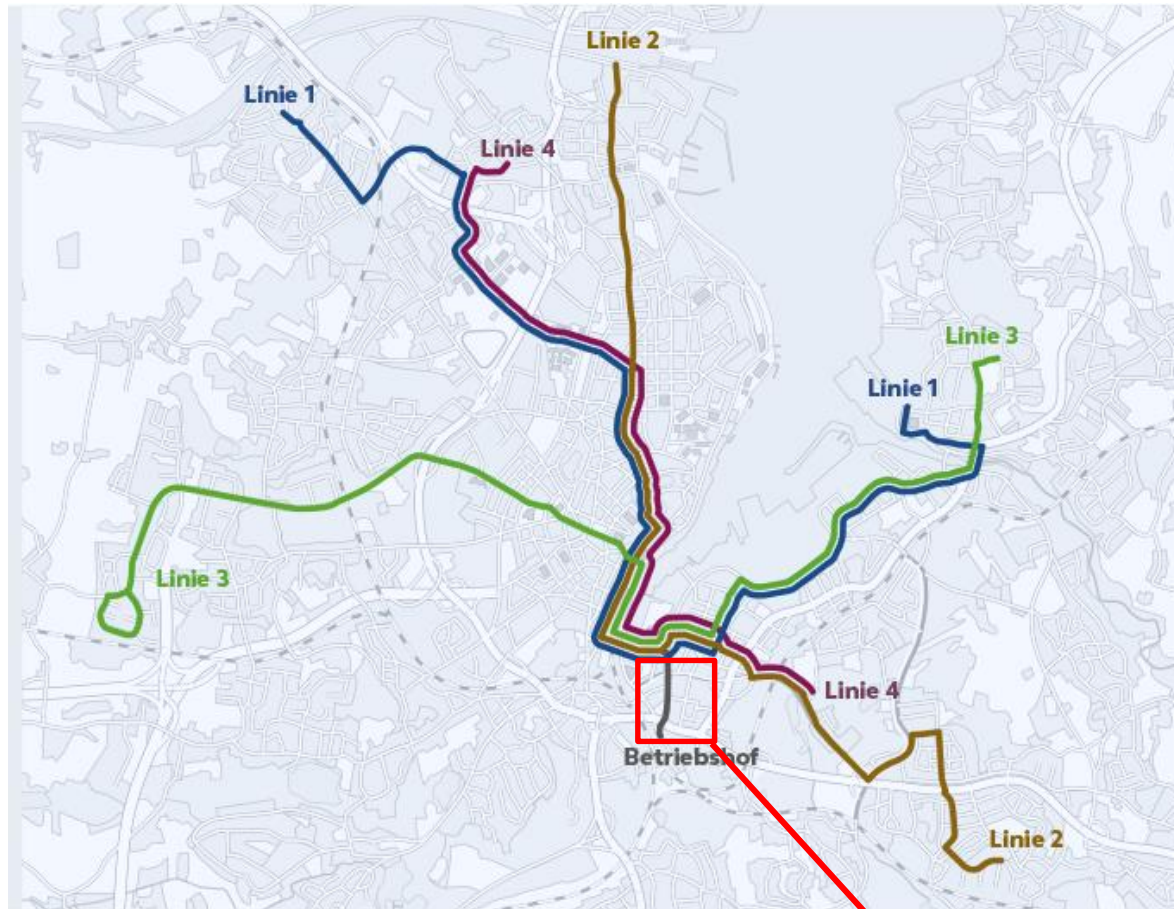


## Vorstellung der Varianten zur Integration der Stadtbahn in den Straßenraum zum Betriebshof Dietrichstraße

Christoph Karius, Leitung Stabsstelle Mobilität,  
Landeshauptstadt Kiel



## Vorstellung der Varianten für die Strecke zum Betriebshof Dietrichstraße



Anbindung Betriebshof Dietrichstraße als eigener Streckenabschnitt

- Varianten zur Integration der Stadtbahn in den Straßenraum vom Werftbahnkreisel über die Sörensenstraße/Asmusstraße bis zum Betriebshof
- Änderung zum Ergebnis Trassenstudie: nicht nur „Zubringerlinie“, sondern eigener Streckenabschnitt



# Planungsstand für die Betriebshofstrecke

Ingolf Berger, Ramboll  
Oliver Rosenfeld, Ramboll  
13.03.2024

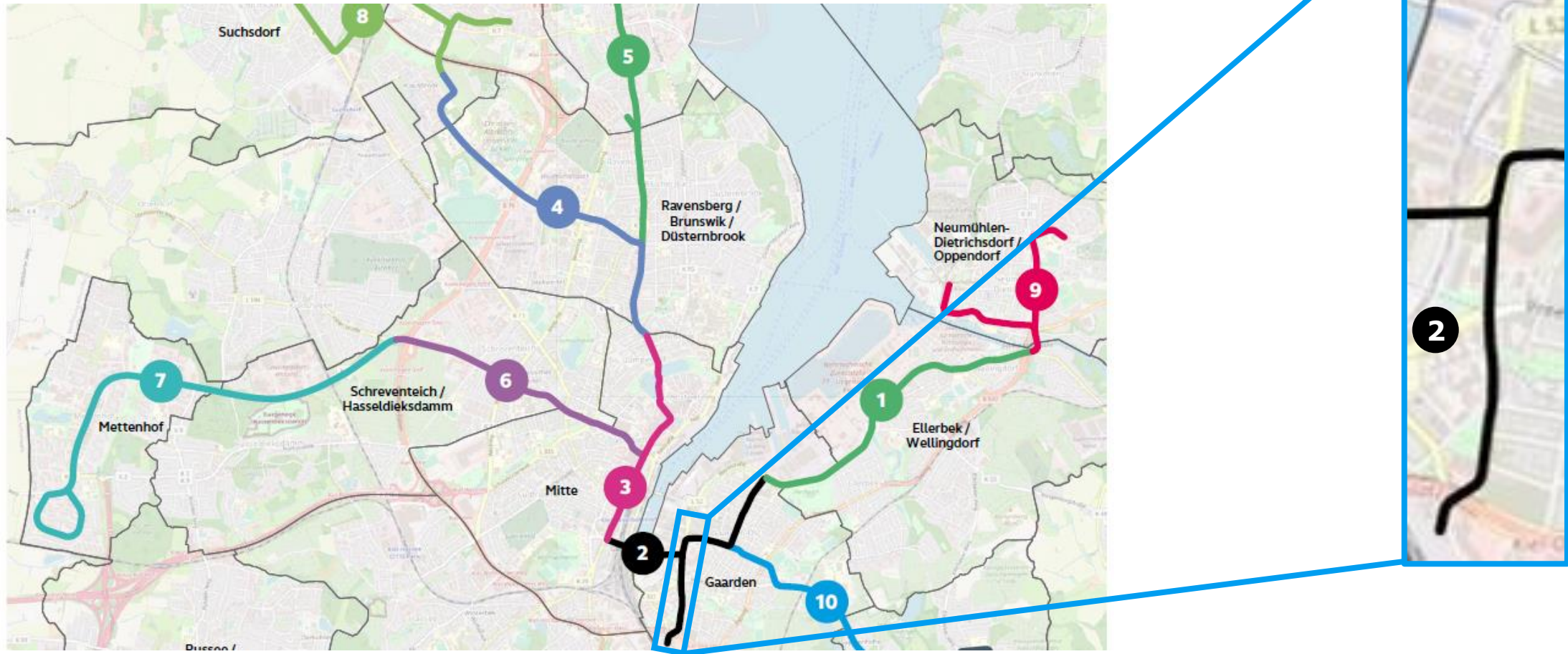
**RAMBOLL**

Bright ideas.  
Sustainable change.





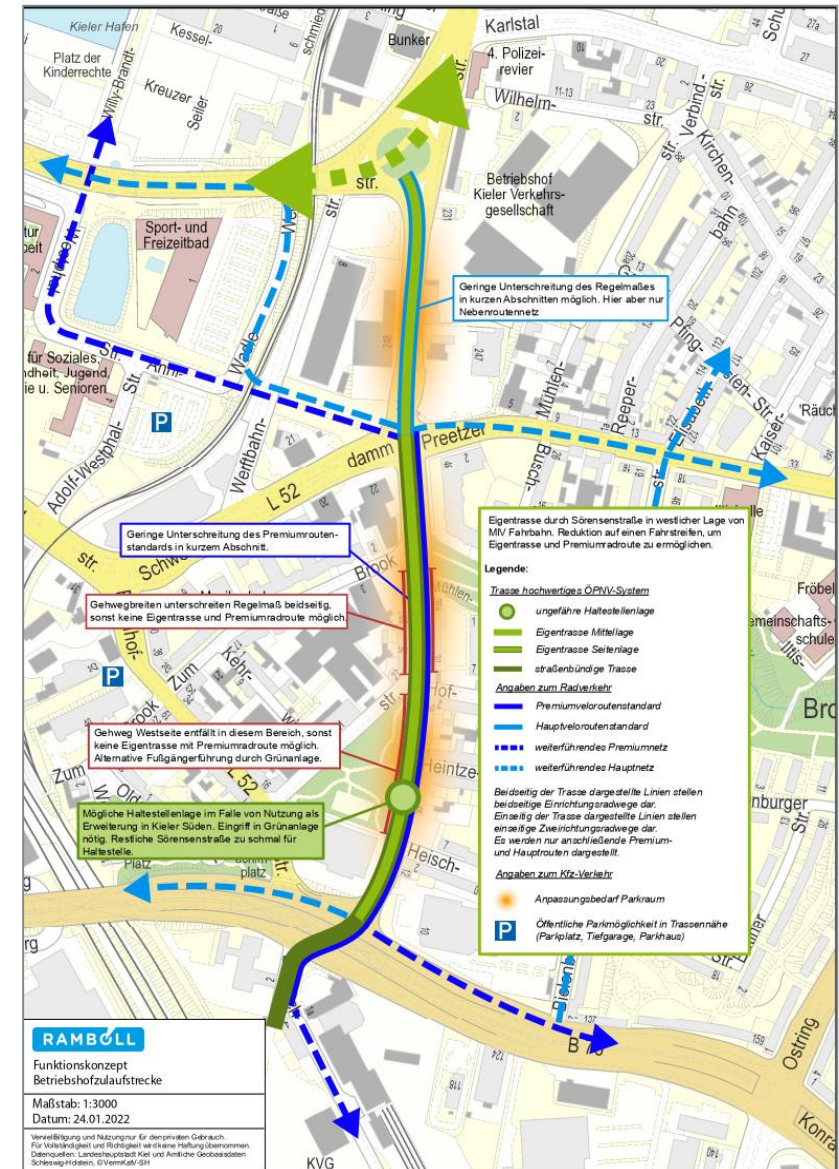
# Herangehensweise und Gesamtbild Planungsgebiet



# Sörensenstraße

## Von Gablenzstraße bis Theodor-Heuss-Ring

- Sörensenstraße mit hoher Bedeutung für Kfz-Verkehr als Zufahrt Richtung Innenstadt aus Südosten (Einbahnstraße)
- Im südlichen Abschnitt Parkanlage
- Grünverbindung zwischen Schwedendamm und Ida-Hinz-Park
- Zufahrt zum Betriebshof – jedoch mit Option für regelmäßigen Linienverkehr (u.a. Verlängerungsoption Richtung Kieler Süden)





# Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



## Vorstellung der Varianten

# Erläuterung der Leitbilder

## Varianten 1 und 2

### Variante 1

#### „Städtebaulich gute Integration – Westliche Randlage Gleis“

- Stärkerer Fokus auf Erhalt bzw. Minimierung des Eingriffs in relevante Grünanlagen:
  - Durchgehender Grünzug Ida-Hinz-Park
  - Parkanlage Heischplatz samt Spielplatz
- Insgesamt sehr starke verkehrliche Nutzungsansprüche (Kfz/Stadtbahn/Fahrrad) – Daher nur begrenzte städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten innerhalb des Straßenraumes
- Zwei Varianten, sowohl **westliche** als auch mittlere Gleislage in Richtung Norden prinzipiell möglich, jedoch vertiefende Prüfung im Rahmen Verkehrssimulation notwendig
- Wechsel der Gleislage innerhalb der Sörensenstraße nicht zielführend, daher durchgehende Gestaltung ab Parkanlage Heischplatz

### Variante 2

#### „Städtebaulich gute Integration – Mittellage Gleis“

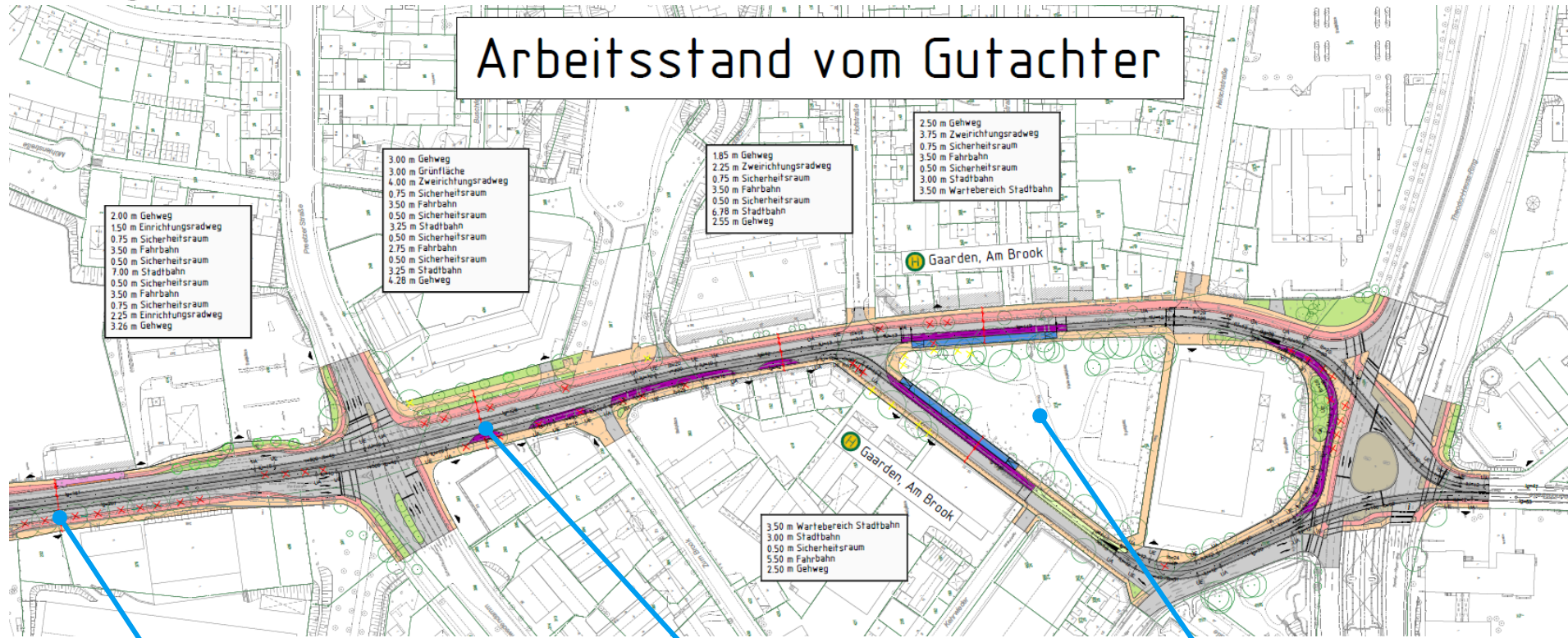
- Stärkerer Fokus auf Erhalt bzw. Minimierung des Eingriffs in relevante Grünanlagen:
  - Durchgehender Grünzug Ida-Hinz-Park
  - Parkanlage Heischplatz samt Spielplatz
- Insgesamt sehr starke verkehrliche Nutzungsansprüche (Kfz/Stadtbahn/Fahrrad) – Daher nur begrenzte städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten innerhalb des Straßenraumes
- Zwei Varianten, sowohl westliche als auch **mittlere** Gleislage in Richtung Norden prinzipiell möglich, jedoch vertiefende Prüfung im Rahmen Verkehrssimulation notwendig
- Wechsel der Gleislage innerhalb der Sörensenstraße nicht zielführend, daher durchgehende Gestaltung ab Parkanlage Heischplatz



# Übersicht Betriebshofstrecke

## Vorgestellte Bereiche

Arbeitsstand vom Gutachter



Legende Verkehrsanlagen

- Trasse Stadtbahn
- Km 0,0
- Fahrbahn
- Multifunktionsfläche / Lieferfläche
- Fahrbahnsteiler, Inset
- Besonderer Bahnkörper (Grüngleis)
- Besonderer oder Unabhängiger Bahnkörper (Schotteroberbau)
- Besonderer Bahnkörper (eingedeckt, Nutzung ÖPNV/Einsatzfahrzeuge möglich)
- Straßenbündiger Bahnkörper (eingedeckt)
- Wartebereich Stadtbahn
- Wartebereich Bus
- Gehweg
- Radweg, abgesetzt
- Gem. Geh- & Radweg
- Radfahrstreifen, straßenbündig
- Mischverkehr KFZ/ Rad
- Grünfläche
- Kostenabschnittsgrenze
- Bauliche Trennung, z.B. Hecke oder Zaun
- Geländeabfangung
- Abbruch, möglicher Abbruch
- Baum (Bestand, Entfall, möglicherweise beeinträchtigt)
- Baum (Neupflanzung/mögliche Neupflanzung)
- Rampe, enthalten in Trassierung
- Zufahrt
- Markierung (Bestand, Planung)
- Stadtbahnhaltestelle

Projekt Kool Kiel  
zwischen Gablenzstraße  
und Schwedendamm

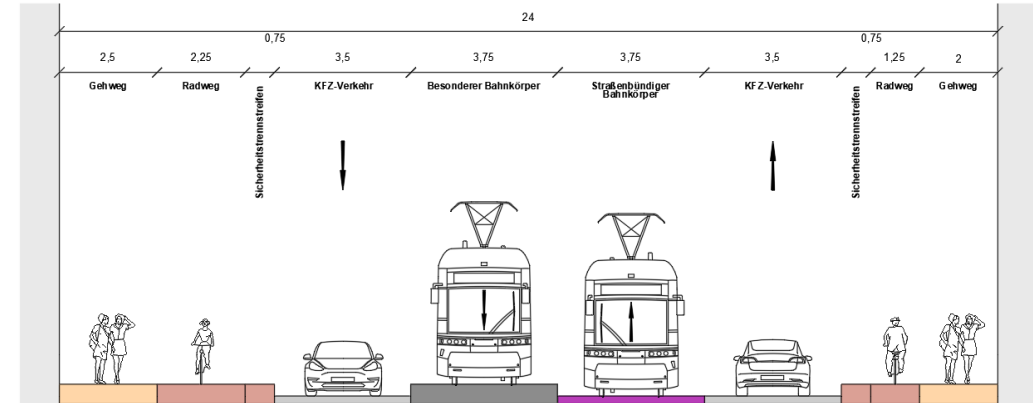
Sörensenstraße  
zwischen  
Schwedendamm und  
Ida-Hinz-Park

Heischplatz

# Projekt Kool Kiel Variante 1 und 2 zwischen Gablenzstraße und Schwedendamm



VP-02-VA-LP-V3-05-M1000-9-Sörensenstr.-08.02.24

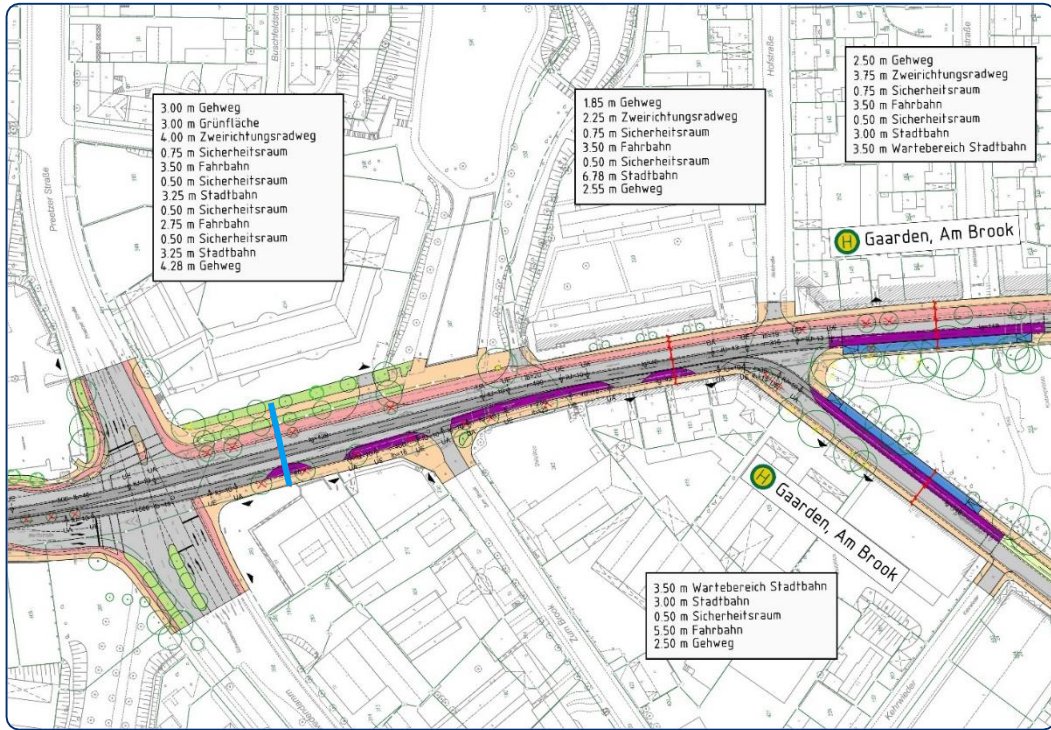


- Eingriff in Gelände des Projekts KoolKiel notwendig
- Eingriff ist mit Investor abgestimmt

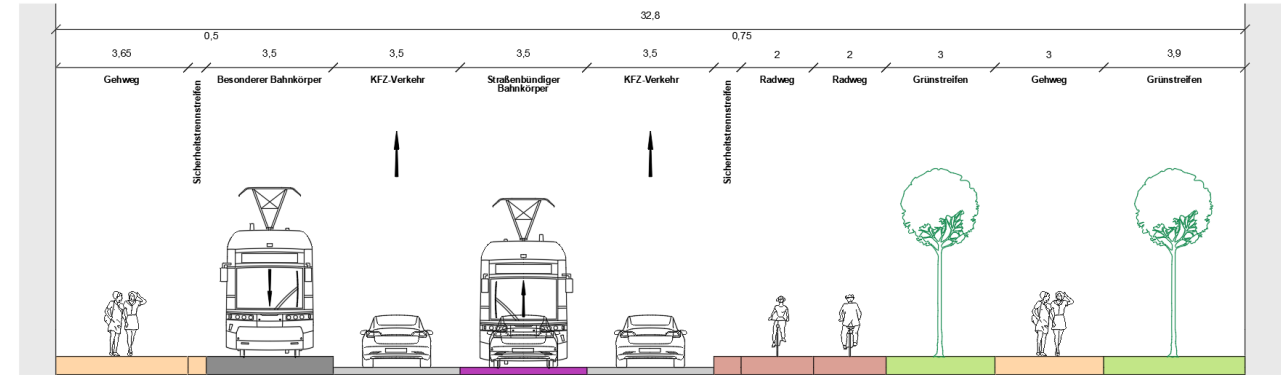


# Sörensenstraße Variante 1

## zwischen Schwedendamm und Zum Brook/Ida-Hinz-Park



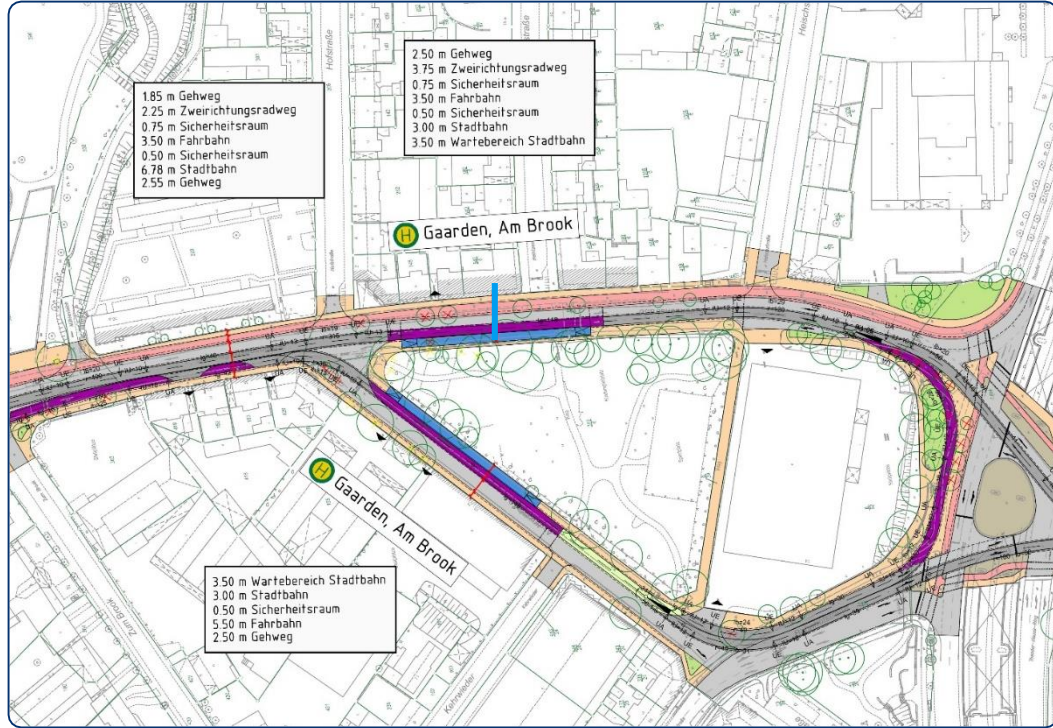
VP-02-VA-LP-V2-05-M1000-9-Sörensenstr.-08.02.24



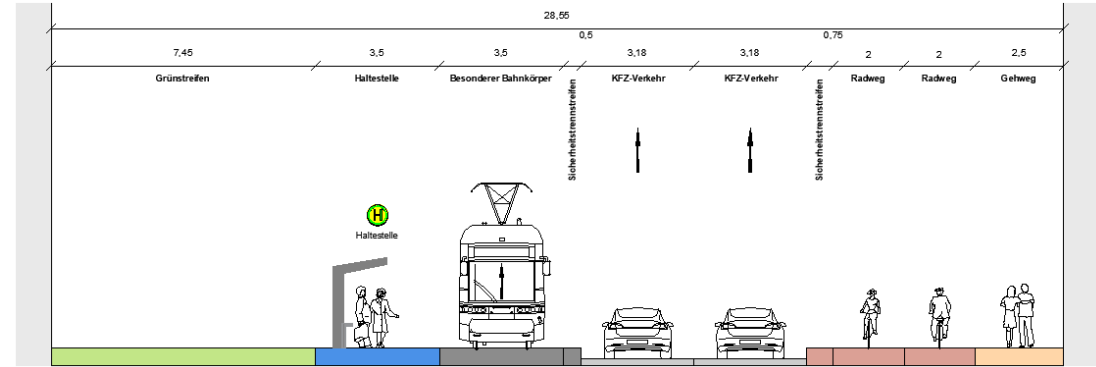
- Westliche Gleislage der Stadtbahn
- Erhalt der Grünverbindung mit zwei Baumreihen

# Heischplatz Variante 1

zwischen zum Brook/Ida-Hinz-Park und Theodor-Heuss Ring



VP-02-VA-LP-V2-05-M1000-9-Sörensenstr.-08.02.24



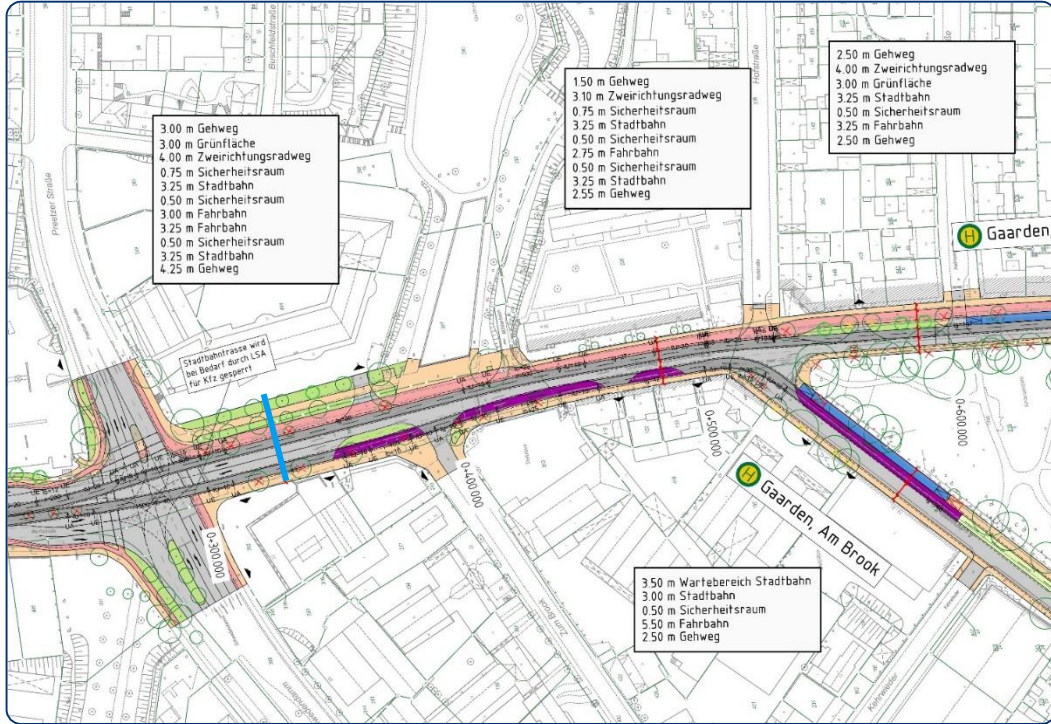
- Haltestelle in Westlage
- Heischplatz als für Quartier wichtiger Treffpunkt
- Keine Möglichkeit zur Unterbringung von 2 Gleisen ohne Eingriff in Park, daher:
  - Geteilte Führung der Trasse über die Asmusstraße und über die Sörensenstraße

**Hinweis: Aktueller Planungsstand mit nur noch einer Kfz-Fahrspur, In Querschnittsabbildung noch zwei Spuren eingezeichnet (alter Stand)**

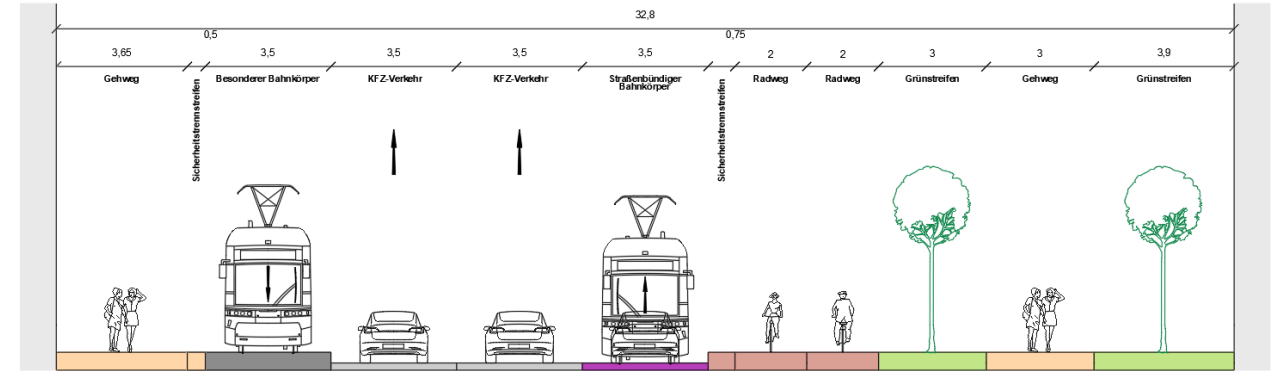


# Sörensenstraße Variante 2

zwischen Schwedendamm und Am Brook / Ida-Hinz-Park



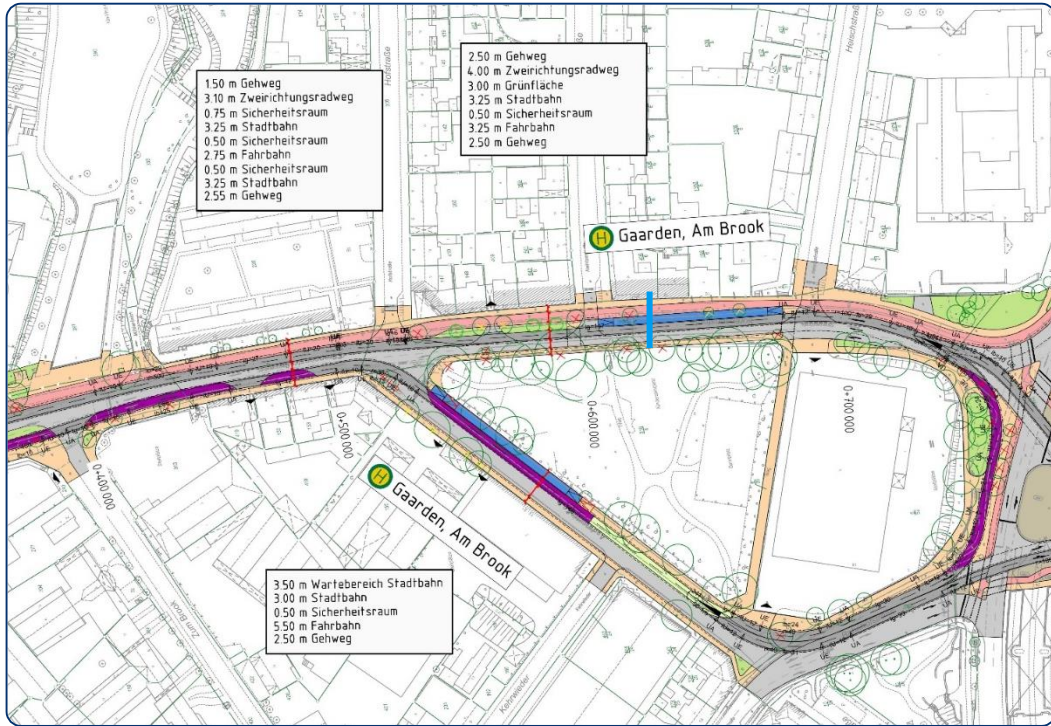
VP-02-VA-LP-V3-05-M1000-9-Sörensenstr.-08.02.24



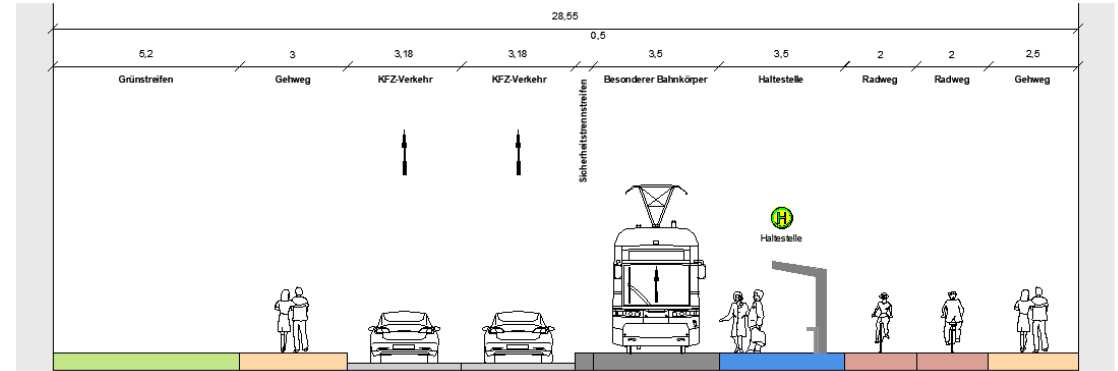
- Auseinandergezogene Gleise der Stadtbahn
- Erhalt Grünverbindung mit zwei Baumreihen

# Heischplatz Variante 2

zwischen Am Brook / Ida-Hinz-Park und Theodor-Heuss-Ring



VP-02-VA-LP-V3-05-M1000-9-Sörensenstr.-08.02.24



- Haltestelle in Ostlage
- Heischplatz als für Quartier wichtiger Treffpunkt
- Keine Möglichkeit zur Unterbringung von 2 Gleisen ohne Eingriff in Park, daher:
  - Geteilte Führung der Trasse über die Asmusstraße und über die Sörensenstraße

**Hinweis: Aktueller Planungsstand mit nur noch einer Kfz-Fahrspur, In Querschnittsabbildung noch zwei Spuren eingezeichnet (alter Stand)**





### Gemeinsam bewegen wir Kiel. Jetzt.

Es wird konkret: Für die nächsten Schritte der Stadtbahnplanung geht es in die Kieler Stadtteile. Die Planer\*innen haben das zukünftige Stadtbahnnetz in elf Planungsabschnitte unterteilt. Zu allen wollen wir 2023 und 2024 Ihre Hinweise und Rückmeldungen – in Veranstaltungen vor Ort und in diesem digitalen Stadtbahndialog!

### Machen Sie mit beim Stadtbahn-Dialog zum Planungsabschnitt 4 Holtenauer Straße bis Christian-Albrechts-Universität vom 30. Januar bis 05. Februar 2024!

Für den Planungsabschnitt 4 (Holtenauer Straße bis Christian-Albrechts-Universität) erarbeiten die Planer\*innen drei verschiedene Möglichkeiten, wie die Stadtbahn in den Straßenraum integriert werden kann. Wir wollen mit Ihnen diskutieren, wie die Gestaltung des Straßenraums in diesem Bereich aussehen kann. Um die beste Lösung zu finden, sind Ihre Anregungen wichtig!

Schauen Sie sich die drei untenstehenden Varianten für den Planungsabschnitt 4 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.

### Wichtig!

Die Pläne sind noch nicht fertig, sondern Zwischenarbeitsstände. Im Anschluss an den Online-Dialog werden die Planungen vertieft. Alle Beiträge aus dem Online-Dialog werden von den Planer\*innen geprüft, wie sie in die Überarbeitung einfließen können. Jetzt ist also genau der richtige Zeitpunkt, um sich einzubringen!

Wir freuen uns auf Ihre Beiträge!



#### Variante 1 - Stadtbahnführung mit Fokus auf Verkehrsqualität, Betonung der Mittellage

2 Beiträge | 0 Kommentare | 0 Bewertungen

Fokus dieser Variante ist die Koordinierung des Verkehrsflusses. Die Verkehrsträger werden auf separaten Spuren geführt.

Weiterlesen

#### Variante 2 - Holtenauer Straße mit Platzräumen und grüner Unipromenade in der Olshausenstraße

## Stadtbahn-Dialog online

Vom 19. bis 25. März können Sie Ihre Hinweise zur Betriebshofstrecke im Online-Dialog verorten:

<https://stadtbahndialog-kiel.de/>



# 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





## Einführung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel



# Fragen und Anregungen?



**Vielen Dank für die  
Aufmerksamkeit!**

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