

30. April 2024



Sitzung des Ortsbeirats Mitte

TOP 4

Vorplanung der Stadtbahn



Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel



Vorstellung einer Vorzugslösung zur Integration der Stadtbahn in den Straßenraum

Christoph Karius, Leitung Stabsstelle Mobilität,
Landeshauptstadt Kiel



Rückblick zum Planungsabschnitt

Mitte

2021 /
2022

Zentrale Bürger*innenforen
Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten
Stadtgebiet



Beteiligung für alle: Trassenspaziergang, Innenstadt I und II

Mitte



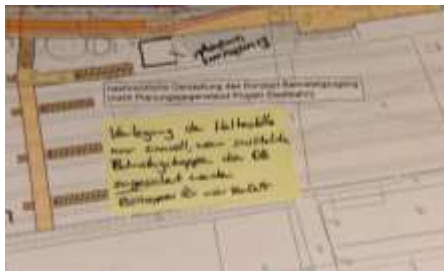
2021 /
2022

Zentrale Bürger*innenforen
Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten
Stadtgebiet

März
2023

Trassenspaziergang in Mitte
Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der
Stadtbahnplanung

Planungswerkstatt, 9. November 2023, Rathaus, Ratssaal Mitte



2021 /
2022

Zentrale Bürger*innenforen
Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten
Stadtgebiet

März
2023

Trassenspaziergang in Mitte
Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der
Stadtbahnplanung

November
2023

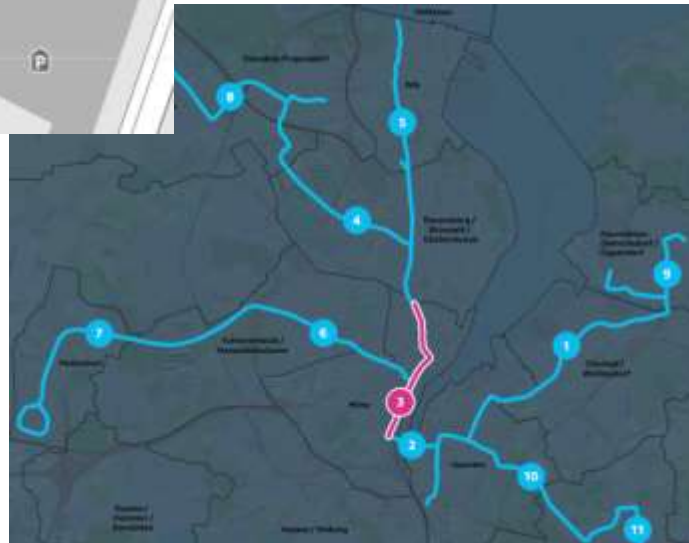
Planungswerkstatt vor Ort
Vorstellung von drei Varianten, wie die Stadtbahn in den
Straßenraum integriert werden kann

Online-Dialog, 7. – 13. November 2023

Mitte



stadtbahndialog-kiel.de



2021 /
2022

Zentrale Bürger*innenforen
Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten
Stadtgebiet

März
2023

Trassenspaziergang in Mitte
Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der
Stadtbahnplanung

November
2023

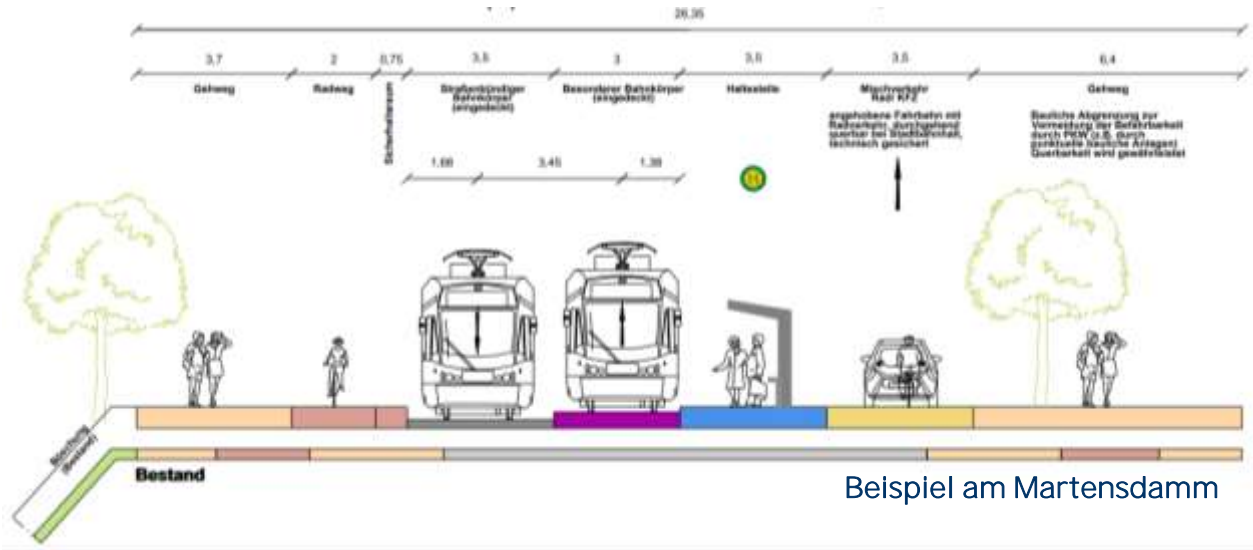
Planungswerkstatt vor Ort Vorstellung von
drei Varianten, wie die Stadtbahn in den Straßenraum
integriert werden kann

November
2023

Onlinedialog zum Planungsabschnitt
Mitte (Innenstadt)
Digitale Beteiligung zur Planung

Vorstellung der Vorzugsvariante

Mitte



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

März
2023

Trassenspaziergang in Mitte
Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

November
2023

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

November
2023

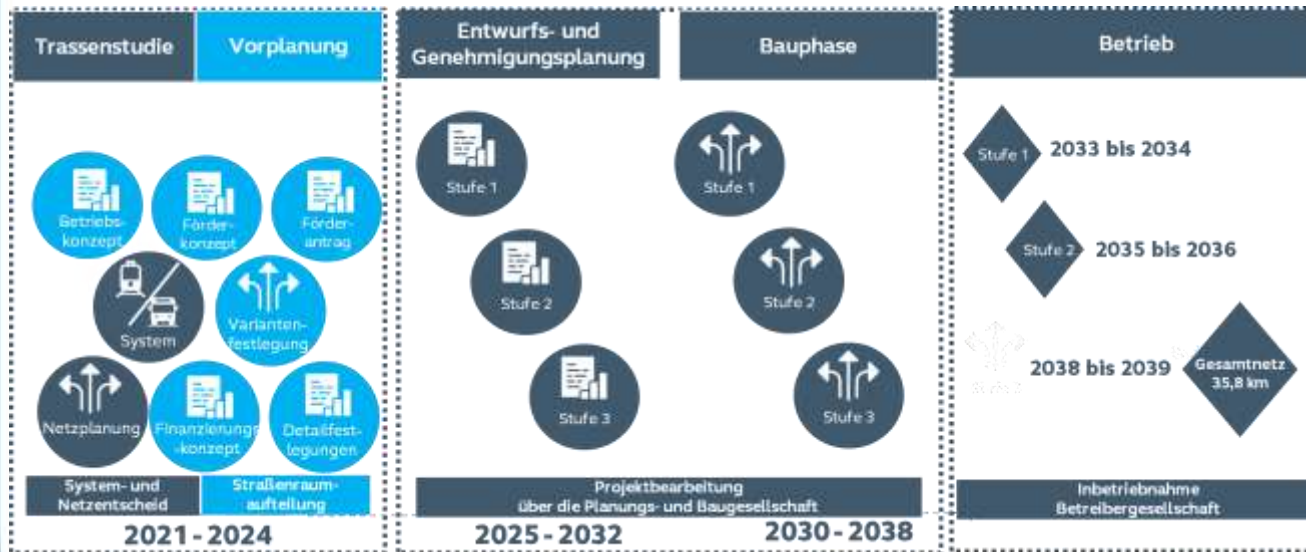
Onlinedialog zum Planungsabschnitt
Mitte (Innenstadt)
Digitale Beteiligung zur Planung

heute

Vorstellung der Vorzugslösung
Gutachterempfehlung zur bestmöglichen Integration der Stadtbahn in den Straßenraum.

Ausblick zum Planungsabschnitt

Mitte



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

März
2023

Trassenspaziergang in Mitte
Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der Stadtbahnplanung

November
2023

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

November
2023

Onlinedialog zum Planungsabschnitt Mitte (Innenstadt)
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

Mitte



2021 /
2022

Zentrale Bürger*innenforen
Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten
Stadtgebiet

März
2023

Trassenspaziergang in Mitte
Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der
Stadtbahnplanung

November
2023

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

November
2023

Onlinedialog zum Planungsabschnitt
Mitte (Innenstadt)
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

Mitte



2021 /
2022

Zentrale Bürger*innenforen
Beteiligung zu möglichen Streckenführungen im gesamten
Stadtgebiet

März
2023

Trassenspaziergang in Mitte
Beteiligung zur lokalen Anforderungen bei der
Stadtbahnplanung

November
2023

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

November
2023

Onlinedialog zum Planungsabschnitt
Mitte (Innenstadt)
Digitale Beteiligung zur Planung

heute

Vorstellung der Vorzugslösung
Gutachterempfehlung zur bestmöglichen Integration der
Stadtbahn in den Straßenraum.

ab Juli
2024

Weitere Beteiligung und politische
Beschlüsse

Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten

Geplanter Ablauf für die ersten Planungsabschnitte

Projektwebsite kiel.de/stadtbahn mit allen Informationen und Unterlagen zur Trassenstudie und zur weiteren Planung:

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



Vorzugslösung für den Abschnitt 3 Mitte David Barth, Ramboll 30.04.2024

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel

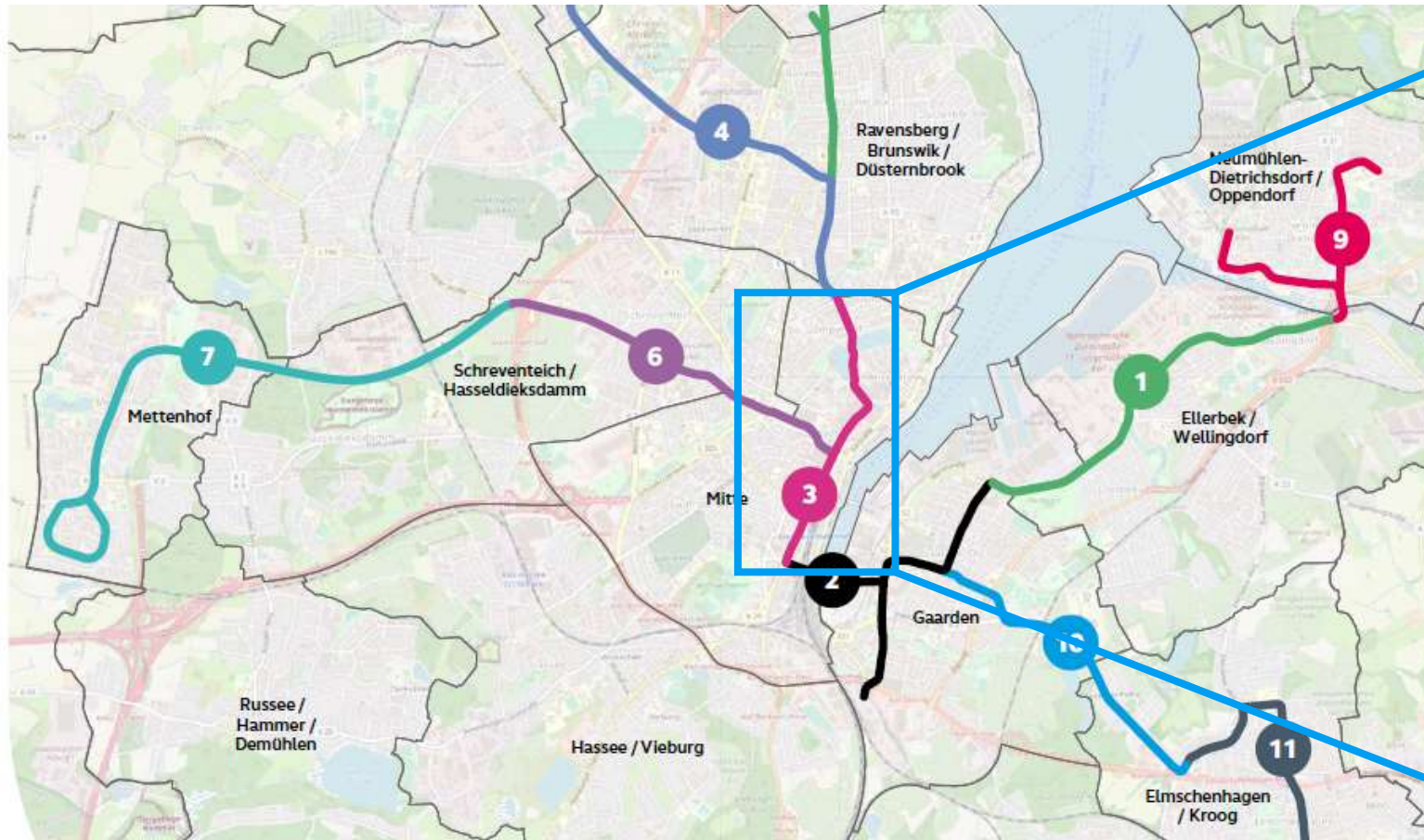


Gesamthafter Überblick

Kiel. Sailing.City.
Kiel

Herangehensweise und Gesamtbild

Planungsgebiet Abschnitt 3 Mitte

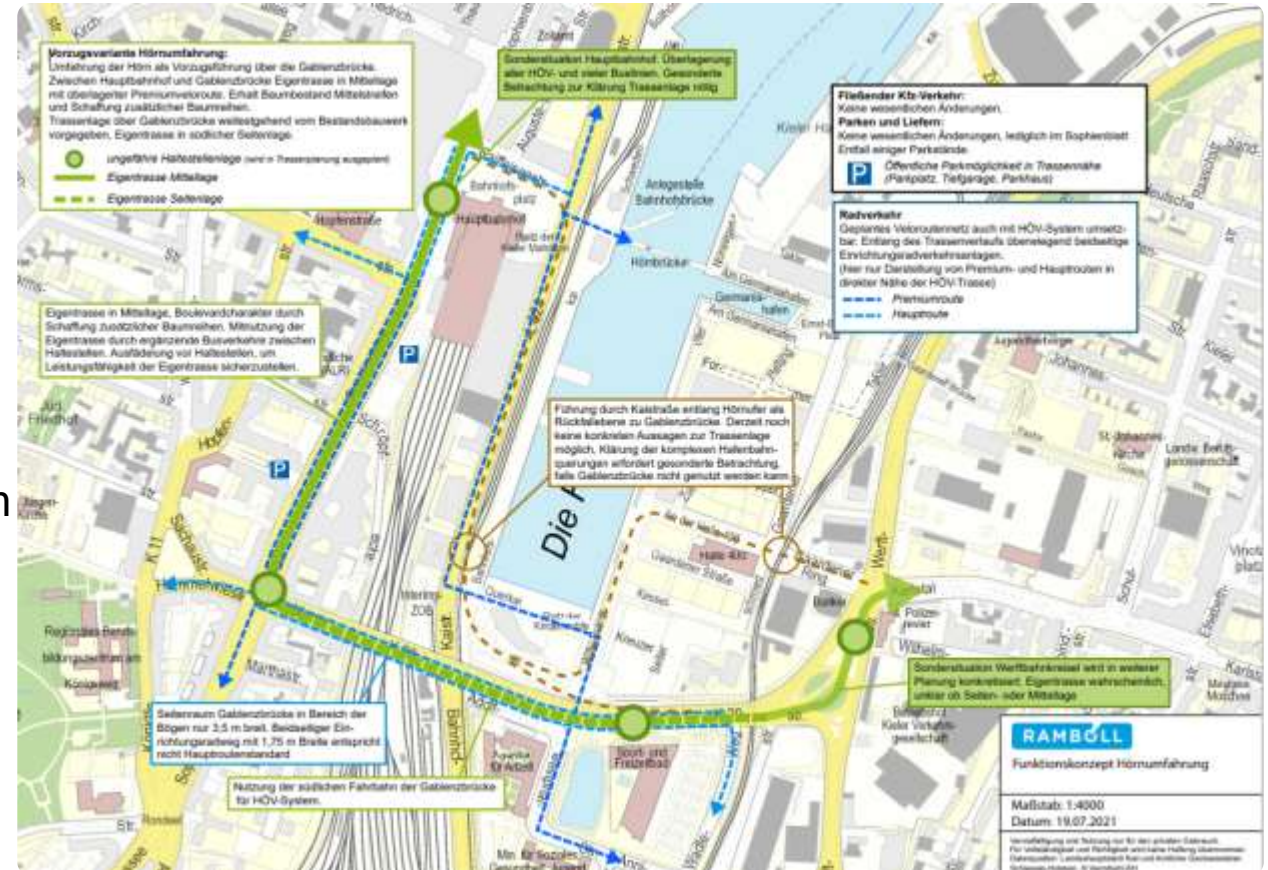


Herangehensweise und Gesamtbild

Örtliche Randbedingungen

Hummelwiese bis Hauptbahnhof

- Umfangreiche Herausforderungen bei den verkehrlichen und städtebaulichen Gestalt- und Nutzungsanforderungen entlang der Stadtbahnachse
- Betrifft mit unterschiedlichen Anforderungen die Bereiche:
 - Sophienblatt südlich Hauptbahnhof:
 - Unterbringung leistungsfähiger ÖPNV-Trassen im engen Stadtraum zusammen mit anderen verkehrlichen Nutzungen
 - Haltestellenkomplex Hauptbahnhof:
 - Lage, Dimensionierung, Zuwegungen, Rad- und Fußverkehr, verbleibender Kfz-Verkehr
 - Bahnhofsvorplatz / Raiffeisenstraße: Integration von Bushaltestellen in Raiffeisenstraße



Herangehensweise und Gesamtbild

Örtliche Randbedingungen

Holstenplatz bis Holstenfleet

- Führung durch zentrale Innenstadtlage parallel zur Hauptfußgängerzone Holstenstraße – zentrale Erschließungsachse (ÖPNV, Belieferung)
- Holstenplatz: Lagen neben bedeutendem Stadtplatz und mit wichtiger Haltestelle (Zugang Innenstadt und Umsteigeknoten)
- Andreas-Gayk-Straße: Führung entlang von Straßenräumen mit nur geringerem Kfz-Verkehr (Ableitung des MIV bereits erfolgt bzw. möglich) - bisher jedoch sehr verkehrsorientierte Gestaltung
- Holstenfleet mit Bündelung Stadtbahn, Radverkehr, Fußverkehr



Künftiges integriertes ÖPNV-Netz

Mögliche Führung des Busnetzes

- Busverkehr wird auch mit Realisierung der Stadtbahn eine bedeutende Rolle spielen
- Direkte Erreichbarkeit der Innenstadt aus den Stadtteilen ohne Stadtbahnanbindung wird mit einem weiterentwickelten und verbesserten Busnetz sichergestellt
- Aufgabenteilung Stadtbahn/Bus
- Bereich Hauptbahnhof stellt auch nach Realisierung der Stadtbahn den mit Abstand bedeutendsten Busknoten im ÖPNV-Netz dar (Umsteigehaltestelle, Bündelung von Linien im Zulauf auf die Innenstadt)
- Zentrale Innenstadthaltestelle Andreas-Gayk-Straße mit Bedeutung als Zugang zur Innenstadt und Umsteigeknoten (ausreichende Dimensionierung erforderlich)



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

Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel



Vorstellung der Vorzugslösung

Erläuterung des Leitbildes

„Neudefinition des Straßenraums“

- Grundlage: Umstufung der Bergstraße und des Martensdamms
- Ermöglicht stadtgestalterische und funktionale Spielräume
- Nutzung von Spielräumen bezüglich Lage der Haltestellen (Hauptbahnhof, Holstenfleet/Martensdamm)



- Der Raum wird im Rahmen der Möglichkeiten optimal, insbesondere für die Anordnung der Haltestellen, genutzt
 - Parallele Haltestellen für Stadtbahn südlich der Ringstraße statt im beengten Bereich
 - Unterbringung einer Haltestelle auf Holstenbrücke (Lage näher an Zentrum und geringerer Raumanspruch im Martensdamm)

Übersicht Abschnitt 3 Mitte

Vorgestellte Bereiche

Hummelwiese

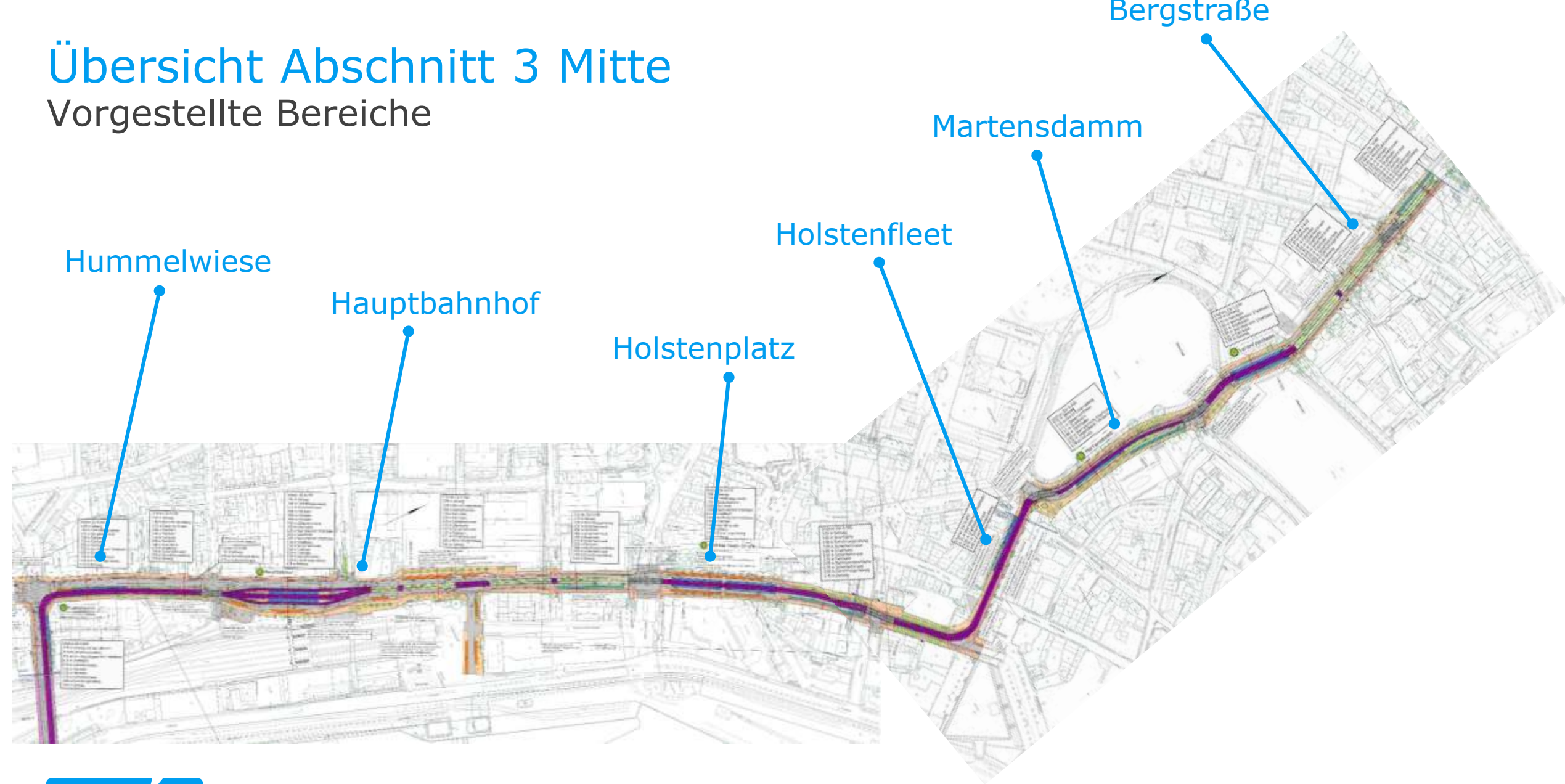
Hauptbahnhof

Holstenplatz

Holstenfleet

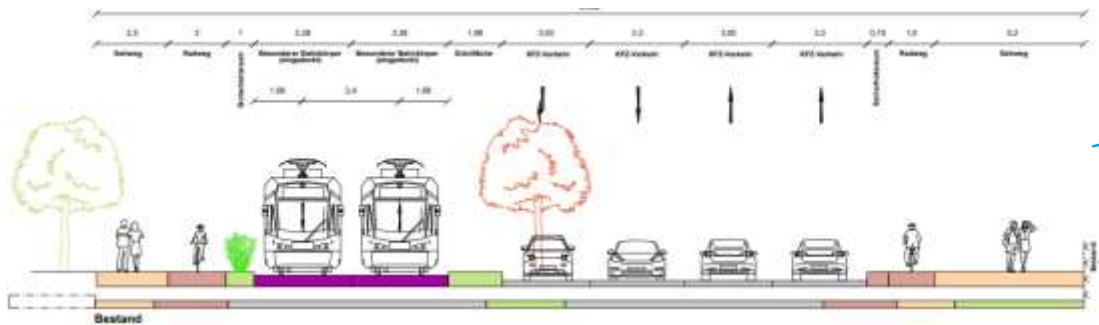
Martensdamm

Bergstraße

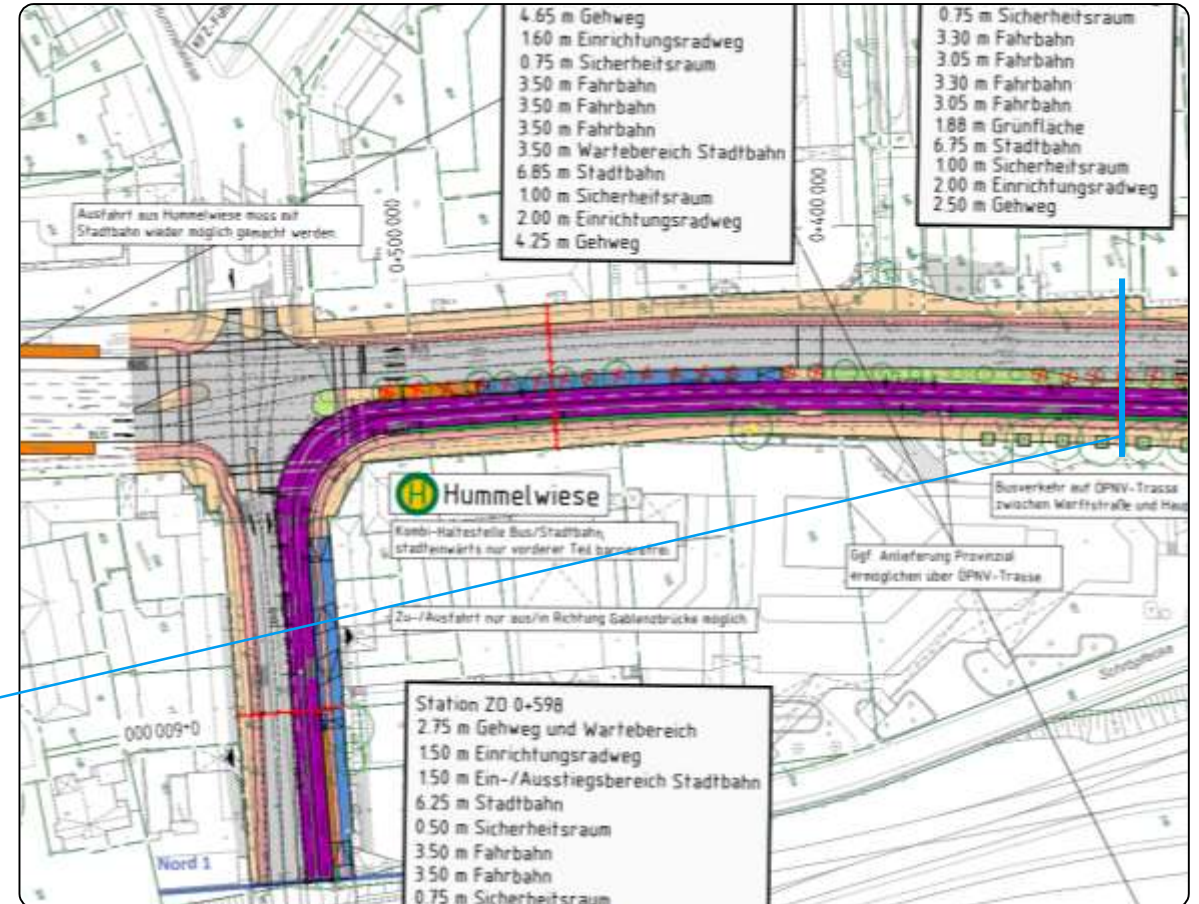


Hummelwiese

- Raum auch künftig geprägt durch hohe Verkehrsbelastung – nur sehr geringe städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten
- Stadtbahn- und Busführung überwiegend auf einer gemeinsamen Trasse
- Kombinierte Stadtbahn-/Bushaltestelle in Richtung Hbf erforderlich – Barrierefreiheit garantiert
- Aus Leistungsfähigkeitsgründen kein Linksabbiegen im gesamten Knoten mehr möglich

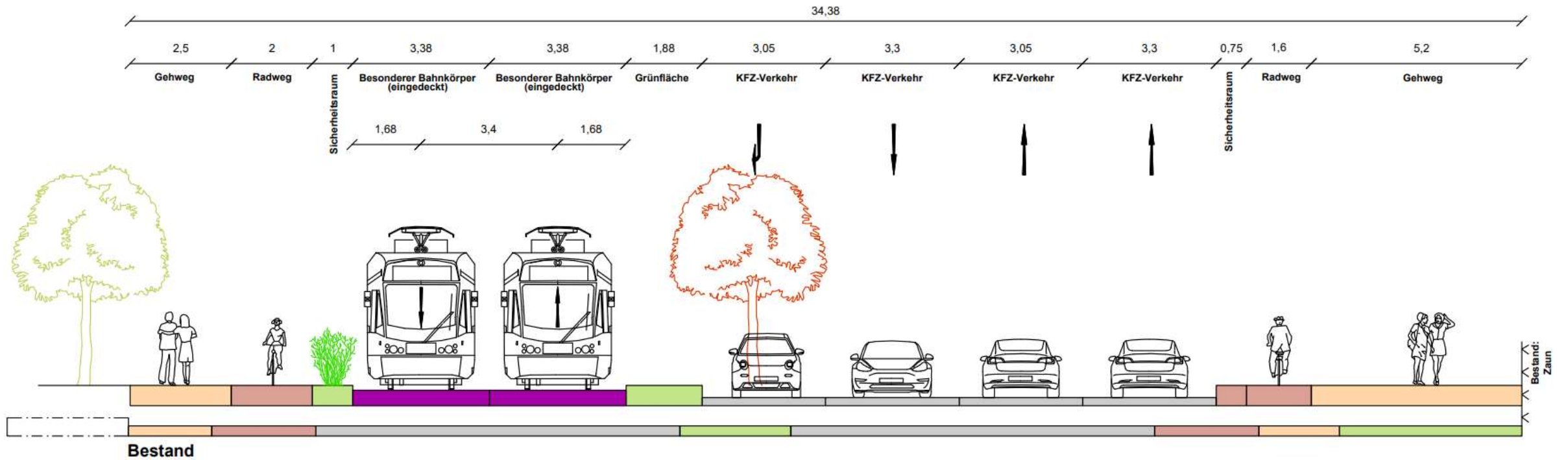


VP-03-VA-QS-V1-X-M100-1-70a-70b-Sophienblatt_08.04.24



Ausschnitt VP-03-VA-LP-V1-03-M1000-1-Sophienblatt-18.04.2024

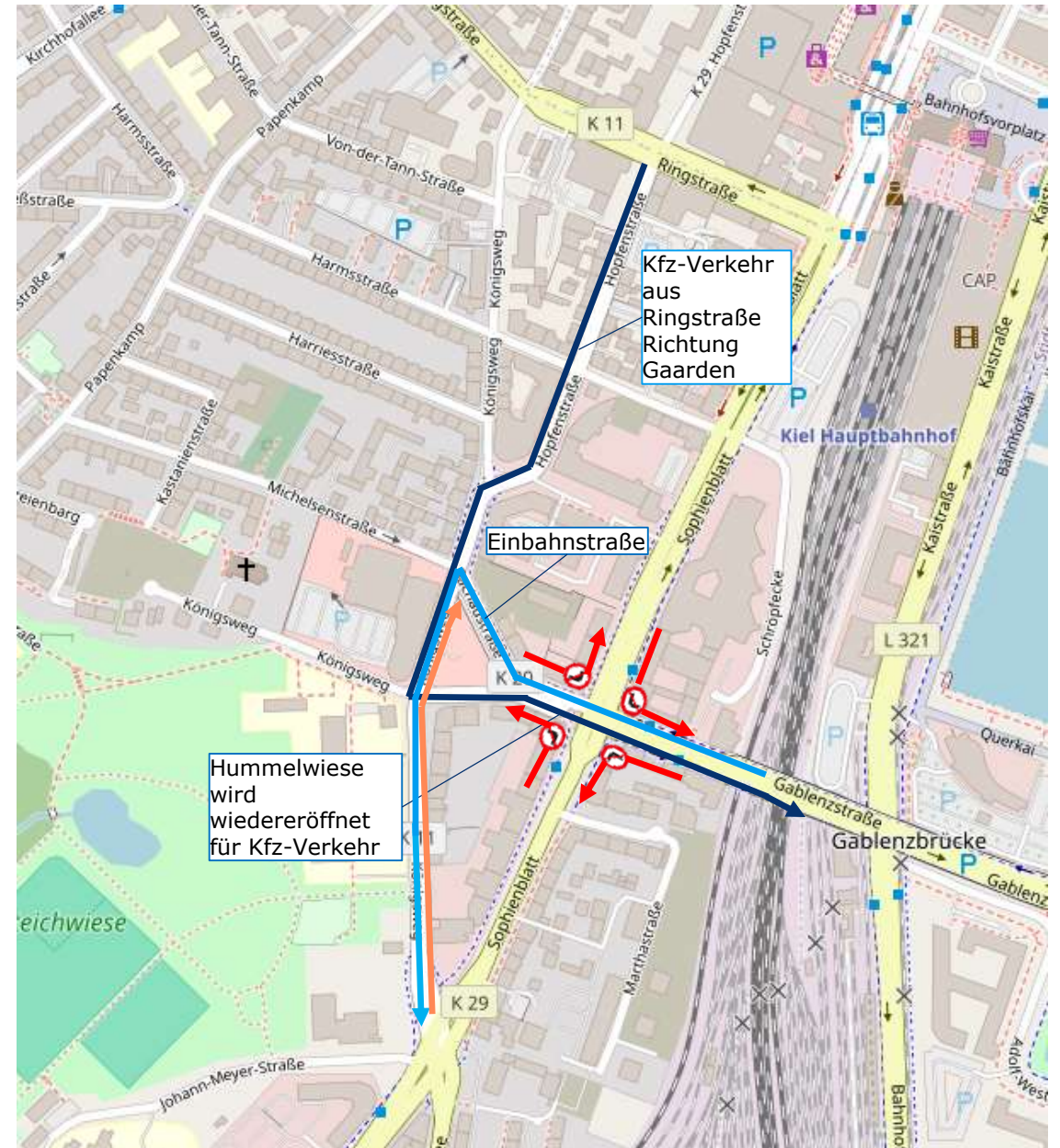
Hummelwiese



VP-03-VA-QS-V1-X-M100-1-70a-70b-Sophienblatt_08.04.24

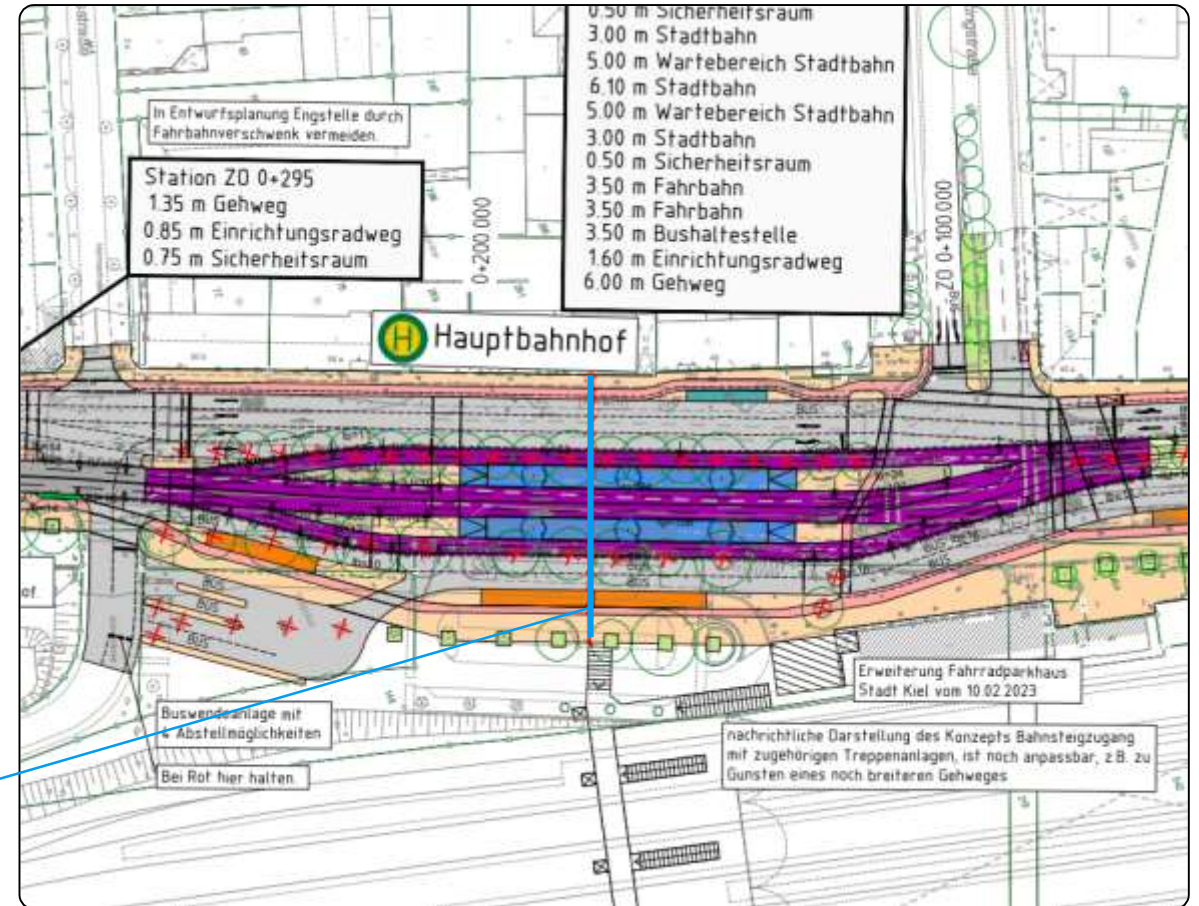
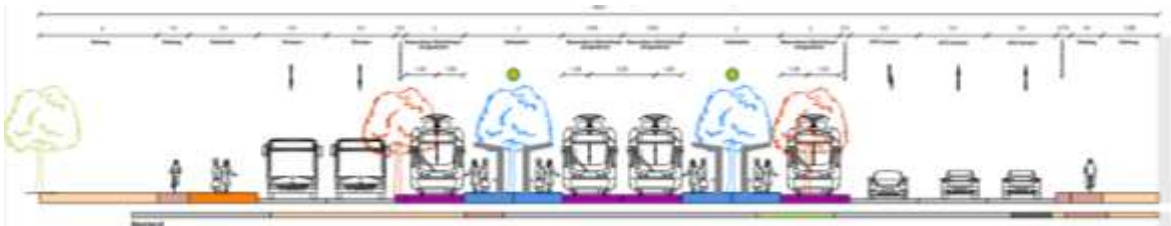
Verkehrskonzept Hummelwiese

- Gablenzstraße – Rondeel: über Sachaustraße und Königsweg
- Innenstadt – Gablenzstraße: über Königsweg/Hopfenstraße und Hummelwiese
- **Sophienblatt – Hummelwiese: über Königsweg**
- Kein Schwerlastverkehr auf der Gablenzbrücke mehr (Großräumige Umleitung über Kaistraße/Schwedendamm etc.)



Hauptbahnhof

- Wichtigste Haltestelle im gesamten Kieler Netz
- Separate Stadtbahnhaltestelle mit zwei Gleisen je Richtung nebeneinander
- Höhere Kapazität für sehr hohes Fahrgastaufkommen
- Wendemöglichkeit für am Hbf endende Stadtbahnen aus Richtung Norden
- Weiterhin bedeutender Busknoten – zahlreiche Haltestellen erforderlich

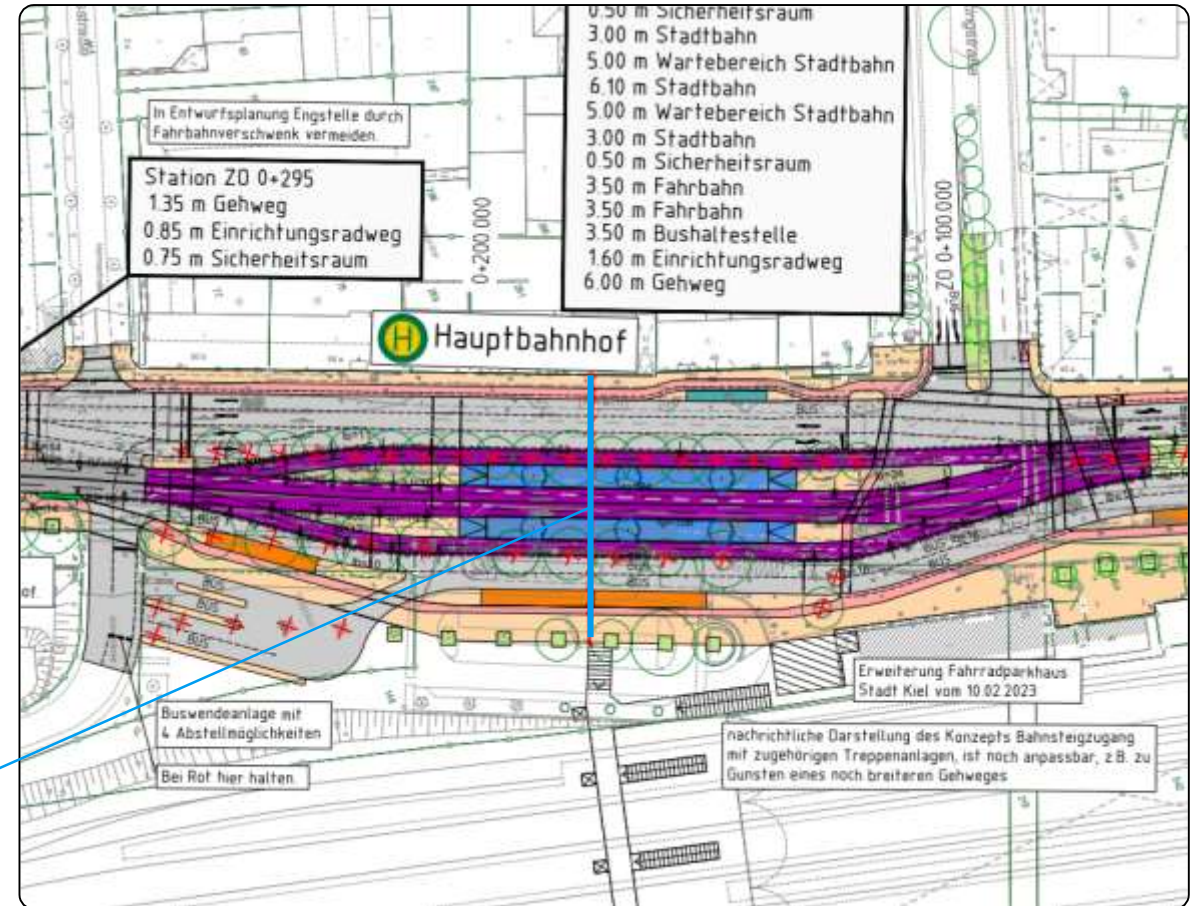
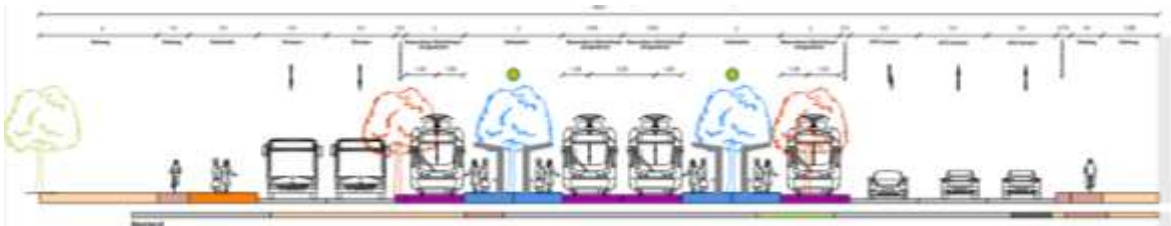


Ausschnitt VP-03-VA-LP-V1-03-M1000-1-Sophienblatt-18.04.2024

Darstellung des 2. Bahnsteigzugangs zum Bahnhof nur zur Info, es gibt keine Planungen dazu!

Hauptbahnhof

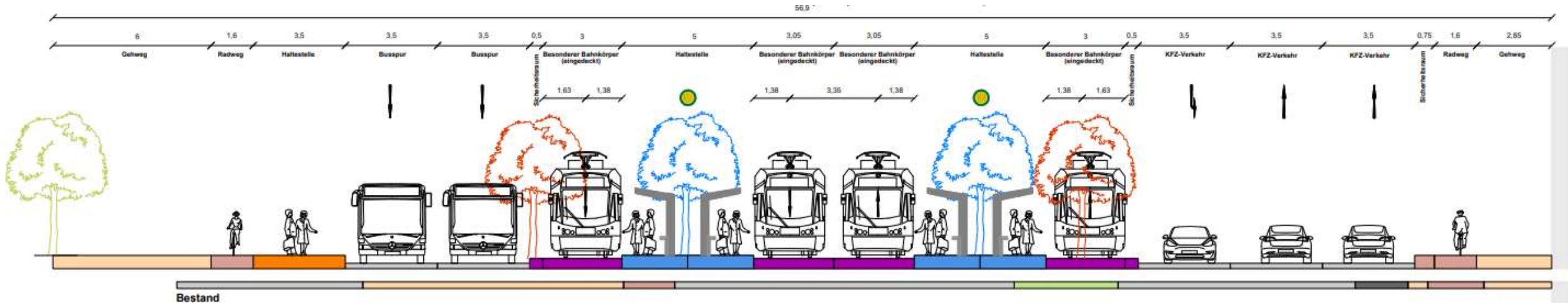
- Wendemöglichkeiten für Busse (zusätzlich zum ZOB) erforderlich
 - Aus Norden: Wendeschleife nördlich Provinzialgebäude
 - Aus Süden: Blockumfahrung über Stresemannplatz
- Für Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt
 - Ableitung über Ringstraße
 - Anlieger, Lieferverkehr, Taxi etc. frei
- Zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr vorgesehen



Ausschnitt VP-03-VA-LP-V1-03-M1000-1-Sophienblatt-18.04.2024

Darstellung des 2. Bahnsteigzugangs zum Bahnhof nur zur Info, es gibt keine Planungen dazu!

Hauptbahnhof



VP-03-VA-QS-V1-X-M100-1-70a-70b-Sophienblatt_08.04.24

Hauptbahnhof

Beispiellösung für viergleisige Haltestellen am Hauptbahnhof

Braunschweig



Quelle: Braunschweig Bahnhof Foto & Bild | architektur, architektur bei nacht, motive Bilder auf fotocommunity

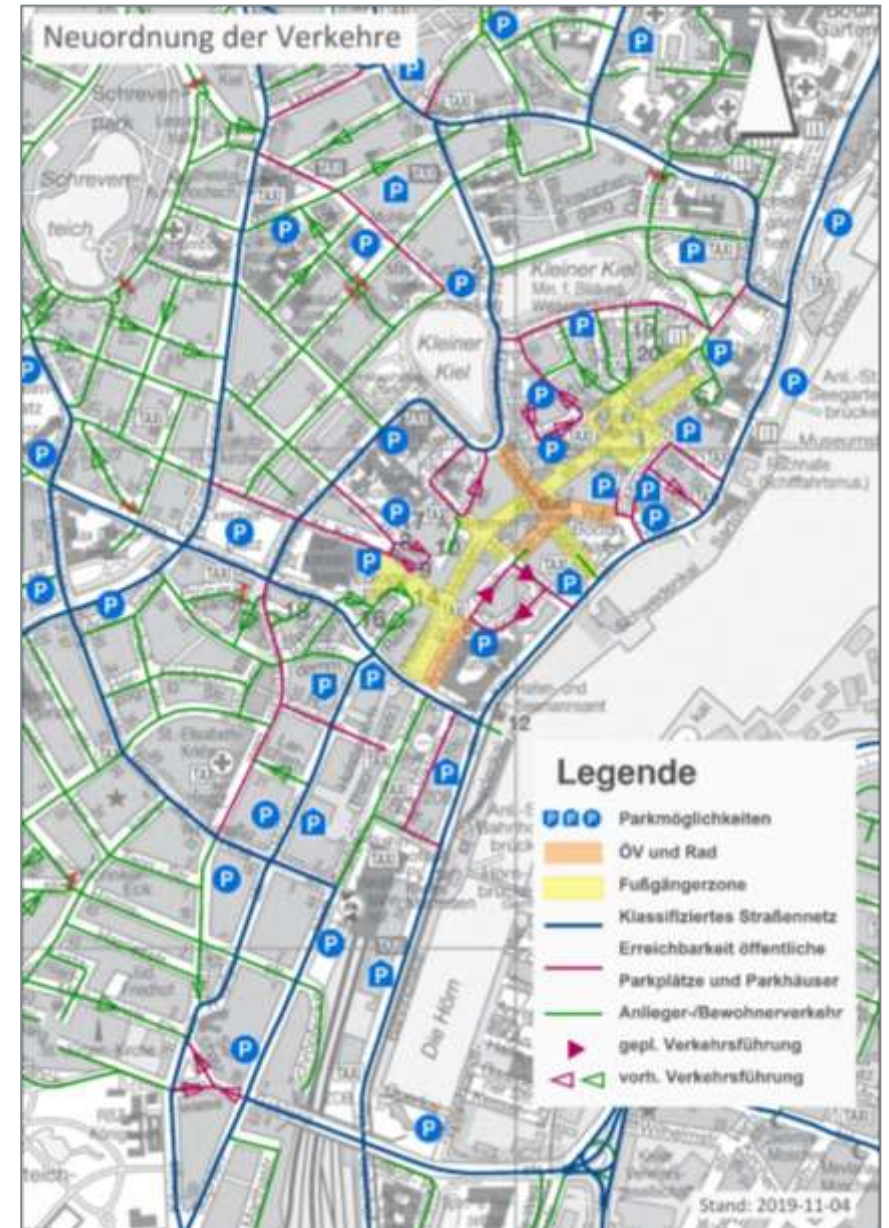
Kassel Wilhelmshöhe



Quelle: [Deutschland | Hessen - Kassel 1 - Bild 1205471 - ERDE IN BILDERN \(juergen-reichmann.de\)](#)

Verkehrskonzept Innenstadt

- Herausnahme Kfz-Verkehr bzw. Reduzierung auf notwendige Erschließung / Belieferung vorgesehen:
 - Sophienblatt von Herzog-Friedrich-Straße bis Knoten Ziegelteich / Stresemannplatz: Freigabe für Anlieger-Bewohnerverkehr
 - Andreas-Gayk-Straße von Knoten Ziegelteich / Stresemannplatz bis Fabrikstraße: Kein Kfz-Verkehr
 - Andreas-Gayk-Straße von Fabrikstraße bis Hafenstraße: einseitige „Erreichbarkeit öffentliche Parkplätze und Parkhäuser“
 - Andreas-Gayk-Straße von Hafenstraße bis Berliner Platz: Kein Kfz-Verkehr

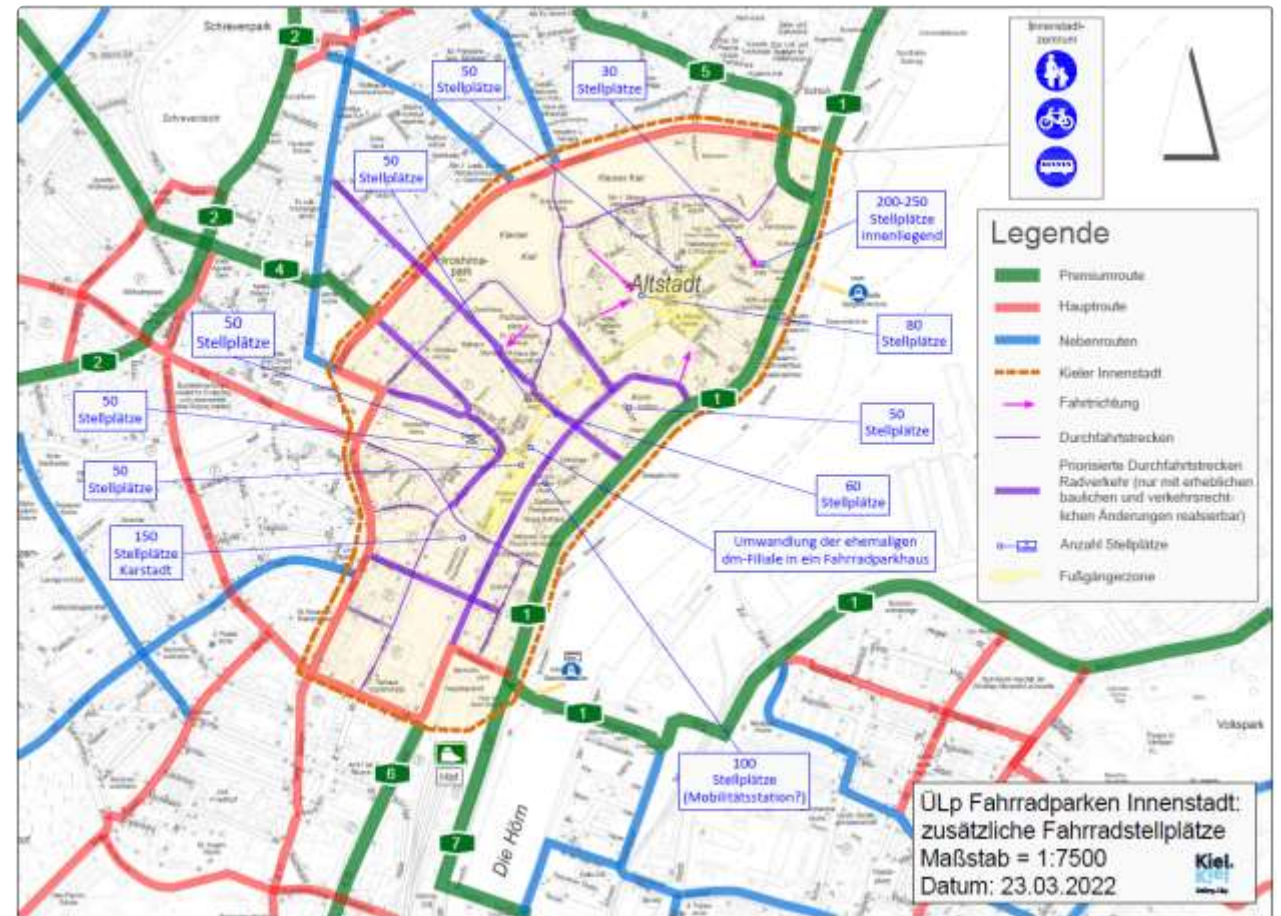


Herangehensweise und Gesamtbild

Örtliche Randbedingungen

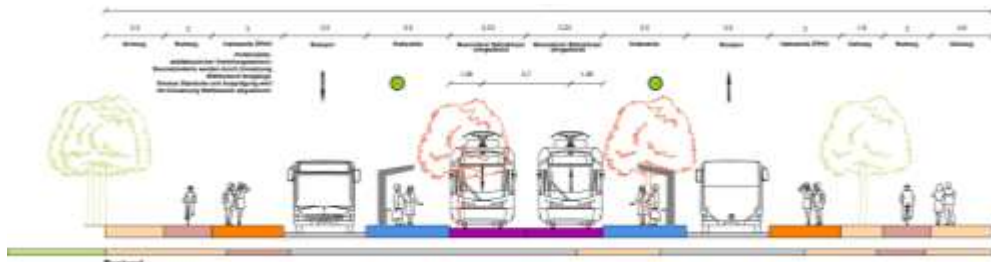
Fahrradverkehr

- Straßenzüge der Stadtbahn im Innenstadtbereich sind im Veloroutennetz „lediglich“ als Durchfahrtsstraßen bzw. Nebenrouten klassifiziert – Premium- und Hauptrouten führen über andere Strecken
- Wo Überlagerungen: Wahrung des Premiumroutenstandards (Bereich Hummelwiese)
- Grundsätzlich werden Radverkehrsanlagen vorgesehen – Unterschiede je nach Varianten:
 - Führung möglichst mit separatem Radweg
 - Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
 - Fahrradstraße mit beruhigtem Kfz-Verkehr
- In Plänen (noch) keine verkehrsrechtlichen Anordnungen dargestellt

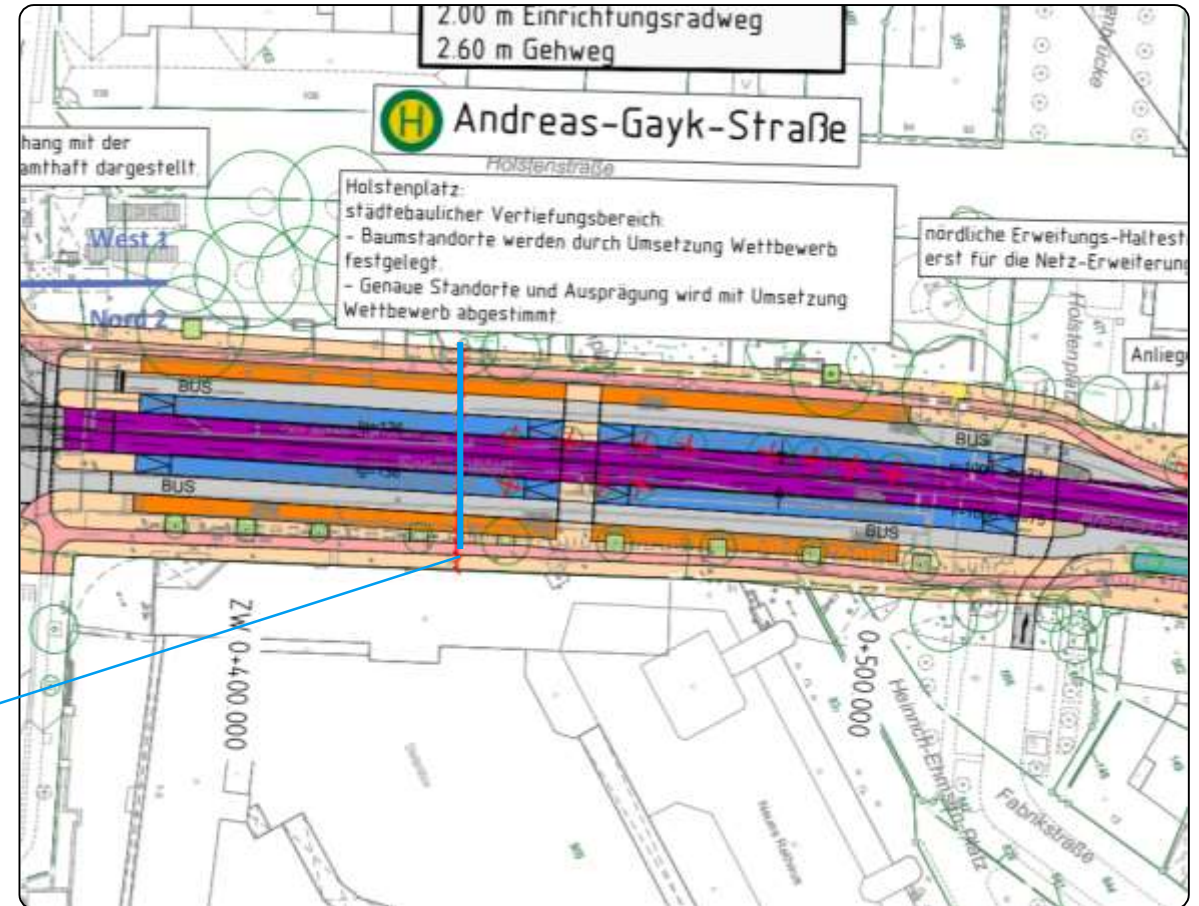


Holstenplatz

- Jeweils separate Stadtbahn-/Bushaltestelle (höhere Kapazität für hohes Fahrgastaufkommen)
- Stadtbahnhaltestellen hintereinander für bessere verkehrliche und stadträumliche Einordnung
- Für Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt
- Sicherstellung Erreichbarkeit Grundstücke und Geschäfte (im Rahmen Verkehrskonzept Innenstadt)
- Bsp.: Blockumfahrung Einbahnstraße Fabrikstraße – Andreas-Gayk-Straße – Hafenstraße (mit Parkmöglichkeiten)

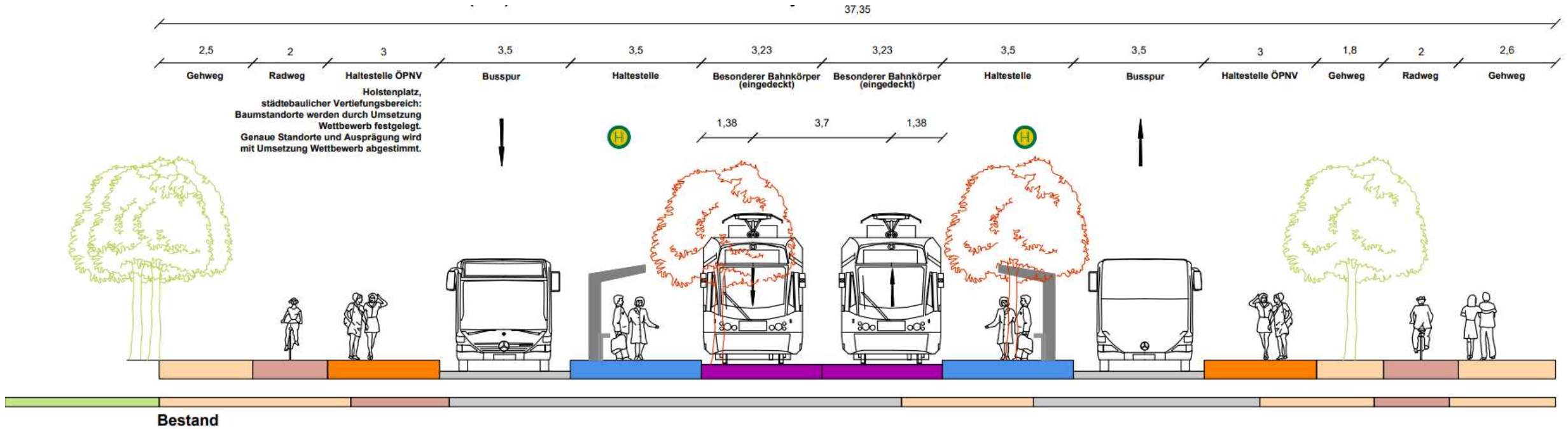


VP-03-VA-QS-V1-X-M100-3-2a-2b-Sophienblatt_08.04.24



Ausschnitt VP-03-VA-LP-V1-03-M1000-1-Sophienblatt-18.04.2024

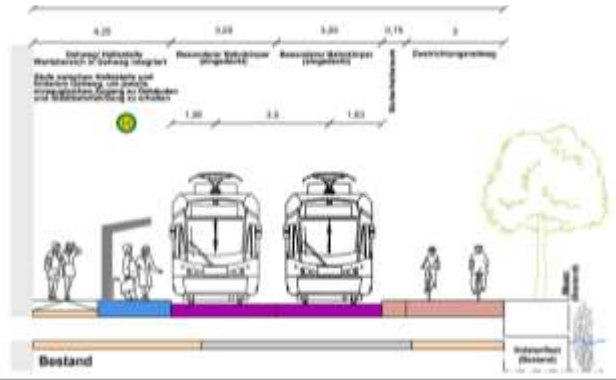
Holstenplatz



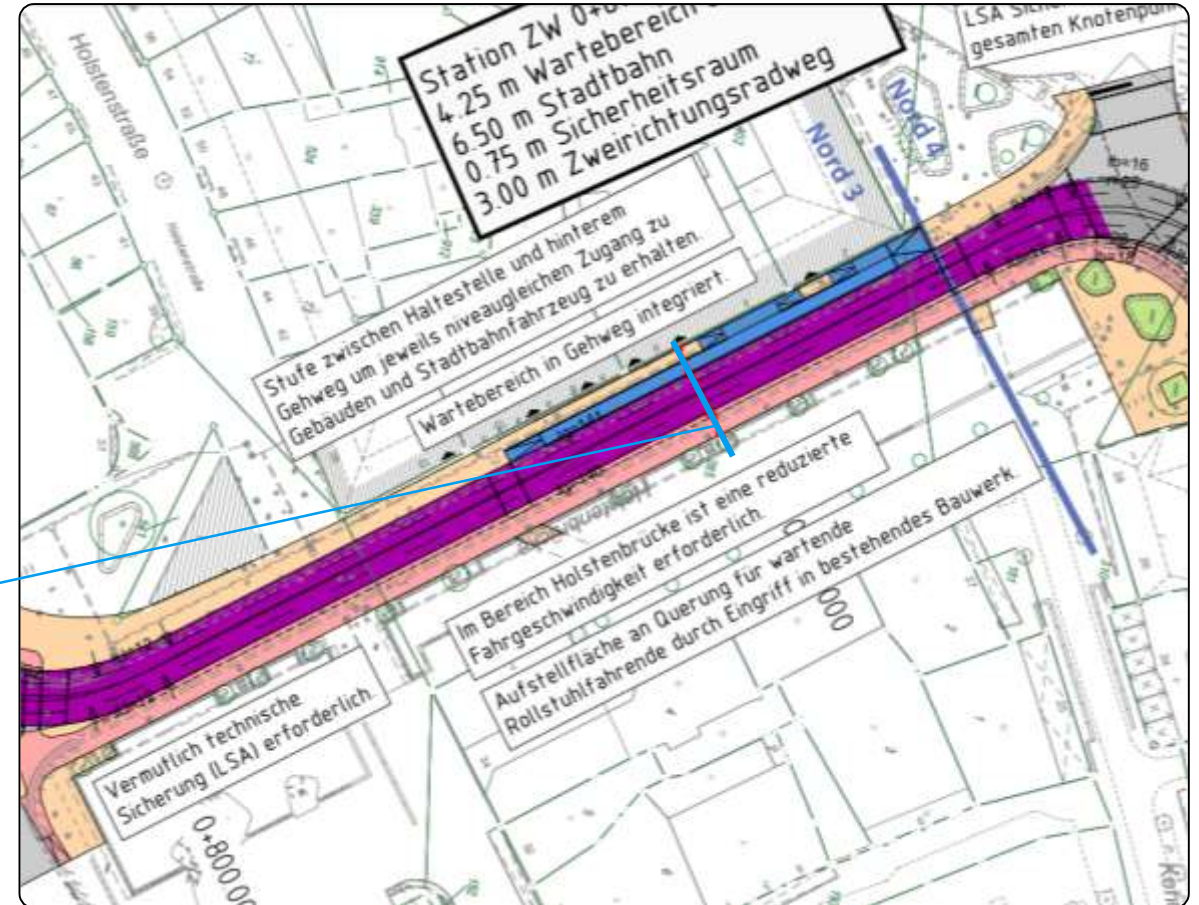
VP-03-VA-QS-V1-X-M100-3-2a-2b-Sophienblatt_08.04.24

Holstenfleet

- Anpassung Holstenfleet für Stadtbahnverkehr mit Haltestelle in Richtung Hauptbahnhof (Haltestelle in Gegenrichtung aus Platzgründen in Martensdamm)
- Grundkonzeption neugestaltetes Holstenfleet bleibt erhalten
- Angebot für Fahrradverkehr: Zweirichtungsradweg zwischen Gleisanlage und Kanal
- Eingedeckte Trasse, um ein einfaches Queren des zahlreichen Fußverkehrs zu ermöglichen



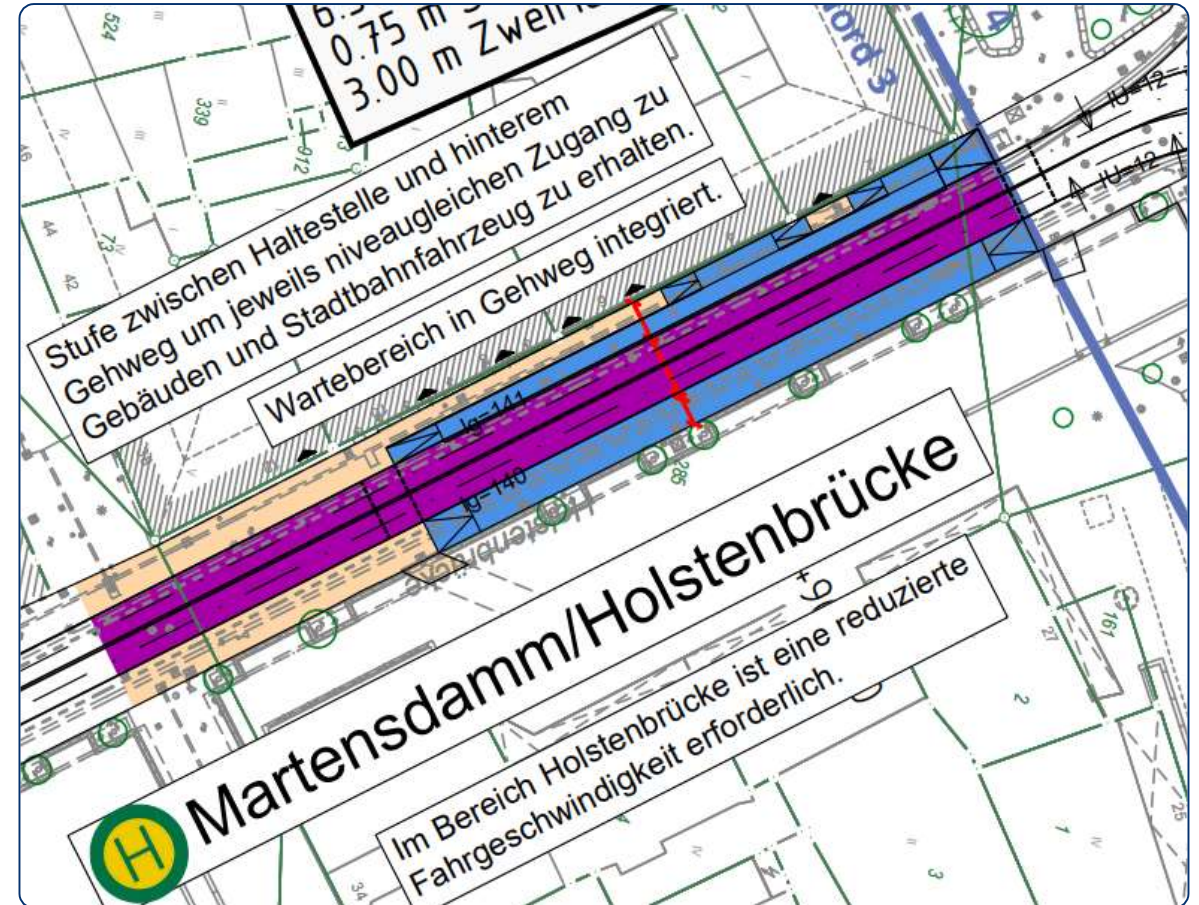
VP-03-VA-QS-V1-X-M100-4-3-4-Bergstraße_08.04.24



VP-03-VA-LP-V1-03-M1000-2-Bergstraße-18.04.2024

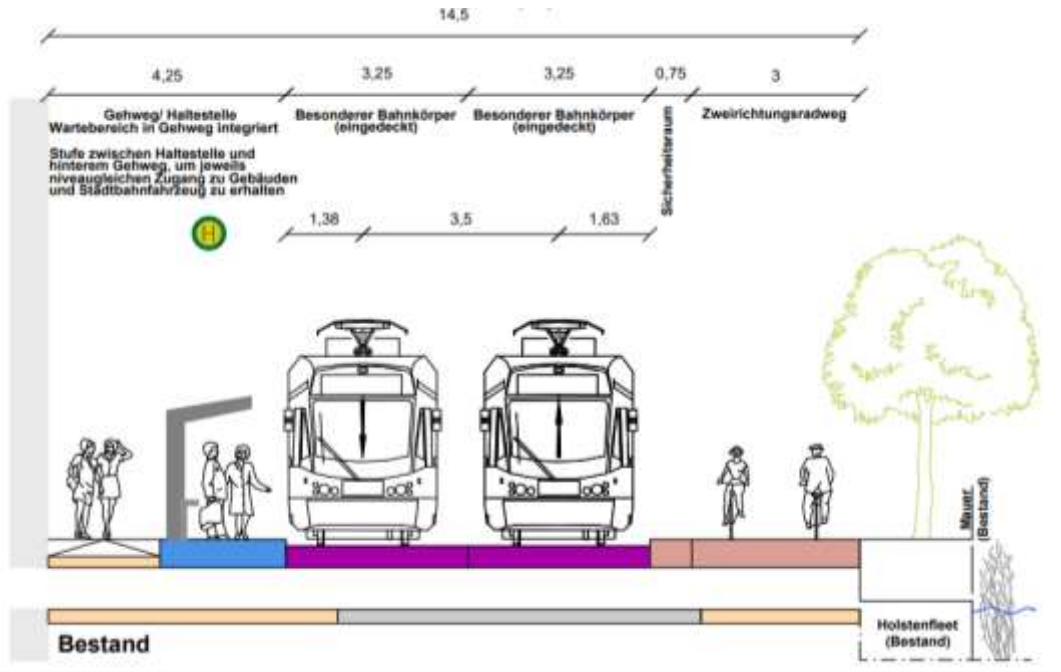
Alternative Gestaltung des Holstenfleets

- Nur bei alternativer Radverkehrsführung können die Stadtbahnhaltestellen in beide Richtungen im Holstenfleet untergebracht werden



VP-03-VA-LP-V1-03-M1000-7-Bergstraße-Rückfallebene-20.02.2024

Holstenfleet



VP-03-VA-QS-V1-X-M100-4-3-4-Bergstraße_08.04.24

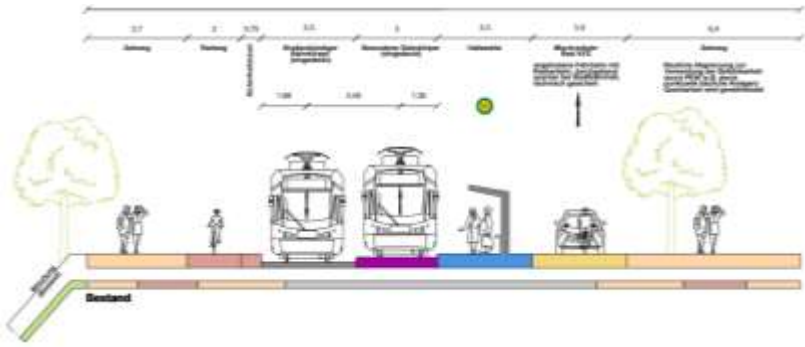
Beispiellösung Luxemburg



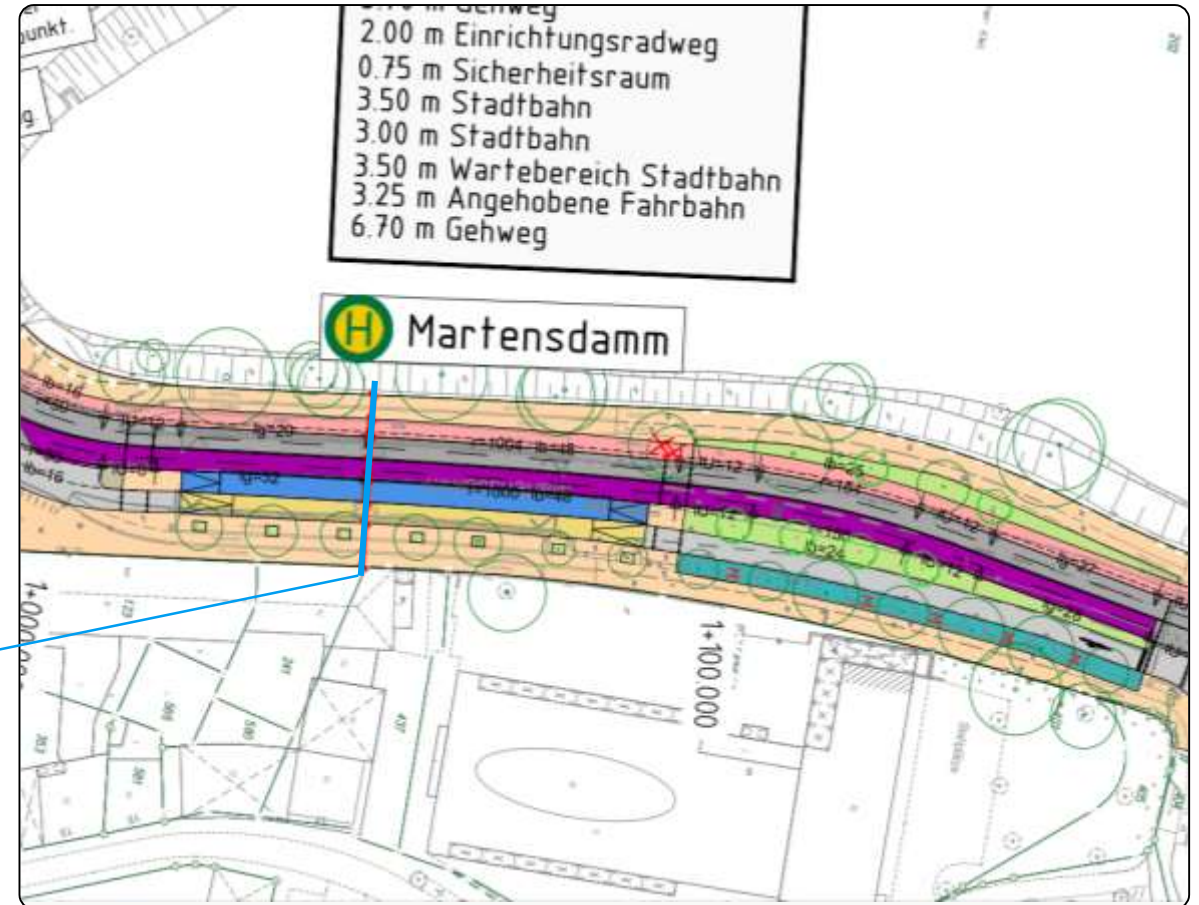
© Ingolf Berger

Martensdamm

- Besonderer Bahnkörper und eigene Kfz-Spur in Richtung Bergstraße, um Rückstau in Kreuzung durch stehende Stadtbahnen in der Haltestelle zu vermeiden
- Gemeinsame Führung Kfz-Verkehr und Rad bei reduziertem Geschwindigkeitsniveau in Richtung Bergstraße
- In Richtung Holstenfleet gemeinsame Spur Stadtbahn/Kfz und separater Radweg – Baumerhalt und kein Eingriff in Böschung

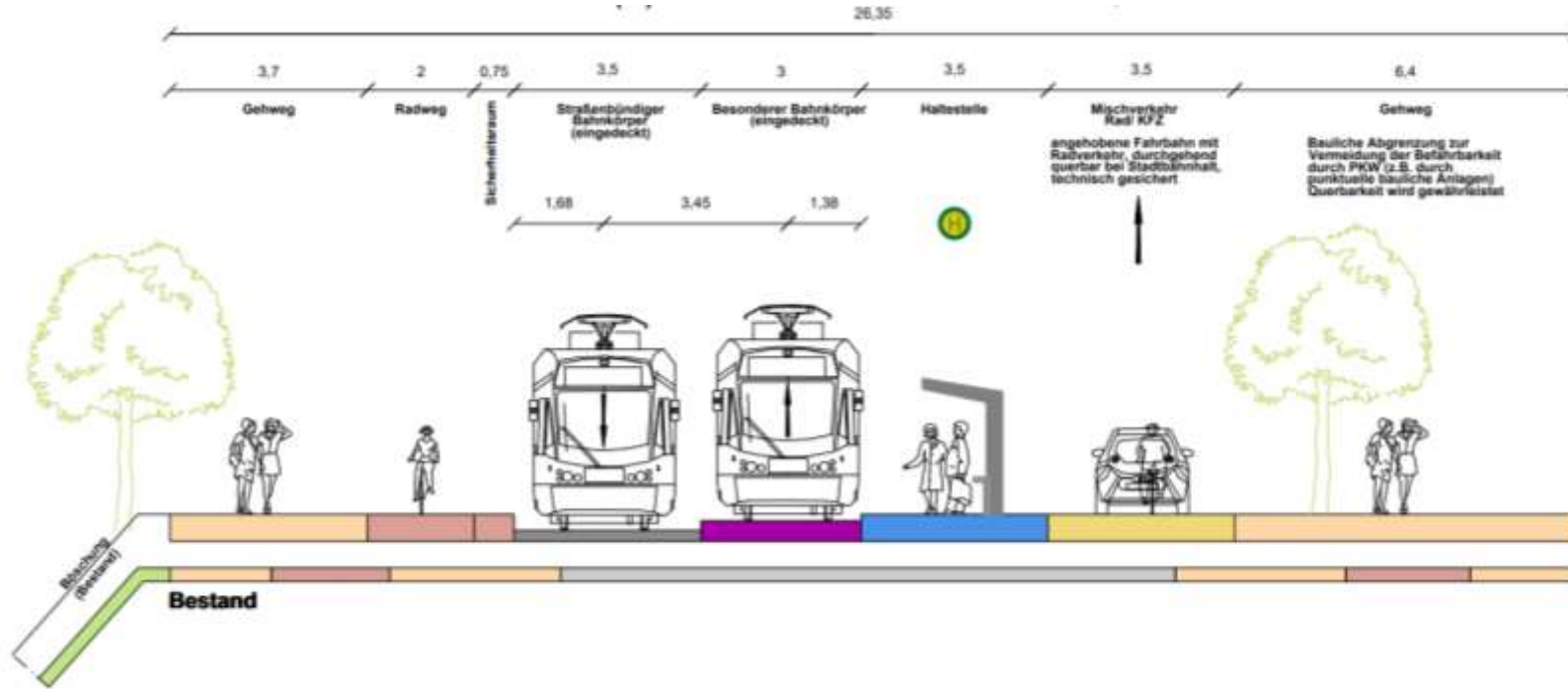


VP-03-VA-QS-V1-X-M100-4-3-4-Bergstraße_08.04.24



VP-03-VA-LP-V1-03-M1000-2-Bergstraße-18.04.2024

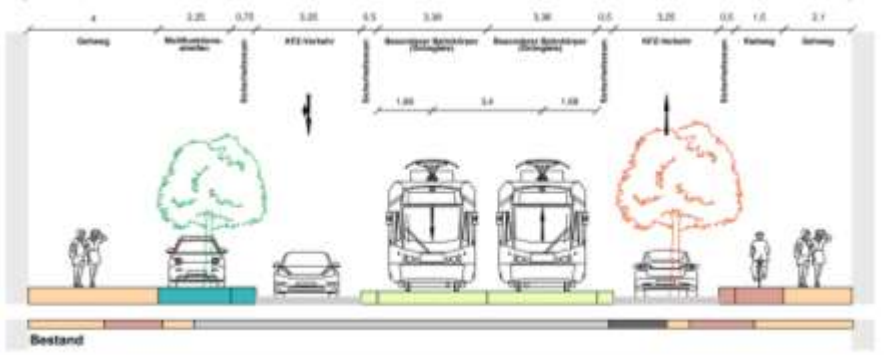
Martensdamm



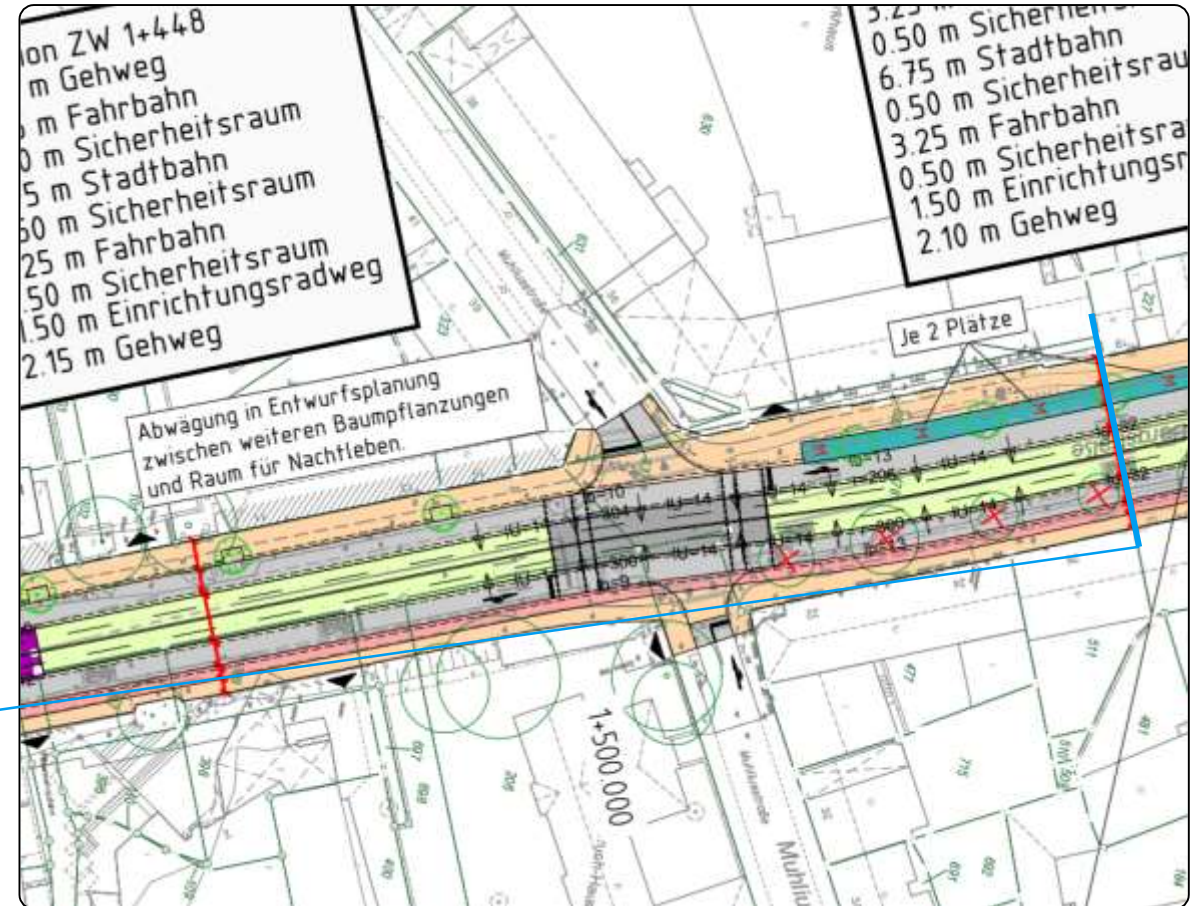
VP-03-VA-QS-V1-X-M100-4-3-4-Bergstraße_08.04.24

Bergstraße

- Besonderer Bahnkörper auf Rasengleis
- Gemeinsame Führung Kfz-Verkehr und Rad bei reduziertem Geschwindigkeitsniveau in Richtung Martensdamm
- Bergauf in Richtung Dreiecksplatz separater Radweg, um unterschiedliches Geschwindigkeitsniveau zwischen Kfz und Rad zu berücksichtigen
- Auf westlicher Seite verbreiterte Gehwege für mehr Aufenthaltsfläche für Gastronomie/Nachtleben

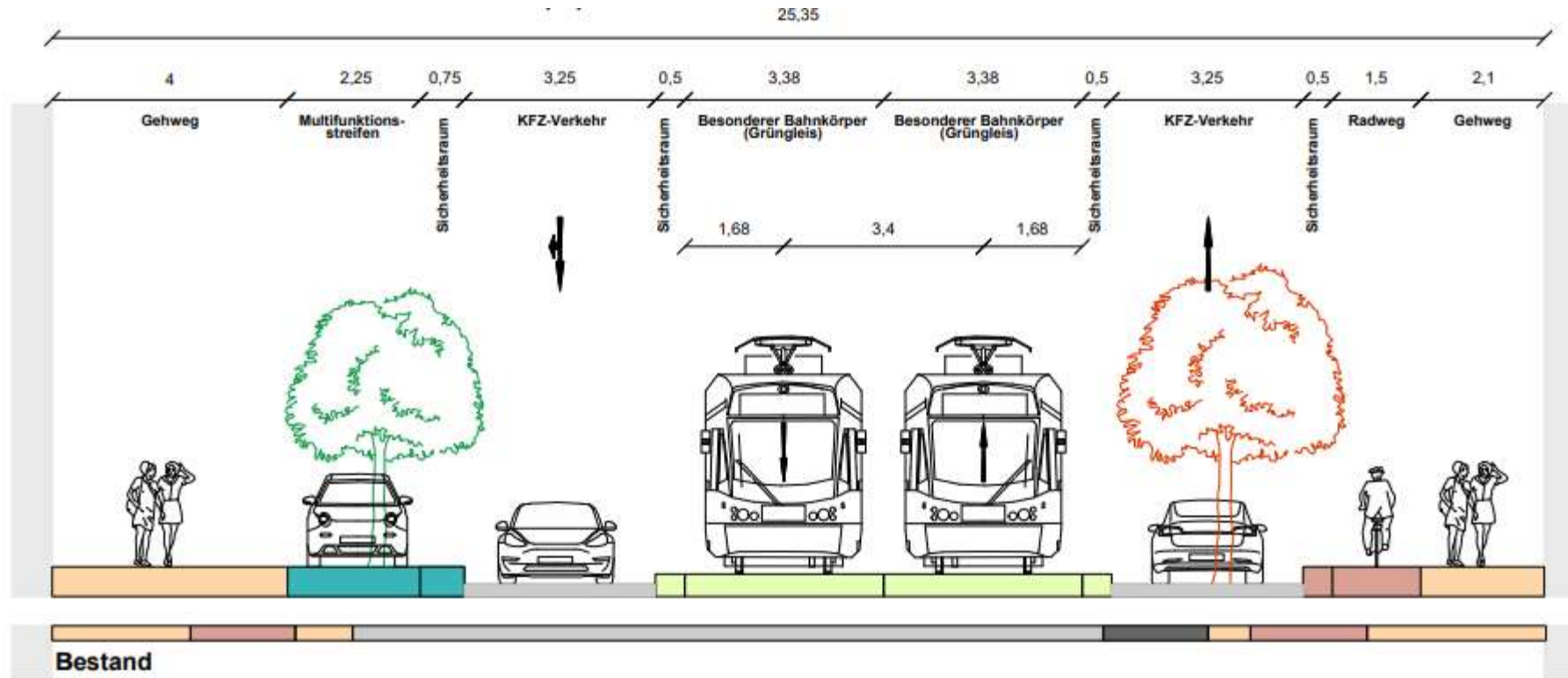


VP-03-VA-QS-VI-X-M100-5-5-6-Bergstraße_08.04.24



VP-03-VA-LP-V1-03-M1000-2-Bergstraße-18.04.2024

Bergstraße



VP-03-VA-QS-V1-X-M100-5-5-6-Bergstraße_08.04.24

Einführung einer Stadtbahn in der
Landeshauptstadt Kiel



Fragen und Anregungen?

Kiel. Sailing.City.
Kiel



Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!