Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Bericht G100

Öffentlichkeitsbeteiligung

Bericht G100
Öffentlichkeitsbeteiligung
Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

---

Inhalt

1 Projekteinordnung 3
2 Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Überblick 9
3 Planungsupdate digital / Planungsupdate nachgefragt 11
4 Dialogveranstaltung zu ÖPNV-Systemen der Zukunft 13
5 Bürger*innenforum zur Tram- und BRT-Planung (November 2021) 14
5.1 Zusammenfassung der Rückmeldungen aus dem Bürger*innenforum 16
5.1.1 Busnetzplanung 16
5.1.2 Erweiterungsmöglichkeiten des ÖPNV-Netzes 17
5.1.3 Städtebauliche Integration 17
5.1.4 Korridore 18
6 Bürger*innenforum zur Tram- und BRT-Planung (Mai 2022) 20
6.1 Zusammenfassung der Rückmeldungen aus dem Bürger*innenforum 23
6.1.1 Pro Tram: Argumente für die Tram bzw. gegen das BRT-System 23
6.1.2 Pro BRT: Argumente für das BRT-System bzw. gegen die Tram 25
6.1.3 Rückmeldungen zu den Visualisierungen 25
6.1.4 Infrastrukturpläne: Rückmeldungen mit einem konkreten Ortsbezug 28
6.1.5 Themenbezogene Rückmeldungen 28
7 Trassenspaziergänge 30
8 Online-Dialog vom 27. April - 18. Mai 2022 32
8.1.1 Bewertungskriterien 32
8.1.2 Anmerkungen zum Streckennetz 33
8.1.3 Sonstige Rückmeldungen 35
9 Infostände im Rahmen von Veranstaltungen 36
10 Schlussfolgerungen und Ausblick 37
Anhang
Beiträge aus der Beteiligung

1 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 Ergebnissen des Arbeitspakets G100-Öffentlichkeitsbeteiligung. Dieses einleitende Kapitel gibt einen kurzen Überblick über den Projekthintergrund, dessen Entstehung und Ziele und dient zur Einordnung des ab Kapitel 2 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 des fehlenden politischen Rückhaltes 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 Überblick über die angesprochenen zeitlichen Abläufe der Grundlagenstudie und den darauffolgenden Beschlüssen, die zur **Trassenstudie mit vertiefter Infrastruktur- und Gesamtsystemplanung** geführt haben sowie den darauffolgenden Phasen:

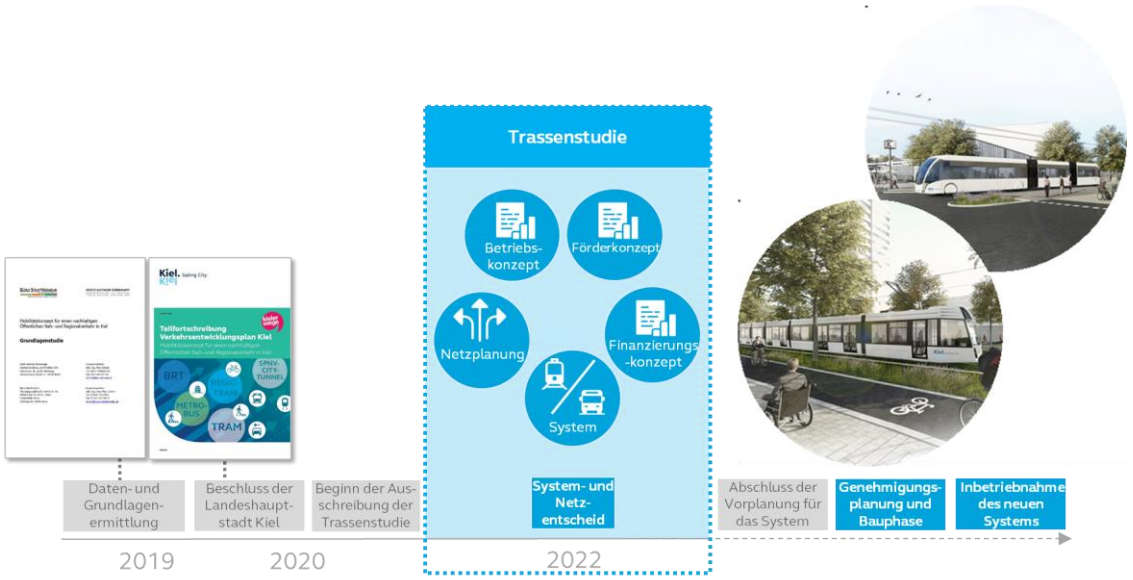

Abbildung 1: Zeitliche Einordnung Trassenstudie

Bericht G100
Öffentlichkeitsbeteiligung
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. Es sollten außerdem erste Teile einer darauffolgenden Vorplanung erreicht werden, damit diese anschließende Planungsphase 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, die in der Grundlagenstudie ermittelt wurden, verfügen über die erforderlichen Nachfragepotenziale und eignen sich für höherwertige ÖPNV-Systeme:

- Dietrichsdorf – Gaarden-Ost – Hbf. – Wik
- Neumühlen-Dietrichsdorf/FH Kiel – Gaarden-Ost – Hbf. – CAU – Suchsdorf
- Elmschenhagen – Gaarden-Ost – Hbf. – Mettenhof

Für die Abschichtung, also die Herleitung aller denkbaren Streckenabschnitte innerhalb dieser Korridore bis zum Kernnetz, hat sich das Büro Ramboll am „Formalisierte 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.

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 erarbeitet und abgeleitet werden. Letztlich wurde eine Empfehlung 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 ein Netz durch die politischen Gremien der Landeshauptstadt Kiel zu treffen. Darauffolgend 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 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 (Kopfendstellen 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:

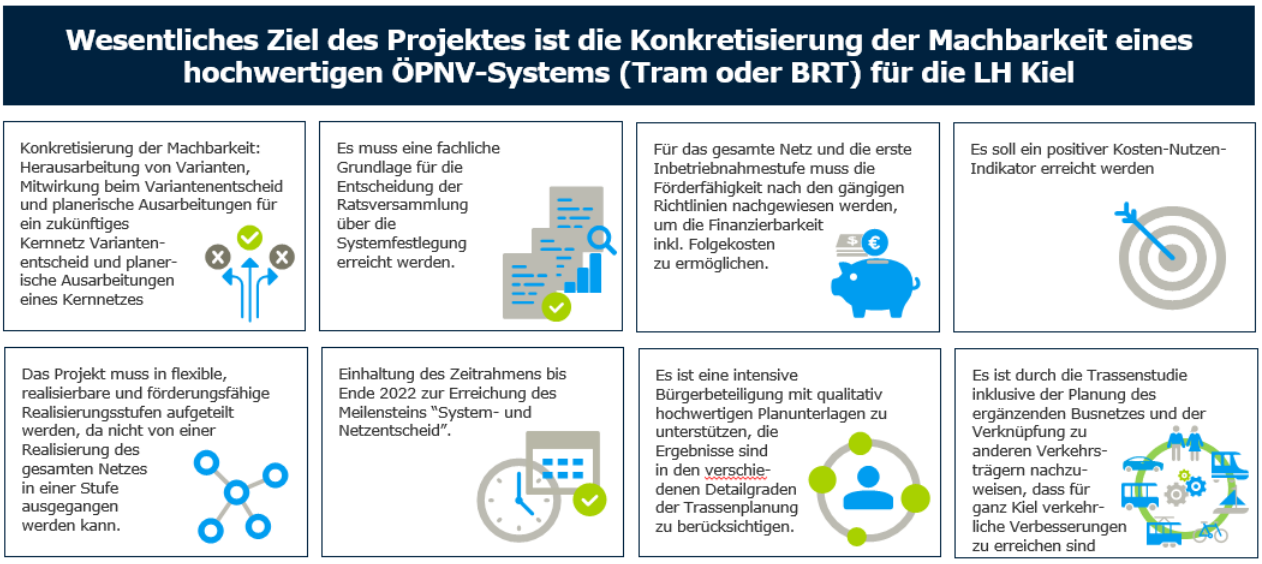

Abbildung 2: Projektziele

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

- Verknüpfung mit anderen städtebaulichen und verkehrlichen Planungsprozessen
- 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 erweitere Dokumentation der Ergebnisse 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 Mitfall (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.

Bericht G100
Öffentlichkeitsbeteiligung
Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

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
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

Bericht G100
Öffentlichkeitsbeteiligung
Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Nr.	Arbeitspaket	Inhalt Dokumentation
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
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 G100 befasst sich mit Öffentlichkeitsbeteiligung.

2 Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Überblick

Die Landeshauptstadt Kiel plant die Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems. Als hochwertiges ÖPNV-System kommen entweder ein Schnellbussystem auf eigener Fahrspur (Bus-Rapid-Transit, kurz: BRT) oder ein Tramsystem in Frage. Ende 2022 soll unter anderem entschieden werden, welches der beiden hochwertigen ÖPNV-Systeme für Kiel weitergeplant wird. Die Projektleitung für die Planungen im Rahmen der Trassenstudie liegt bei der Stabsstelle Mobilität der Landeshauptstadt Kiel. Das Planungsbüro Ramboll ist mit der Erarbeitung einer Trassenstudie beauftragt.

Im Rahmen der Planung wurden von der Stabsstelle Mobilität, Mitarbeiter*innen anderer Ämter und dem Planungsbüro Ramboll zahlreiche Treffen mit politischen Vertreter*innen und von Interessensgruppen, Stakeholder-Gespräche, Ortsbegehungen mit Gewerbetreibenden und Anwohner*innen durchgeführt. Ziel war es dabei, die Interessen der verschiedenen Gruppen in die Planung einfließen zu lassen, um die bestmögliche Lösung für ein hochwertiges ÖPNV-System in Kiel zu finden. Die Gespräche wurden mit Interessenvertreter*innen aus verschiedenen Bereichen geführt: von Umweltverbänden über politische Gremien, hin zu Vertretungen wie dem Jungen Rat oder dem Beirat für Senior*innen.

In den Jahren 2021/2022 wurde darüber hinaus eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung und -information durchgeführt. Mit der Durchführung der Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die Agenturen boy und Zebralog beauftragt.

Folgende digitale und analoge Veranstaltungen und Formate wurden durchgeführt:

- Planungsupdate digital / Planungsupdate nachgefragt – Drei digitale Veranstaltungen am 4. Juni, 6. Juni und 11. Juni 2021
- Dialogveranstaltung „BRT oder Tram: Womit können wir in die Zukunft fahren?“ am 31. August 2021 im Ostseekai, Kiel
- Bürger*innenforum zur Tram- und BRT-Planung am 12./ 13. November 2021 im Ostseekai, Kiel
- Online-Dialog zur Tram- und BRT-Planung vom 27. April - 18. Mai 2022 unter www.kiel.de/mobil
- Bürger*innenforum zur Tram- und BRT-Planung am 7. Mai 2022 im Ostseekai, Kiel
- Trassenspaziergänge in den Stadtteilen:
    - 9. Mai 2022| Wik | Treffpunkt Belvedere
    - 10. Mai 2022| Gaarden | Treffpunkt Werftstraße
    - 11. Mai 2022| Elmschenhagen | Treffpunkt Tiroler Ring
    - 12. Mai 2022| Projensdorf | Treffpunkt Steenbeker Weg

  - 13. Mai | Mettenhof | Treffpunkt Stockholmstraße

- Infostände im Rahmen von Veranstaltungen:
  - Infostand auf dem Sommerfest der Holtenauer Straße am 14. August 2022
  - Infostand beim Mobilitätsfest auf der Reventlouwiese am 28. August 2022
  - Infostand beim Brunnenfest am Vinetaplatz in Gaarden am 11. September 2022
  - Infostand beim Tag der offenen Tür im Klärwerk Bülk, am 24. September 2022

Videoaufzeichnungen und Dokumentationen der Veranstaltungen finden Sie unter: www.kiel.de/mobil bzw. unter https://kielmobil.blog/

Die vorliegende Dokumentation bietet einen Überblick über die umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung zur Tram- und BRT-Planung aus den Jahren 2021-2022.

3 Planungsupdate digital / Planungsupdate nachgefragt

Der Auftakt zur Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte in drei Informationsveranstaltungen am 4. Juni, 6. Juni und 11. Juni 2021. Aufgrund der Corona-Pandemie mussten die Termine digital stattfinden, da keine Vor-Ort-Veranstaltungen möglich waren.

Das Konzept sah eine große öffentliche Veranstaltung – das „Planungsupdate digital" – sowie zwei kleinere, vertiefende Planungsupdates vor, die auf der ersten Veranstaltung aufbauten. Die erste Veranstaltung ermöglichte den Teilnehmenden eine allgemeine Einführung in das Thema. In Impulsvorträgen von der Stabsstelle Mobilität und dem Planungsbüro Ramboll wurde der aktuelle Planungsstand vorgestellt und welche Schritte notwendig sind, um ein hochwertiges ÖPNV-System einzuführen.

Die Veranstaltungen waren interaktiv konzipiert, sodass es für die Teilnehmenden diverse Möglichkeiten gab, sich aktiv einzubringen.

Über 100 Fragen und Hinweise von Teilnehmenden wurden gesammelt. Im Nachgang zur Veranstaltung wurden diese geclustert und gebündelt beantwortet. Bei den Formaten „Planungsupdates nachgefragt" wurden einige dieser weiterführenden Fragen beantwortet, weitere Fragen wurden auf der Website beantwortet.

Die Beiträge waren vielfältig. So brachten die Teilnehmenden beispielsweise folgende Anliegen zur Gesamtplanung ein:

- schnelle Entscheidung für ein ÖPNV-System, um mit der Umsetzung zu beginnen und die Verkehrsbelastung zu reduzieren,
- Barrierefreiheit und Platzkapazität zur Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen und Fahrrädern mitdenken,
- hohe Frequenz/Taktung,
- Hinweis, dass Pkw-Verkehr in hohem Maße durch Pendler*innen verursacht, gute Park+Ride-Möglichkeiten benötigt,
- Christian-Albrechts-Universität (3.500 Angestellte, 27.000 Studierende) muss als Verursacher eines hohen Verkehrsaufkommens in der Planung berücksichtig werden,
- Hinweis, dass der motorisierte Pkw-Verkehr unattraktiv gemacht werden muss, damit die Bevölkerung zum Umdenken bewegt wird und auf den ÖPNV umsteigt.

Die Planer*innen griffen die Fragen der Teilnehmenden auf. Die Teilnehmenden beschäftigten sich beispielsweise mit folgenden Fragen:

- Wird es einen Bürger*innenentscheid zu den Trassen geben?
- Wo werden die Linien entlanggehen?
- Warum erscheint der Kieler Süden in der Planung als eher irrelevant?
- Inwieweit soll ein Anschluss des Holsteinstadions erfolgen?
- Ist eine Querung Tram / Eisenbahn auf der Eckernförder Straße möglich?

Diese Beiträge sind nur ein kleiner Ausschnitt der diskutierten Themen. Eine Übersicht aller Beiträge ist im Anhang zu finden.

An der ersten Veranstaltung am 4. Juni nahmen rund 100 Kieler*innen teil, überwiegend interessierte Bürger*innen und Vertreter*innen aus Politik und Verwaltung. An den vertiefenden Formaten „Planungsupdate nachgefragt" nahmen jeweils rund 20 Kieler*innen teil.

Im Kieler Mobilitätsblog kielmobil finden Sie die Videomitschnitte zu den Planungsupdates sowie die Präsentation.

Fragen und Antworten aus den Veranstaltungen sind im Anhang dieser Dokumentation zu finden sowie online bei der Rückschau zum Planungsupdate 1 und Planungsupdate 2

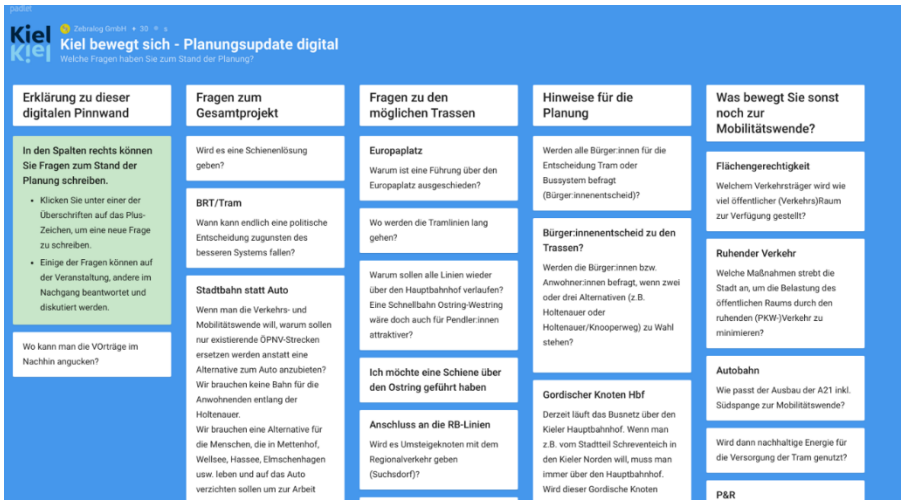

Abbildung 3: Ausschnitt von gesammelten Fragen der Teilnehmenden, die während der Veranstaltung sowie im Nachgang beantwortet wurden.

4 Dialogveranstaltung zu ÖPNV-Systemen der Zukunft

Die Dialogveranstaltung am 31. August 2021 im Kieler Ostseekai ging der Frage nach, welches System für die Landeshauptstadt besser geeignet ist: Tram oder BRT? Impulsvorträge von Vertreter*innen aus Malmö und Luxemburg halfen dabei, sich in die Vorzüge und Besonderheiten der verschiedenen Systeme einzudenken: Während das BRT-System in Malmö beispielsweise vergleichsweise kostengünstig eingeführt werden konnte, zeichnet sich das Tram-System in Luxemburg durch seine hohe Kapazität aus.

Die Teilnehmenden hatten die Gelegenheit, sich im Gespräch mit Vertreter*innen der Stabsstelle Mobilität, dem Planungsbüro Ramboll und den Gästen aus Luxemburg und Malmö ein eigenes Bild von den Unterschieden von Tram und BRT zu machen.

Die Videoaufzeichnung zur Dialogveranstaltung mit Vorträgen und Diskussion finden Sie online.

Abbildung 4: Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer und Christoph Karius, Leiter der Stabsstelle Mobilität, diskutierten in einer Podiumsdiskussion mit Nils Jänig (Planungsbüro Ramboll), Helge Dorstewitz (Directeur Nouvelles Lignes bei der Verkehrsgesellschaft Luxtram, Luxemburg) sowie Stephan Bösch (Trivector Traffic,Malmö) / Bilder: Ausschnitt von Videomitschnitt

5 Bürger*innenforum zur Tram- und BRT-Planung (November 2021)

Das Bürger*innenforum zur Tram- und BRT-Planung war als zweitägige Veranstaltung mit umfangreichem Vortragsprogramm und einer großen Ausstellungsfläche auf zwei Geschossen des Kieler Ostseekais konzipiert. Am 12. und 13. November 2021 kamen rund 550 Kieler*innen zum Bürger*innenforum und informierten sich über den Planungsstand rund um die Trassenstudie: Wo genau wird die Trasse des neuen ÖPNV-Systems entlanglaufen? Wieviel Platz brauchen der Fuß-, Rad- und Autoverkehr neben der Tram oder dem BRT-System? Wie kann das Busangebot in Ergänzung zum neuen Nahverkehrssystem aussehen, damit alle Stadtgebiete gut angebunden sind? Diese und weitere Fragen wurden mit den Teilnehmenden diskutiert.

Für die Veranstaltung wurden zwei Geschosse des Kieler Ostseekais genutzt. Eine Ausstellung im Erdgeschoss ermöglichte den Teilnehmenden an zahlreichen Stationen vertiefende Einblicke in die Planung zu bekommen. So wurden die sechs Planungskorridore für das hochwertige ÖPNV-System mit Funktionskonzepten, Infrastrukturplänen, Erläuterungen und Rückmeldemöglichkeiten vorgestellt. Andere Stationen informierten über das ergänzende Busnetz, die städtebauliche Integration und die städtischen Erweiterungen. Ein Kartenteppich von 27 m² Größe ermöglichte es den Besucher*innen, einen guten Gesamtüberblick über die mögliche Linienführung von Tram bzw. BRT zu bekommen. An den Stationen gab es für die Bürger*innen verschiedene Beteiligungsmöglichkeiten. Beiträge konnten sowohl digital als auch über Rückmeldekarten analog abgegeben werden. Die Möglichkeit, Fragen und Hinweise zur Planung abzugeben, wurde rege genutzt. Insgesamt gingen 378 Beiträge ein.

Alle Stationen wurden von Mitarbeiter*innen verschiedener Ämter der Landeshauptstadt Kiel sowie des Planungsbüros Ramboll betreut. So konnten die Fragen der Besucher*innen direkt vor Ort beantwortet werden.

Die Hinweise und Fragen der Teilnehmenden zum Verlauf der Trasse in den verschiedenen Korridoren, der städtebaulichen Integration, dem Busnetz und den Erweiterungsmöglichkeiten wurden dokumentiert, zusammengefasst und flossen in die weitere Planung ein. Alle Beiträge sind im Anhang zu finden.

Parallel zur Ausstellung gab es während der gesamten Veranstaltung im oberen Stockwerk des Ostseekais ein Rahmenprogramm. Die offizielle Begrüßung erfolgte durch den Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer. Die Vertreter*innen der Stabsstelle Mobilität und Ramboll hielten Vorträge zu den folgenden Themen:

- Einführung zur Bedeutung eines hochwertigen ÖPNV-Systems, den Herausforderungen und dem Ansatz bei der Planung
- Vorstellung der Trassenplanung in allen sechs Korridoren mit den jeweiligen lokalen Besonderheiten bei der Streckenführung (in Richtung Wik, Suchsdorf, Innenstadt, Mettenhof, Neumühlen-Dietrichsdorf, Elmschenhagen)
- Städtebauliche Integration des hochwertigen ÖPNV-Systems
- Erweiterungsmöglichkeiten des ÖPNV-Netzes im Stadtgebiet
- Busnetzplanung als Ergänzung zum neuen ÖPNV-System

Nach jedem Vortrag gab es eine Diskussionsrunde, in der Teilnehmende Fragen stellen und Hinweise einbringen konnten, die durch Vertreter*innen der Landeshauptstadt Kiel und des Planungsbüros Ramboll beantwortet wurden.

Die Videoaufzeichnung des Bürger*innenforums zur Tram und BRT-Planung vom 12./13. November 2021 finden Sie online.

Abbildung 5: Ausstellung und Vorträge auf dem Bürger*innenforum im November 2022 / Fotos: Frank Peter

5.1 Zusammenfassung der Rückmeldungen aus dem Bürger*innenforum

Die Teilnehmenden des ersten Bürger*innenforums interessierten sich sehr für die konkrete Planung in den verschiedenen Stadtteilen entlang der Korridore. In der Ausstellung wurden aneinander angrenzende Korridore gemeinsam dargestellt, weshalb sie auch hier gebündelt benannt werden.

Insgesamt wurden 205 Beiträge zu den Funktionskonzepten abgegeben, davon 89 für die Korridore Nord und Nord-West, 68 Beiträge für die Korridore Innenstadt und West sowie 48 Beiträge für die Korridore Nord-Ost und Süd-Ost.

Auch die weiteren Themen, wie die Erweiterung des ÖPNV-Netzes (52 Beiträge), die Städtebauliche Integration (45 Beiträge) und die Busnetzplanung als Ergänzung zum neuen ÖPNV-System (39 Beiträge) stießen auf großes Interesse. Darüber hinaus wurden 23 allgemeine Beiträge abgegeben.

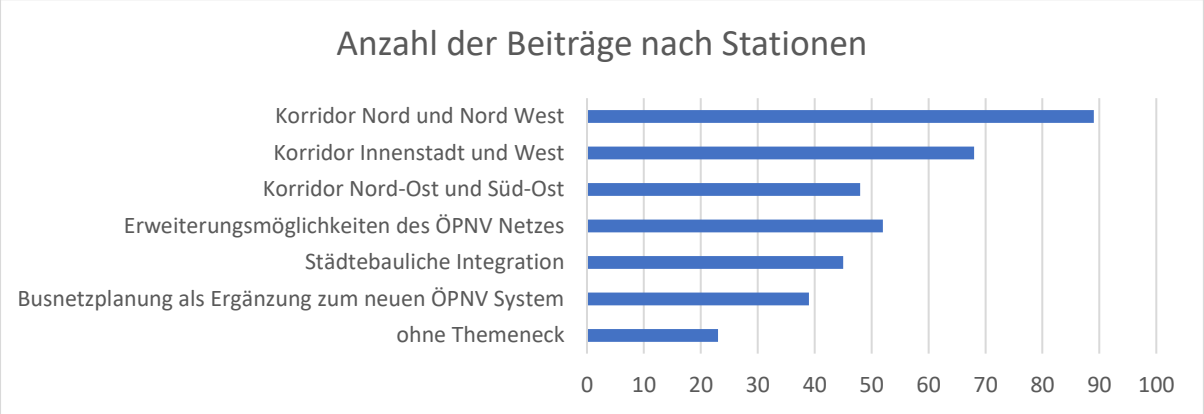

Abbildung 6: Anzahl der Beiträge nach Stationen

5.1.1 Busnetzplanung

Viele Beiträge wiesen darauf hin, dass bestimmte Stadtteile besser an das ÖPNV-Netz (inkl. S-Bahnen) angeschlossen werden sollten, beispielsweise:

- Innenstadt zum Wiker Balkon
- S-Bahn-Netz nach Neuwittenbek, Altenholz-Friedrichsort, Melsdorf, Hassee, Kronshagen, Elmschenhagen-Raisdorf, Oppendorf-Schönkirchen
- Stadtgrenze Russee
- Ringverbindung in Randgebieten z.B. Melsdorf - Mettenhof - Russee, da in aktueller Planung keine Verbindung Melsdorf-Russee vorgesehen

- bessere Anbindung der Gemeinden nördlich des Kanals, insbesondere Altenholz, Dänischenhagen, Strande
- Verbindungen für die Berufspendler*innen in die Umlandgemeinden / Stadtteile wie Wellsee, Molfsee, Flintbek
- bessere Anbindung GEOMAR
- Direktverbindung Mettenhof - Citti-Park
- Schnellbus Elmschenhagen
- Fähranleger Holtenau
- Bahnhaltepunkt Meimersdorf

Andere Beiträge wiesen auf die Nutzerfreundlichkeit, die Pünktlichkeit des ÖPNV und die Ticketpreise hin, beispielsweise:

- Fahrradmitnahme günstig oder kostenlos wie in Kopenhagen
- Klares, übersichtliches Liniennetz, nicht so viele Linien
- ÖPNV muss günstiger sein als das Auto.
- Eigene Trasse ist notwendig, damit ÖPNV nicht im Stau steht.

5.1.2 Erweiterungsmöglichkeiten des ÖPNV-Netzes

Bei den Erweiterungsmöglichkeiten des ÖPNV-Netzes wurden sowohl konkrete Orte als auch ortsunabhängige Belange angesprochen. So wurde beispielsweise die Anbindung in den Kieler Süden (z.B. in Richtung Eiderbrücke, Molfsee, Meimersdorf, Schulensee, Wellsee) sowie in den Norden (sowohl in Richtung Nordwest mit Holtenau und Schilksee als auch Nordost mit Heikendorf und Laboe) mehrfach gefordert. Ein Beitrag wies darauf hin, dass das Ostufer wiederholt benachteiligt werde.

Andere Beiträge sprachen sich für mehr Park+Ride-Parkplätze aus, von denen aus die Innenstadt durch Pendlerbusse erreicht werden solle.

Wichtig sei auch die Anbindung des Universitätsklinikums (UKSH), damit Mitarbeitende auf den privaten Pkw verzichten könnten.

5.1.3 Städtebauliche Integration

Beim Thema städtebauliche Integration fand die Tram bei vielen Teilnehmenden Anklang. Als Argument wurde genannt, dass diese umweltfreundlicher sei (z.B. durch Rasengleise, Versickerungsfähigkeit (Stichwort Schwammstadt), kein Reifenabrieb, mehr Personenkapazität, bessere Haltbarkeit der Schienen gegenüber Straßen für das BRT und darüber hinaus einen höheren Fahrkomfort aufweise. Gleichzeitig gab es vereinzelt Teilnehmende, die sich für das BRT aussprachen, da dieses leichter zu realisieren sei und keine Schienen benötigt würden.

Bei allen Maßnahmen sei die Barrierefreiheit zu beachten. Bestehende urbane und lebendige Lebensräume (durch spielende Kinder und Außengastronomie) sollten

in ihrem Charakter erhalten bleiben (z.B. Vinetaplatz und Elisabethstraße/Fußgängerzone).

5.1.4 Korridore

Bei allen Stationen konnten sowohl ortsbezogene als auch ortsunabhängige Beiträge abgegeben werden. Viele unterschiedliche Orte wurden benannt. Die Holtenauer Straße wurde mit 42 Beiträgen besonders häufig angesprochen.

In den Beiträgen wurde beispielsweise gefordert, dass in der Holtenauer Straße keine zweispurige Trassenführung geplant werden solle, da diese zu platzintensiv sei. Die Holtenauer Straße solle ein „Lebensraum" und kein „Verkehrsraum" sein. Wichtig sei auch eine gut durchdachte Radwegeführung.

Abbildung 7: Rückmeldungen zur Trassenführung - je größer die Schrift, desto öfter wurde ein Bereich genannt.

Kontrovers diskutiert wurde, ob die Trasse entlang des Knooper Wegs oder entlang der Holtenauer Straße geführt werden solle.

Für die Olshausenstraße wurde angemerkt, dass Fahrräder auf einer eigenen Spur fahren sollten.

Folgende Vorschläge für andere Haltepunkte wurden von den Teilnehmenden eingereicht:

- Höhe Schneiderkamp statt Höhe Edeka/Rewe
- Am Bahnhof Suchsdorf (Nördlicher Übergang) statt Höhe Suchskrug
- Ecke Bremerskamp/Olshausenstraße statt Höhe Leibnizstr.
- Höhe jetzige Haltestelle Unisport statt Höhe Mühlenweg.

In weiteren Rückmeldungen wurden beispielsweise barrierefreie Zugänge gefordert, die Möglichkeit für Fahrradmitnahme im ÖPNV, durchgängige Fahrradwege miteinzuplanen sowie eine mögliche Gentrifizierung und Verdrängung durch steigende Mieten mitzudenken.

6 Bürger*innenforum zur Tram- und BRT-Planung (Mai 2022)

Das Bürger*innenforum zur Tram- und BRT-Planung wurde am 7. Mai 2022 von 11 bis 18 Uhr im Ostseekai in Kiel durchgeführt. Die Veranstaltung war erneut inhaltlich und räumlich auf die beiden Geschosse des Ostseekais aufgeteilt: verschiedene Impulsvorträge der Stabsstelle Mobilität und des Planungsbüros Ramboll im Obergeschoss sowie eine umfangreiche Ausstellung im Erdgeschoss. Der Fokus der Veranstaltung lag dabei auf der Vorbereitung zum Systementscheid. Die Planer*innen erklärten den Besucher*innen, welche Bewertungskriterien für den Systementscheid herangezogen wurden und wie sich Tram und BRT mit Blick auf Kapazität, Takt, Nutzerfreundlichkeit oder Betrieb unterscheiden. Detailfragen zur Planung konnten anhand der umfassenden Infrastrukturpläne und den Funktionskonzepten erläutert werden. Hinweise von Bürger*innen zur Planung wurden aufgenommen.

Abbildung 8: Ausstellung auf dem Bürger*innenforum im Mai 2022 / Fotos: Frank Peter

Visualisierungen und Videos boten einen Blick in die Zukunft und vermittelten, wie wir uns das zukünftige hochwertige ÖPNV-System vorstellen können. Historische Bilder und Videos erinnerten daran, dass es in Kiel in der Vergangenheit bereits eine Straßenbahn gegeben hat – auch wenn sie damals sehr anders ausgesehen hat als ein hochwertiges ÖPNV-System der Zukunft. An allen Stationen war es den Kieler*innen möglich, sich im direkten Gespräch mit den Expert*innen der Landeshauptstadt Kiel und des Planungsbüros Ramboll einzubringen. Die Planer*innen und Mitarbeiter*innen der Landeshauptstadt beantworteten die Fragen der Besucher*innen zur möglichen Trassenführung und ihrer städtebaulichen Integration, sowie Fragen zum Busnetz, zu Park+Ride und weiteren Themen rund um den hochwertigen ÖPNV. Die Teilnehmenden konnten ihre Hinweise und Fragen schriftlich (analog und digital) einbringen. Die Rückmeldungen wurden im Anschluss ausgewertet und flossen in die weitere Planung ein.

Rund 300 Kieler*innen besuchten die Veranstaltung.

Die Videoaufzeichnung zum Bürger*innenforum zu Tram und BRT-Planung im Mai 2022 finden Sie online unter kiel.de/stadtbahn

Samstag, 07. Mai 2022, 11-18 Uhr

12.00 Uhr	**Begrüßung Oberbürgermeister** Dr. Ulf Kämpfer
12.10 Uhr	**Einführungsvortrag** zur Tram- und BRT-Planung
12.30 Uhr	**Impulsvortrag:** Systemdefinition Tram und BRT für Kiel - was heißt das?
13.30 Uhr	**Pause**
14.00 Uhr	**Impulsvortrag:** Städtebauliches Gesamtkonzept
15.00 Uhr	**Impulsvortrag:** Wie gelingt die Verknüpfung des zukünftigen Netzes Tram/BRT zu allen anderen Verkehrsarten?
15.50 Uhr	**Pause**
16.00 Uhr	**Impulsvortrag:** Wie wurde das zukünftige Netz Tram/BRT für die Landeshauptstadt Kiel entwickelt? Wo soll die Tram oder der BRT langfahren?
17.00 Uhr	**Zusammenfassung und Ausblick**
17.50 Uhr	**Ende**

Abbildung 9: Vortragsprogramm des Bürger*innenforums am 7. Mai 2022

Bericht G100
Öffentlichkeitsbeteiligung
Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Abbildung 10: Auf Monitoren wurden den Teilnehmenden die detaillierten Infrastrukturpläne zur Verfügung gestellt. Rückmeldungen der Teilnehmenden wurden vom Planungsbüro Ramboll nach der Veranstaltung ausgewertet und flossen in die Planung ein. Fotos: Frank Peter

Abbildung 12: Nach der Begrüßung durch Oberbürgermeister Dr. Ulf Kämpfer erläuterten die Planer*innen die Zwischenergebnisse der Trassenstudie / Fotos: Frank Peter

Abbildung 11: Beispiele für Visualisierungen, die beim Bürger*innenforum präsentiert wurden (Visualisierung: Ramboll / Studio Dreiseitl)

6.1 Zusammenfassung der Rückmeldungen aus dem Bürger*innenforum

Auf der Veranstaltung wurden die Unterschiede von Tram und BRT dargelegt. Die Teilnehmenden griffen diese Erklärungen auf und brachten eigene Argumente für oder gegen eines der beiden Systeme ein. Darüber hinaus wurden konkrete Hinweise zu Haltestellen und Streckenverläufen sowie zu weiteren Aspekten gegeben. Zusammenfassend wurden folgende Argumente durch die Teilnehmenden genannt:

6.1.1 Argumente für die Tram bzw. gegen das BRT-System

Die Tram wird in den Beiträgen der Bürger*innen überwiegend als Favorit bezeichnet. Einige Teilnehmende betonen, dass es keine Argumente gegen die Tram gäbe und sehen die Tram als unverzichtbar für eine Landeshauptstadt an. Busse werden, wie an den folgenden Aussagen erkennbar, von einigen der Teilnehmenden prinzipiell weniger geschätzt:

Fahrkomfort: Der Fahrkomfort sei bei der Tram höher als beim BRT. Durch die Einführung der Tram würde die Innenstadt Kiels aufgewertet und touristisch interessanter. Die Ökobilanz der Tram sei deutlich besser als beim BRT.

Begrünung/Flächenversiegelung: Die Teilnehmenden sehen es als positiv an, dass die Trasse der Tram in weiten Teilen begrünt werden kann. Die Flächen müssten nicht versiegelt werden. Dies wirke sich positiv auf Umwelt, Stadtklima und Stadtbild aus. Unter ökologischen Gesichtspunkten werden bei der begrünten Trasse ein möglicher Regenabfluss und die Kühlung im Sommer gesehen. Auch Schall würde durch die Begrünung geschluckt werden, sodass es zu weniger Lärmbelastung käme. Schienen seien heute leiser als Reifen. Die begrünten Trassen werden als „menschenfreundlicher" bezeichnet.

Kapazität: Die Größe der Tram im Vergleich zum BRT-System wird als klarer Vorteil angesehen. Eine Tram kann deutlich mehr Menschen aufnehmen, aber auch der Transport von Fahrrädern und andere Gegenständen werden als Vorteile genannt. Busse seien zu Stoßzeiten unangenehm voll. Bei der Tram wäre dies nicht der Fall. Durch die höhere Kapazität bei der Tram könnten verlässlicher Fahrräder mitgenommen werden, ohne dabei einem Rollstuhlfahrer den Platz wegzunehmen. Die Radmitnahme solle günstiger oder kostenlos angeboten werden.

Taktung: Die Tram sei besser für die Stadtverkehr-Taktung geeignet, so die Rückmeldungen. Sie könne mit Stoßzeiten besser umgehen. Für das BRT-System sei bereits eine enge 5-Minuten-Taktung geplant – hier gäbe es weniger Spielraum, den Takt noch weiter zu verkürzen, um einer weiter steigenden Nachfrage

nachzukommen - anders als bei der Tram. Durch die größeren Fahrzeuge und der daraus resultierenden Taktung benötige die Tram weniger Fahrzeuge und damit auch weniger Fahrer*innen, was als weiterer Vorteil genannt wurde. Eine zukünftige Vollautomatisierung und die Umsetzung des autonomen Fahrens sei bei der Tram einfacher.

Reifenabrieb: Mehrere Teilnehmende des Bürger*innenforums sprachen sich für die Tram aus, da sie Nachteile durch den Reifenabrieb und den Abrieb der Bremsen des BRT-Systems sehen. Durch den Reifenabrieb beim BRT-System sei von einer höheren Feinstaubbelastung auszugehen.

Finanzielle Förderung: Die Tatsache, dass es derzeit nur für Tram-Systeme eine finanzielle Förderung gibt, wurde von Teilnehmenden als wichtiger Punkt für die Tram angesehen.

Barrierefreiheit: Die Tram sei von Vorteil mit Blick auf die Barrierefreiheit: Mit Schienen ließe sich für Rollstuhlfahrende voraussagen, wie weit der Abstand von der Bahnsteigkante sei. Dies wäre bei einem BRT nicht der Fall – die Abstände würden sich immer ändern.

Mischbetrieb: Langes, unübersichtliches BRT-Fahrzeug sei für Radfahrer*innen im Mischbetrieb viel schwieriger einzuschätzen und gefährlicher als eine Tram, bei der man anhand der Schienen sehen könne, wo sie fahre.

Erweiterungspotenzial: Das Tramsystem könne zur Nutzung von Regionaleisenbahntrassen erweitert werden – das BRT-System könne hingegen nicht erweitert werden.

Langlebigkeit: Schienen seien um ein Vielfaches langlebiger als Straßen ebenso die Tramfahrzeuge.

Europäischer Vergleich: Ein Teilnehmer führt an, dass die Erfahrungen mit dem BRT-System in Malmö nicht gut seien. Von einem BRT-System in Kiel sollte Abstand genommen werden.

6.1.2 Argumente für das BRT-System bzw. gegen die Tram

Insgesamt wurden nur wenige Argumente für die Einführung des BRT-Systems genannt. Von Vorteil sei die hohe Flexibilität des BRT-Systems für eine mögliche zukünftige Erweiterung.

Befürchtet wird von ein paar Teilnehmenden, dass es durch die Tram zu Erschütterungen und Lärm kommen könne – insbesondere in der Nähe von Altbausubstanz.

6.1.3 Rückmeldungen zu den Visualisierungen

Zahlreiche Visualisierungen, wie man sich eine zukünftige Stadtgestaltung vorstellen kann, ermöglichten den Teilnehmenden des Bürger*innenforums, sich eine bessere Vorstellung des Stadtraumes nach der Einführung eines Tram- oder BRT-Systems zu machen. Die Visualisierungen wurden von den Kieler*innen vorwiegend positiv aufgenommen und vielfach als gelungen bezeichnet.

Bei der Veranstaltung brachten Teilnehmende insbesondere Rückmeldungen zu den Darstellungen vom Bernhard-Minetti-Platz sowie den Holtenauer Arkaden ein. Darüber hinaus gab es einzelne Rückmeldungen und Fragen, die beispielsweise darauf abzielten, den Autoverkehr innerhalb Kiels weiter zu reduzieren oder den Süden noch besser anzubinden.

Bernhard-Minetti-Platz

- Die Begrünung von Bahntrassen wird positiv gesehen, da dies die Aufenthaltsqualität erhöhe, Schall schlucke und sich auch positiv auf die Artenvielfalt auswirke.
- Die Teilnehmenden sprechen sich dafür aus, im Zuge des Umbaus die Radwege zu erneuern und dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum zu geben. Auf diese Weise ginge der Autoverkehr zurück, was sich positiv auf die Aufenthaltsqualität auswirken würde.
- Der Raum zwischen Knooper Weg und Esmarchstraße solle fußgängerfreundlicher werden, so ein Teilnehmer: Einerseits durch mehr Raum an den Rändern, andererseits durch eine große Durchlässigkeit im Bereich der Trasse und Haltestelle. Es solle sich wie ein zusammenhängender Platz anfühlen. Verkehr könne nachrangig behandelt werden.
- Vorgeschlagen wird, das Wartehäuschen zur Grünanlage zu verschieben, um die Laufachsen über den Platz zu erhalten. Gleichzeitig könnte eine erhöhte Fahrbahn für die Rad- und Autofläche dazu beitragen, den Bereich zum Platz zugehörig zu machen. Der Bereich habe ein hohes stadtgestalterisches Potenzial, daher sollte eine hochwertige Oberflächengestaltung der Trasse im Haltestellenbereich erfolgen.
- Es wird gefragt, was mit dem „unschönen Parkplatz Ecke Holtenauer Straße/Knooper Weg" passiere.

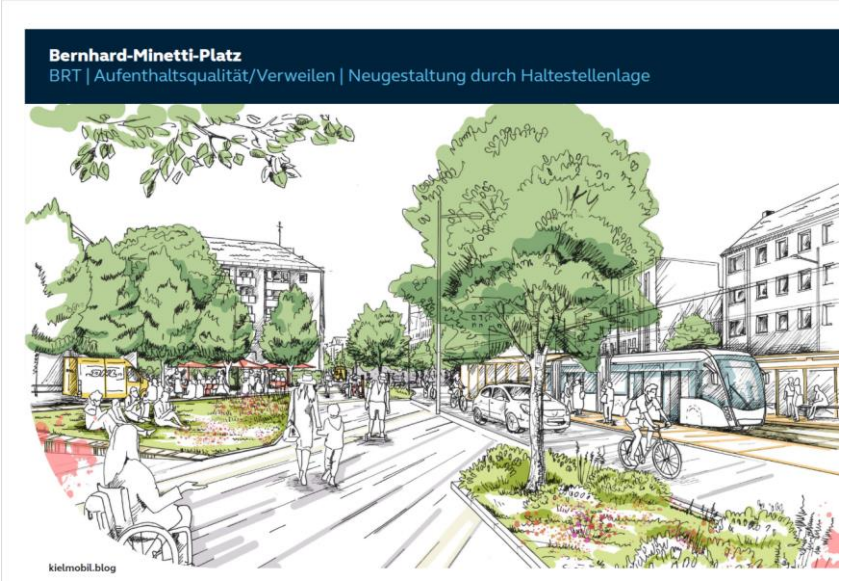

Abbildung 13: Visualisierung des BRT-Systems am Bernhard-Minetti-Platz nach einer Neugestaltung der Haltestellenlage

Holtenauer Arkaden

Die Visualisierungen zu den Holtenauer Arkaden werden von den Teilnehmenden als sehr gelungen gesehen. Positiv hervorgehoben werden insbesondere: Die Führung des hochwertigen ÖPNV-Systems (HÖV) in Straßenrandlage im Haltestellenbereich und in Mittellage mit Rasengleis im Geschäftsbereich. Der HÖV sei somit für Nutzer*innen der Einkaufsstraße ohne Einstiegswiderstand erreichbar und im Geschäftsbereich könne der Anlieferverkehr ungestört (ohne Störung des HÖV) die Anlieferzonen nutzen. Es entstünde der Eindruck eines zusammenhängenden Platzes. Positiv seien auch die großen Fußgängerüberwege. Bei einer Umgestaltung sollten auch in den Nebenstraßen abgesenkte Bordsteine in Betracht gezogen werden.

Die Teilnehmenden vergleichen die Umgestaltung mit der derzeitigen Situation. Derzeit fehlten Querungsmöglichkeiten, die Radwege zwischen den Arkaden und dem Metro-Kino seien gefährlich.

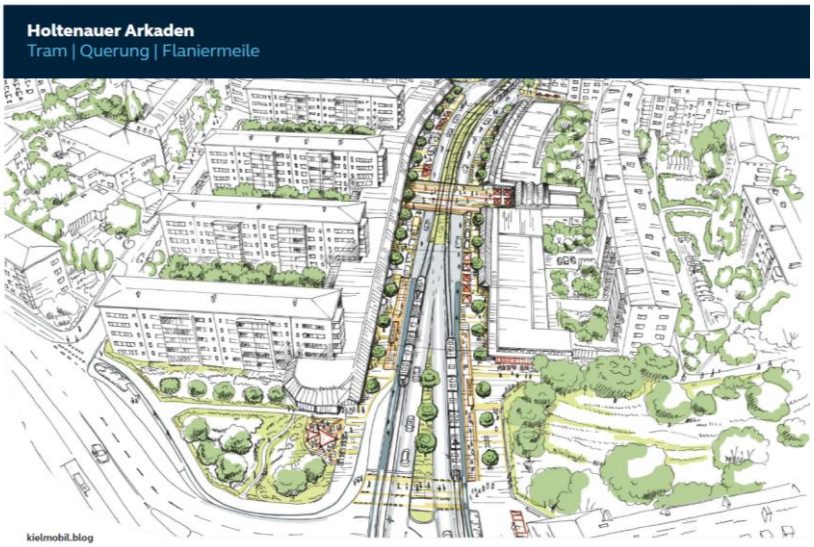

Abbildung 14: Visualisierung der Querung/Flaniermeile bei den Holtenauer Arkaden mit Tram-System

6.1.4 Infrastrukturpläne: Rückmeldungen mit einem konkreten Ortsbezug

Bei der Veranstaltung wurden den Teilnehmenden sämtliche Detailpläne – die sogenannten Infrastrukturpläne – zur Verfügung gestellt. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit bei der Veranstaltung mit den Planer*innen die Infrastrukturpläne gemeinsam zu besprechen, Fragen zu klären und durch Kommentare im Plan digital eine Rückmeldung zu geben.

Bei den Trassenspaziergängen erhielten die Teilnehmenden die jeweiligen Infrastrukturpläne des Korridors. Sie konnten ebenfalls Anmerkungen zu den Planungen in die Pläne einzeichnen.

Das Planungsbüro Ramboll hat im Nachgang alle eingegangenen Rückmeldungen ausgewertet. Wo sinnvoll und möglich wurden die Rückmeldungen bei der Überarbeitung der Pläne berücksichtigt.

Die Infrastrukturpläne für die verschiedenen Korridore sind online einsehbar unter den folgenden Links (Stand der Planung: Juni 2022):

- Korridor Richtung Wik: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_nord.pdf
- Korridor Richtung Suchsdorf: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_nordwest.pdf
- Korridor Richtung Mettenhof: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_west.pdf
- Korridor Richtung: Neumühlen-Dietrichsdorf: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_nordost.pdf
- Korridor Richtung Elmschenhagen: https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/_mobil/kiel_entwurf_infrastruktur_suedost.pdf

Aufgrund der Kleinteiligkeit und Komplexität der Rückmeldungen lassen sich diese nicht mit der jeweiligen Verortung in diesem Bericht darstellen.

6.1.5 Themenbezogene Rückmeldungen

Fuß- und Radverkehr

Die Teilnehmenden sprachen sich für mehr Raum für Fuß- und Radverkehr aus (z.B. zwischen Knooper Weg und Esmarchstraße). Auf diese Weise würde die Aufenthaltsqualität erhöht, der Autoverkehr ginge zurück und es würde zu einer Verkehrsberuhigung kommen. Wichtig sei es, den Fuß- und Radverkehr weiter zu stärken, z.B. auch durch mehr und bessere Fahrradabstellplätze.

Haltestellen, Anbindungen und Streckenverläufe

Verschiedene konkrete Rückmeldungen wurden zur Lage von Haltestellen oder dem weiteren Streckenverlauf gemacht, darunter z.B. die hohe Bedeutung für die Anbindung der nördlichen Stadtteile und die engere Einbindung des Kreuzfahrt-Terminals.

Wichtig seien Mobilitätspunkte mit Park+Ride-Angeboten (z.B. in Wellsee, Kreuzung Hofholzallee/Russeer Weg).

Weitergehende Rückmeldungen

- Negative Anreize wie z.B. höhere Parkgebühren oder allgemein weniger Parkplätze könnten die Akzeptanz von ÖPNV erhöhen, autofreie Innenstädte gleichermaßen.
- Eine Fähre zwischen Bahnhof und Geomar/FH wird als sinnvoll betrachtet, da die Pendler*innen alle ab ZOB/Bahnhof ankämen.
- Es bestünden derzeit noch zu wenige Busse in den Nacht- und Tagesrandzeiten, mit einem zukünftigen System müsse diese Lücke geschlossen werden.

7 Trassenspaziergänge

Bei fünf Spaziergängen in fünf Stadtteilen waren die Kieler*innen eingeladen, einen Teil der Strecke in den verschiedenen Korridoren gemeinsam mit den Planer*innen zu begehen. Dabei konnten sich die Teilnehmenden direkt vor Ort ein Bild davon machen, wie die Trasse des hochwertigen ÖPNV verlaufen kann. Die Trassenspaziergänge richteten sich insbesondere an die Anwohnenden entlang der Trasse, die die örtlichen Begebenheiten besonders gut kennen und somit wertvolle Hinweise zur Planung liefern konnten.

Die Spaziergänge fanden vom 9. bis 13. Mai jeweils am späten Nachmittag statt und dauerten etwa zwei Stunden. Bei den Trassenspaziergängen erläuterten die Planer*innen die Besonderheiten und Herausforderungen der Planung des jeweiligen Korridors vor Ort. Die Teilnehmenden konnten Fragen stellen und Rückmeldungen einbringen.

Je nach Standort und Wetter nahmen zwischen 20 und 50 Kieler*innen an den Trassenspaziergängen teil. Die Presse begleitete die Trassenspaziergänge und veröffentlichte mehrere Artikel.

Die Teilnehmenden erhielten ein Handout mit zentralen Informationen zur Planung (allgemeine Information, Strecken, Pläne). Wie bereits beim Bürger*innenforum hatten die Teilnehmenden auch bei den Trassenspaziergängen die Möglichkeit, konkrete Rückmeldungen zur Planung schriftlich einzubringen. Hierzu erhielten die Teilnehmenden die Infrastrukturpläne zum jeweiligen Streckenabschnitt, in welchen die Rückmeldungen festgehalten und räumlich verortet werden konnten. Im Rahmen der Trassenspaziergänge wurde diese schriftliche Rückmeldemöglichkeit nur wenig in Anspruch genommen. Stattdessen nutzen die Teilnehmenden die Möglichkeit, offene Fragen im direkten Gespräch mit den Planer*innen zu diskutieren. Einige Teilnehmende wiesen darauf hin, dass sie Ihre Rückmeldungen im parallellaufenden Online-Dialog digital abgeben würden.

Die Fragen und Rückmeldungen der Teilnehmenden waren vielfältig, wie folgende Beispiele verdeutlichen:

- Begrüßt wurde beispielsweise die Planung, zentrale Orte wie die Universität und die Uniklinik gut anzubinden.
- Hinterfragt wurde, inwieweit der hochwertige ÖPNV nach dem derzeitigen Stand in der Lage wäre, an Spieltagen die Besucher*innen ins Holstein-Stadion zu befördern.

- Die Querung der Schwentine-Mündung solle berücksichtigt werden.
- Die Anbindung des Kieler Nordens, die derzeit über Schnellbusse realisiert werden soll, wurde kontrovers diskutiert – einige Stimmen sprachen sich dafür aus, dass eine kostspielige Querung des Nord-Ostseekanals gerechtfertigt sei.
- Es solle ein gutes Baustellenmanagement betrieben werden, um die Nachteile von Gewerbetreibenden in der Bauphase auszugleichen.
- Diskutiert wurde die mögliche Reduzierung von Parkplätzen, da ein hochwertiges ÖPNV-System auf eigener Trasse Platz benötige.
- Auf Nachfrage verwiesen die Planer*innen darauf, dass das neue ÖPNV-System nahezu komplett barrierefrei sein solle.

Abbildung 15: Trassenspaziergänge in den Stadtteilen / Fotos: Frank Peter

8 Online-Dialog vom 27. April - 18. Mai 2022

Über die Website www.kiel.de/mobil konnten die Kieler*innen in der Zeit vom 27. April bis 18. Mai 2022 an einem Online-Dialog teilnehmen. Drei Dialogbereiche standen zur Verfügung:

- Bewertungskriterien
- Anmerkungen zum Streckennetz
- Sonstige Rückmeldungen

4.239 Besuche von 4.049 einzelnen Besucher*innen konnten verzeichnet werden. Durchschnittlich besuchten die Teilnehmenden die Seite 2:15 Minuten, um Beiträge zu verfassen. Die Statistik bezieht sich ausschließlich auf den Dialogbereich, der über eine Dialogplattform auf der Website www.kiel.de/mobil eingebunden war.

8.1.1 Bewertungskriterien

Um zu entscheiden, welches der beiden Systeme (Tram oder BRT) besser für Kiel geeignet ist, wurden von den Planer*innen zahlreiche Bewertungskriterien betrachtet. Dazu zählen beispielsweise Kriterien wie Durchschnittsgeschwindigkeit, Fahrkomfort, Kosten, Energieverbrauch oder Lärm. Diese Kriterien und ihre Bedeutung werden auf der Online-Plattform www.kiel.de/mobil genauer beschrieben.

Die Teilnehmenden konnten im Online-Dialog bewerten, welche der Kriterien besonders wichtig für den Systementscheid sind und Rückmeldungen einbringen.

Die drei Kriterien Nutzer*innenfreundlichkeit, Betrieb sowie Gesellschaft und andere Verkehre wurden von den Teilnehmenden als besonders wichtig angesehen. Verschiedene Teilnehmende verwiesen darauf, dass das ÖPNV-Angebot sehr attraktiv sein müsse, damit es auch von Autofahrer*innen genutzt würde (kurze Wartezeit – zwischen 5-10 Minuten). Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme, kostengünstige Tarife, umfassende Streckenverbindungen (z.B. bis in die Wik) und ein gutes Park+Ride-Angebot wurden in diesem Kontext genannt.

Während viele Teilnehmende sich für die Tram aussprachen und als Begründung beispielsweise die höhere Kapazität und den höheren Fahrkomfort anführten, gab es auch einzelne kritische Stimmen, die das Tram-System als Prestige-Projekt ansahen.

In diesem Dialogbereich wurden insgesamt 51 Beiträge und Kommentare (davon 7 Rückmeldungen auf Fragen durch die Stabsstelle Mobilität und das Planungsbüro Ramboll) eingereicht.

Abbildung 16: Rückmeldungen auf die Frage: Welche Kriterien sind aus Ihrer Sicht besonders wichtig für den Systementscheid?

8.1.2 Anmerkungen zum Streckennetz

Über eine georeferenzierte Karte konnten die Teilnehmenden Anmerkungen zum Streckennetz machen und diese durch das Setzen eines Pins in der Karte verorten. Diese verorteten Beiträge konnten von anderen Teilnehmenden kommentiert werden.

Insgesamt gingen 132 Beiträge und 82 Kommentare in diesem Dialog ein – davon 13 Antworten der Stabsstelle Mobilität und dem Planungsbüro Ramboll.

Die Rückmeldungen wurden vom Planungsbüro Ramboll geprüft und flossen in die weitere Planung ein.

Die Streckenführung war für die Teilnehmenden von besonders hohem Interesse – hier gingen die meisten Beiträge ein. Haltestellen, Fuß- und Radverkehre sowie die Vernetzung zu anderen Verkehrsmitteln machten ebenfalls einen großen Teil der Beiträge aus.

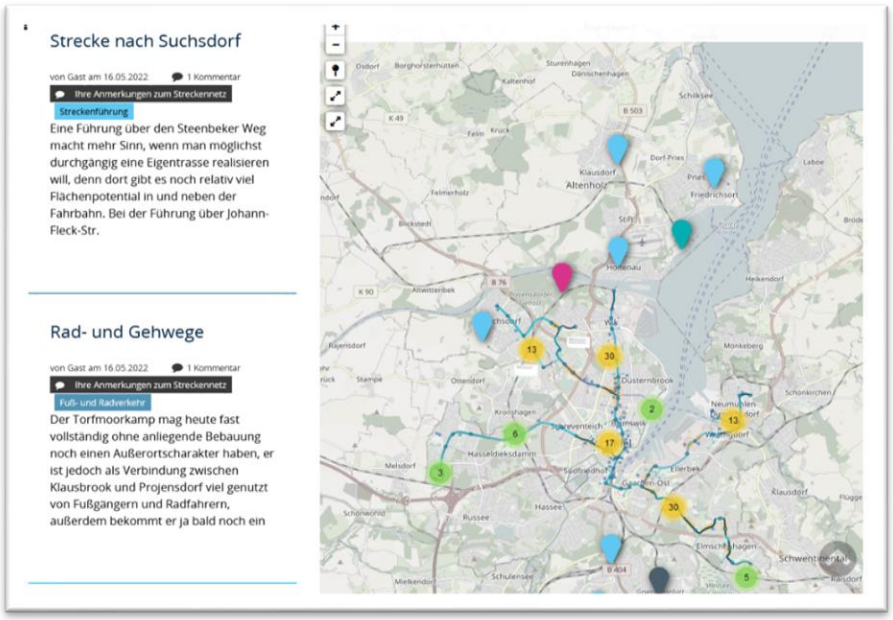

Abbildung 17: Ausschnitt des Kartendialogs mit Beispielbeiträgen

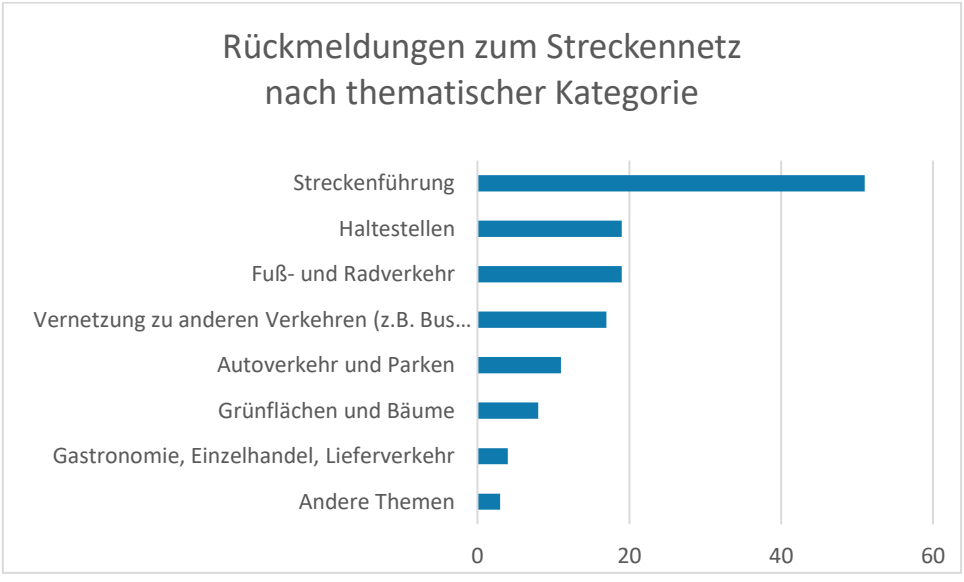

Abbildung 18: Rückmeldungen zum Streckennetz nach thematischer Kategorie

8.1.3 Sonstige Rückmeldungen

Unter der Überschrift „Was möchte Sie uns noch sagen?" konnten die Teilnehmenden in einem dritten Dialogbereich zusätzliche Hinweise geben bzw. Fragen stellen. Hier gingen 20 Beiträge und 5 Kommentare ein.

Thematisch variierten die Rückmeldungen hier. So gab es Beiträge von Personen, die sich mehr Verlässlichkeit und einen besser abgestimmten Fahrplan im ÖPNV wünschten. Andere lobten die Planung, da so z.B. der Stadtteil Gaarden aufgewertet würde oder parallel zur Planung auch Radwege verbessert würden. Andere Beiträge sprachen sich für eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs in der Innenstadt aus. Sie verwiesen auf internationale Beispiele, bei denen auf Parkplätze im Stadtraum verzichtet wurde und die Einführung eines hochwertigen ÖPNV positive Auswirkungen für die Städte hatte. Schon heute sollte der Pkw-Verkehr reduziert und mehr Carsharing ermöglicht werden.

Mit Blick auf das Stadtbild sprach sich ein Teilnehmer für filigrane Masten für die Oberleitungen aus. Bei Lichtsignalen sollten Vorrangschaltungen für den ÖPNV genutzt werden.

Einzelne Stimmen sahen die Idee einer Tram kritisch. Es wurde die Sorge geäußert, dass die Tram im Bereich der Holtenauer Straße zu schnell fahren könnte bzw. die Fahrbahn für Pkws verengen würde.

Auch wurde die Frage aufgeworfen, ob ein Tram- oder BRT-System zukunftsträchtig sei. Autonomes Fahren sei in Zukunft auch im ÖPNV zu erwarten. Diese Überlegungen sollten in die Planung mit einfließen.

9 Infostände im Rahmen von Veranstaltungen

Im Sommer 2022 wurden verschiedene Feste in Kiel genutzt, um mit Infoständen die breite Öffentlichkeit anzusprechen und sie über den anstehenden Systementscheid und den Stand der Planung zu informieren:

- Infostand auf dem Sommerfest der Holtenauer Straße am 14. August 2022,
- Infostand beim Mobilitätsfest auf der Reventlouwiese am 28. August 2022,
- Infostand beim Brunnenfest am Vinetaplatz in Gaarden am 11. September 2022,
- Infostand beim Tag der offenen Tür im Klärwerk Bülk, 24. September 2022.

Zahlreiche Kieler*innen nutzten die Gelegenheit, sich zu informieren und im persönlichen Gespräch mit den Vertreter*innen der Stabsstelle Mobilität und dem Planungsbüro Ramboll Fragen rund um den hochwertigen ÖPNV in Kiel zu diskutieren.

Abbildung 19: Infostand auf dem Sommerfest der Holtenauer Straße am 14. August 2022 / Fotos: Frank Peter

10 Schlussfolgerungen und Ausblick

Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Tram- und BRT-Planung erfolgte kontinuierlich und umfassend. In regelmäßigen Abständen wurde öffentlich eingeladen, sich zum Stand der Planung zu informieren und sich einzubringen. Die Bewerbung von Veranstaltungen erfolgte über Plakate im öffentlichen Raum, soziale Medien, Blogbeiträge, Presseberichte und direkte Ansprache von Multiplikator*innen. Gleichzeitig wurden Formate der aufsuchenden Beteiligung gewählt. Durch die Infostände auf Festen konnten zahlreiche zusätzliche Kieler*innen erreicht und niedrigschwellig angesprochen werden.

Die Veranstaltungen waren zielgruppengerecht konzipiert. So wurden verschiedene Termine angeboten, um es möglichst vielen Interessierten zu ermöglichen an einer Veranstaltung teilzunehmen (z.B. mehrere digitale Planungsupdates oder ein zweitägiges Bürger*innenforum an einem Freitag und Samstag). Alle Veranstaltungen wurden auf Video aufgezeichnet und online zur Verfügung gestellt, um eine größtmögliche Nachvollziehbarkeit zu gewährleisten.

Die schriftlichen Rückmeldungen wurden dokumentiert und von Ramboll genutzt, um die bisherige Planung weiter zu verbessern und das lokale Wissen der Bevölkerung aufzugreifen.

Auf den Bürger*innenforen wurden an die Teilnehmenden Fragebögen ausgeteilt, um die Veranstaltungen zu evaluieren. Die Rückmeldungen waren sehr positiv. Es wurde deutlich, dass die Teilnehmenden die transparenten und umfassenden Informations- und Beteiligungsangebote sehr schätzen.

Auch in der anstehenden Phase der Vorplanung wird die Beteiligung der Öffentlichkeit und zentraler Stakeholder von großer Bedeutung sein.

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Europaplatz	Warum ist eine Führung über den Europaplatz ausgeschieden?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Wo werden die Tramlinien lang gehen?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Ich möchte eine Schiene über den Ostring geführt haben		Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Anschluss an die RB-Linien	Wird es Umsteigeknoten mit dem Regionalverkehr geben (Suchsdorf)?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Warum sollen alle Linien wieder über den Hauptbahnhof verlaufen? Eine Schnellbahn Ostring-Westring wäre doch auch für Pendler:innen attraktiver?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Anbindung der Randgebiete	Wie werden die Randgebiete und das Umland mit eingebunden? Wird der Ausbau und die Anbindung der Regio mit aufgenommmen? Und wird das unübersichtliche Tarifsystem abgeschafft?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Lärmbelästigung	Aufgrund negativer Erfahrungen im Urlaub habe ich größte Sorge, dass eine Tram für Anwohner sehr, sehr laut ist. Wie berücksichtigen Sie dieses Problem? Werden Anwohner ggf. entschädigt?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Inwieweit soll ein Anschluss des Holsteinstadions erfolgen?		Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Kieler Süden?	Warum erscheint der Kieler Süden in der Planung eher irrelevant?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Holsteinstadion / Parkhaus / P&R	1. Wird das Holsteinstadion an die Stadtbahn angeschlossen? 2. Soll das geplante Parkhaus am Holsteinstadion (außerhalb der Spieltage) für P&R genutzt werden?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Planung unterer Campus CAU	Auf den Folien nicht zu erkennen: Läuft die eine Trasse durch den botanischen Garten?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Ringlinie	Wenn man sich die zentralistische sternförmge Trassenplanung anschaut, ruft das nicht auch nach einer Ringlinie um das Zentrum herum? (Wik-Kronshagen-Mettenhof-Hassee-Gaarden-Dierichsdorf)	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Anschluss der Gewerbegebiete	Ist geplant in die Gewerbegebiete reinzufahren oder nur in die Nähe? Ohne den Arbeitsweg ohne Auto bequem zu ermöglichen können viele nicht auf ein Auto verzichten und wenn es schon zuhause rumsteht wird es auch genutzt.	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Westring/Ostring statt Holtenauer?	Wäre eine Trasse Holsteinstadion - CAU - Städtisches Krankenhaus - IKEA/CITTI - Südfriedhof - Gaarden - Gaarden Ost - Ellerbek/Wellingdorf - FH nicht interessanter um Menschen von A nach B zu bringen?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Querverbindungen	Was bringen die Hauptlinien, wenn es keine Querverbindungen gibt und man ggf. lange Umwege in Kauf nehmen muss, um zum Ziel zu kommmen? Bzw. es durch vielfaches umsteigen einfach unkomfortabel ist, den ÖPNV zu nutzen; insb. wenn auch noch lange Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen. Werden hier evtl "Taxi-Busse" oder "Mini-Busse" für den Transfer eingesetzt?	Fragen zu den möglichen Trassen

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Anbindung Kieler Randgebiete	Wie werden die Kieler Randgebiete im Norden (Holtenau, Schilksee usw.), Osten (Elmschenhagen), Süden (Rönne) und Westen (Russee/Hammer) angebunden? Wenn man Straßen wie die B76 (Stichwort Luftqualität/THR) entlasten will, dann müssen diese Stadtteile mit der Stadtbahn an die Innenstadt angebunden werden.	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Kiellinie	Eine Trasse direkt an der Kiellinie und eine Schließung der Autofahrbahn kommt nicht zufällig in Frage?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Macht nicht auch eine "Spinnenlinie"Sinn, damit am nicht immer durch die Stadt muss, sondern auch Außen eine Verbindung der Stadtteile hat		Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	SPNV-Tunnel	Muss es ein Tunnel sein oder können Regionalbahnlinien auch über die Hafenbahn bis zum Holstenplatz oder zur Altstadt verlängert werden?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	UKSH	Ist eine Strecke zum UKSH, als größter Arbeitgeber der Region, geplant? Falls nicht, wieso?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Potentiale	Wenn kein adäquater ÖPNV da ist, kann auch kein Potential vorhanden sein, es nutzen zu wollen!	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	@Ausschlusskriterium IV:	auch die Technische Fakultät der Uni an der Werftstraße auf dem Ostufer nicht vergessen - ah ok, ist im Plan drin :)	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Paarvergleich Bergstr/Schlossgarten	Wäre es nicht sinnvoller, die Schlossgartenvariante in gerader Führung durch den Schlossgarten auf den Düsternbrooker Weg zu führen (zwei enge Kurven weniger)?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Niemand wohnt gern an einer stark bewohnten Straße? Vielleicht. Aber KEINER will an einer Bahntrasse wohnen. Die Planungen machen es also nur schlimmer. Ich wohne im Knooper Weg und der Verkehr hat zugenommen, als begonnen wurde die Holtenauer und die Feldstraße durch absichtlich dumme Ampelschaltung lahmzulegen (auch super ökologisch *nicht*). Deshalb entstand der Ausweichverkehr, weil Leute nicht irgendwann zur Arbeit müssen, sondern pünktlich und die Stadt diesen Leuten Lebenszeit stehlen wollte.	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Bergstraße zu steil?	stellt die Steigung der Bergstraße ein Problem für die Straßenbahn dar?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Warum wurde eine Trassenführung über den Westring nicht geprüft?		Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Anbindung der CAU		Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Schlossgarten	Wieso wurde die Streckenvariante über Brunswiker Str und Schlossgarten bei der Planung des Korridors Nord komplett weg gelassen?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Querverbindungen wären soo wichtig	z.B. Olshausenstraße-Wik wäre ein Riesenumweg, wenn nicht beide Achsen Nord+Nordwest bis Projensdorf durchgekoppelt und verbunden werden	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Ist eine ebene Querung Tram / Eisenbahn auf der Eckernförder Straße möglich?		Fragen zu den möglichen Trassen

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Warum ignorieren Sie, dass ein Großteil der Studierenden in den Stadtteilen Schreventeich und Südfriedhof wohnen und der Weg über den Hauptbahnhof keine:r in Kauf nehmen wird?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Gibt es Möglichkeiten zur Erschließung von Ellerbek, mittleres Wohngebiet, über den Ostring?		Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	P+R	Wo genau sind Umsteigepunkte für Pendler*innen aus dem Umland vorgesehen? Von welchen Verkehrsmengen aus dieser "Quelle" wird ausgegangen und welcher Anteil der Einpendler*innen nach Kiel könnte so erreicht werden?	Fragen zu den möglichen Trassen
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Wird es eine Schienenlösung geben?	Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	BRT/Tram	Wann kann endlich eine politische Entscheidung zugunsten des besseren Systems fallen?	Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Stadtbahn statt Auto	Wenn man die Verkehrs- und Mobilitätswende will, warum sollen nur existierende ÖPNV-Strecken ersetzen werden anstatt eine Alternative zum Auto anzubieten? Wir brauchen keine Bahn für die Anwohnenden entlang der Holtenauer. Wir brauchen eine Alternative für die Menschen, die in Mettenhof, Wellsee, Hassee, Elmschenhagen usw. leben und auf das Auto verzichten sollen um zur Arbeit usw. zu kommen.	Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Werden veränderte Arbeitsformen (auch langfristig vermehrt Arbeit im Homeoffice) die ggf. ein geringeres Verkehrsaufkommen und damit auch geringere Nutzung des ÖPNV bedeuten in der Planung berücksichtigt?		Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Trassenlose Bahn	Sind diese trassenlosen Gefährte einfach lange Busse oder läuft die Führung einfach nicht durch Schienen sondern etwa durch magnetische Signale? Laufen die Dinger elektrisch, mit Wasserstoff oder mit fossilen Brennstoffen?	Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Wurde die Möglichkeit von autonomen Fahrzeugen, insbesondere einer Tram, geprüft?		Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Frequenz der Fahrzeuge	Wird versucht eher große Transportmittel mit niedriger Frequenz oder kleinere hochfrequente Beförderungsmittel zu nutzen? Hohe Frequenzen erleichtern das Umsteigen und machen den Alltag deutlich einfacher.	Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Autonome Tram	Wurde die Möglichkeit von autonomen Fahrzeugen, insbesondere einer Tram, geprüft?	Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Besteht die Gefahr das es beim Ratsbeschluss 2022 auch eine Gesamtablehnung gibt?		Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Rollstühle, Kinderagen, Fahrräder	Werden Tram oder Bussysstem so geplant, dass mehr als zwei Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer oder Fahrräder mitgenommen werden können?	Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Frequenz der Busse/Tram	Wird versucht eher große Transportmittel mit niedriger Frequenz oder kleinere hochfrequente Beförderungsmittel zu nutzen? Hohe Frequenzen erleichtern das Umsteigen und machen den Alltag deutlich einfacher.	Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Zeitplanung	Kiel hat den Klimanotstand ausgerufen. Bis 2035 muss die LH Klimaneutral werden - wieso dauert es über 10 Jahre, bis die erste Linie fahren soll? Was braucht so lange?	Fragen zum Gesamtprojekt

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		"Technologien offen" ist bei Ihnen der Ausschluss von Individualverkehr?	Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Angestreber ÖV-Anteil am Modal Split	Sind die angestrebten Modal Split-Anteile (17%) angesichts der sich rasant verschärfenden Klimakrise mittlerweile noch ambitioniert genug?	Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Pendler*innen	Ein sehr großer Teil des bisherigen Autoverkehrs in Kiel wird durch Pendler*innen aus dem Umland verursacht, die in Kiel arbeiten, studieren o. ä. Wenn die Planungen primär auf innerstädtische Verkehre fokussieren, können maßgebliche Teile nicht erreicht werden. Inwiefern ist das System darauf angelegt, Pendler*innen, die aufgrund ihres (ländlichen) Wohnortes anfänglich das Auto nutzen müssen, schon am Stadtrand z. B. mit P+R-Plätzen "abzufangen", so dass sie nicht mehr mit dem Auto in die Innenstadt fahren? Analog: Wie wird die Attraktivität für Menschen gesteigert, die aus Plön, NMS, Eckernförde etc. zunächst mit dem Zug nach Kiel hinein fahren könnten, dies aber nicht tun, weil sie weiter entfernt vom Hauptbahnhof arbeiten?	Fragen zum Gesamtprojekt
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Tourismus	Kiel rühmt sich Kreuzfahrerstadt zu sein und wird es wohl auch bleiben wollen. Wie werden die Kreuzfahrgäste, die Kiel als Start- und Zielhafen haben in das Mobilitätskonzept mit eingebunden?	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Pendler aus Kiel raus	Meist wird von Arbeitnehmer:innen gesproche, die nach Kiel einpendeln. Aber wie sieht es mit all denen aus, die in Kiel wohnen und nach "draußen" pendeln müssen. Sollen die ihr Auto am Stadtrand parken?	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Ein Großteil der Kieler geht zu Fuß oder fährt Rad und man will mehr ÖPNV? Vielleicht mal mehr kostenfreie Parkplätze in den Wohngebieten schaffen, damit man das Auto auch stehen lassen kann - und nicht ständig umparken muss, weil nur 1h od. 2h Maximalparkdauer-Plätze frei sind. Das ist unökologisch. (Und Anmerkung: Es gibt Kieler mit Kindern und Familie außerhalb Kiel. Mit Bus und Bahn diese zu besuchen planen so nur Extremisten. Alle anderen Wissen, dass das absurd ist. Aber vielleicht soll ich keinen mehr besuchen.)	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Die Christian-Albrechts-Universität ist die größte Erzeugerin von Verkehren in Kiel (3.500 Angestellte, 27.000 Studierende, davon in Spitze 12.000+ Studierende vor Ort).	Wird die erste Linie die Verbindung HBF-CAU beinhalten, um diese Potentiale aufzugreifen?	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Fördebrücke zwischen Schilksee und Laboe	Eine solche (rote) Brücke wäre auch eine Touristenattraktion!	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Viele Informationen? Es fehlen alle Details. Es gibt nur allgemeine, aggregierte Thesen, warum es angeblich so toll ist das so zu tun wie man es tun möchte. Das Fundament in Form von Fakten fehlt komplett.	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Wird die Spurbreite einer eventuellen Tram die gleiche sein, die auch das DB Netz besitzt, sodass eine eventuelle Regionalanbindung das DB Gleisnetz mitnutzen kann? Eine Betrachtung der Spurbreite hat ja ggf. auch mit den zu		
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	15 Minuten (Tram) statt 5 Minuten (Bus) Taktung? Das ist doch uninteressant! Da ist man zu Fuß schneller.	Niemand wartet 15 Minuten auf der Holtenauer um 4 oder 5 Haltestellen zu fahren.	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	MIV unattraktiv machene	Was ist Kiels Planung, den MIV (PKW) unattraktiv zu machen? Erst wenn es zu einem Umdenken der Bevölkerung kommt und man dieser eine gute Alternative zur Mobilität anbietet, wird es einer effektiven Reduzierung des Verkehrs kommmen.	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	34.5 km	warum weiß man eigentlich schon von Anfang an, dass es am Ende genau 34.5 km werden?	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Kombi Regio + City Lässt sich der Hbf öffnen, damit künftig auch Regio-Züge von außerhalb auf dem Kieler Trassennetz fahren können? Die Probstei ist als Naherholungsgebiet für Kieler:innen sehr attraktiv, aber z.Zt. schlecht angebunden.		
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Ruhender Verkehr	Welche Maßnahmen strebt die Stadt an, um die Belastung des öffentlichen Raums durch den ruhenden (PKW-)Verkehr zu minimieren?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Autobahn	Wie passt der Ausbau der A21 inkl. Südspange zur Mobilitätswende?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Flächengerechtigkeit	Welchem Verkehrsträger wird wie viel öffentlicher (Verkehrs)Raum zur Verfügung gestellt?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Wird dann nachhaltige Energie für die Versorgung der Tram genutzt?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	P&R	Sind große P&R-Parkhäuser geplant, um auch Umland-Bewohnern ein attraktives Umsteigeangebot anzubieten?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Ausbau der Gehwege	Werden neben den Radwegen und dem ÖPNV auch die Gehwege und Fahrbahnübergänge angepasst? Fußgänger scheinen in jeder Planung eine Randerscheinung zu sein.	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Wie kann man auch bei zunehmendem Radverkehr Radfehrer*innen dazu bringen, sich regelkonform - d.h. nicht die Gehwege zu nutzen - zu verhalten?		Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	365-Euro-Ticket	Ist die Einführung eines solchen Tickets geplant, welches für alle (!) öffentlich Verkehrsformen gültig ist?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Aufs Auto ausgerichtete Neubaugebiete (Kieler Süden)	Wie passt es dazu, dass das Neubaugebiet im Kieler Süden nicht an die Stadtbahn angeschlossen werden soll? Ein neuer Stadtteil, der weiterhin aufs Auto ausgerichtet ist, ist nicht mehr zeitgemäß. Diese Menschen werden weiterhin aufs Auto setzen um in die Stadt, zur Arbeit, zum Sport, zur Uni usw. zu kommen.	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Gibt es neben den Modal Split - Zahlen auch Zahlen zur Verkehrsleistung der unterschiedlichen Fortbewegungsweisen?		Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Neubaugebiete	Warum wird bei der Planung von Neubaugebieten der ÖPNV nicht beachtet, sondern nur danach geschaut, dass alles mit dem Auto erreichbar ist?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Radwegeausbau		Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Welches Budget an klimaschädlichen Emissionen steht dem Kieler Mobilitätssektor noch zu? Wie sehen die Berechnungen aus, um dieses nicht zu überschreiten (prognostizierte Emissionen + Maßnahmen im Zeitverlauf)?		Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	"Autofreie Innenstadt"	Plant Kiel den innerstädtischen Raum möglichst Autofrei zu bekommen?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Kostenloser Nahverkehr	Besteht die Hoffnung auf einen kostenlosen ÖPNV?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Neubaugebiete	Warum wird für Neubaugebiete nicht bereits heute eine mögliche Anbindung bzw. ein Ausbau an den ÖPNV mit eingeplant?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende? - Autolärm		Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	B76 - THR	Kann dieser überdacht werden, um die Lärmbelästigung für die Anwohner zu reduzieren?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Verkehrsmenge	Trotz sehr gutem Ausbau des Nahverkehrs in Hamburg ist der Autoverkehr weiter gestiegen. Ist das überhaupt vermeidbar?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	zu spät - zu wenig?	Ich finde es gut, das Kiel hinsichtlich der Mobilität umdenkt und einiges versucht. Aber am Ende ist es zu spät und zu wenig, um das selbstgesteckte Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. Seit 1995 ist Kiel Klimaschutzstadt, bis 2050 bzw 2035 will die Stadt 100% klimaneutral sein. Das passt meines Erachtens nach nicht mit der aktuellen Planung und Zielsetzung der Mobilität zusammen. Woran liegt das? Wer kann sich gegenüber wen nicht durchsetzen?	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Einschränkungen beim Autoverkehr	Die genannten Ziele beim Modal-Split wird man nur mit Verbesserungen des Angebots bei ÖPNV und Radverkehr nicht erreichen. Wann wird man einen konkreten Stufenplan mit den Beschränkungen bzw. Reduzierung der Bevorzugung des Autoverkehrs beschliessen und veröffentlichen? (Beispiel: Kein kostenloses Parken im Stadtgebiet, Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Raum um z.B. jährlich 5%) Die Bürger müssen sich mittelfristig darauf einstellen können.	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		"Die" Bürger wollen keinen Wegfall von Individualverkehr und Zusatzkosten beim Parken, da dies für die meisten eine Lohnkürzung bedeutet. Nur sehr wenige sehr Laute wollen das. Andernfalls gäbe es viel weniger Fahrzeuge in Kiel. Der Poster erklärt seine Minderheitenmeinung als notwendig. Das ist wirklich dreist und nur mit dem Modell der Diktatur kompatibel.	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Die Planungen drängen eine Frage auf: Wann ist die Stadt final pleite? Wer seine ökologischen Ziele ohne Berücksichtigung der Konsequenzen für das Gros der Bewohner vorantreibt, der schafft sich ab.	Was bewegt Sie sonst noch zur Mobilitätswende?
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Werden alle Bürger:innen für die Entscheidung Tram oder Bussystem befragt (Bürger:innenentscheid)?	Hinweise für die Planung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Bürger:innenentscheid zu den Trassen?	Werden die Bürger:innen bzw. Anwohner:innen befragt, wenn zwei oder drei Alternativen (z.B. Holtenauer oder Holtenauer/Knooperweg) zu Wahl stehen?	Hinweise für die Planung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Gordischer Knoten Hbf	Derzeit läuft das Busnetz über den Kieler Hauptbahnhof. Wenn man z.B. vom Stadtteil Schreventeich in den Kieler Norden will, muss man immer über den Hauptbahnhof. Wird dieser Gordische Knoten zerschlagen und Querverbindungen zwischen den Stadtteilen geschaffen?	Hinweise für die Planung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Trassen	Wie soll verhindert werden, dass dieses Trassen - BRT oder Tram - von Autoverkehr/Lieferverkehr blockiert wird? Die heutigen Busspuren werden schließlich auch gerne als weitere Fahrbahn oder Haltestreifen genutzt.	Hinweise für die Planung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Diese Planung ist absolut unnütz und soll nur Planungstopf-Pfründe sichern, denn jeder Kieler sieht seit einem Jahr praktisch komplett leere Busse. Und auch davor, gab es zig Strecken ohne Überfüllung. Selbst die Hauptlinien sind schon vorher fast nie überfüllt gewesen. Ich wohne auf einer der Hauptachsen. Hier wird ein Faß ohne Boden geplant.	Hinweise für die Planung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Wenn man komplett Lernresistent ist, dann ist der Verweis auf die Förderung der Investitionskosten durch den Bund sinnvoll. Man muss auch den Bestand bezahlen und erhalten können und das kann Kiel nicht. (Immer noch die Planer der Spaßbäder am Werk? Hatte auch super funktioniert.)	Hinweise für die Planung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Nachfrage?	In einigen Stadtteilen ist die derzeitige Nachfrage deshalb so gering, weil der ÖPNV entweder nicht existiert oder unattraktiv ist (Zeit, Preis, Taktung usw.). Ohne attraktiven ÖPNV wird es auch keine Nachfrage geben und die Menschen nutzen weiterhin das Auto.	Hinweise für die Planung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Warum muss man über den Hauptbahnhof wenn man vom Westen in den Norden oder vom Osten in den Süden will? Dann nutzen die Leute weiterhin ihr Auto.		Hinweise für die Planung

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Wäre es möglich, dort wo noch keine Tram fahren wird (z.B. im Kieler Norden), eine BRT-Trasse zu planen, die dann später in eine Tram-Trasse umgewandelt werden kann?		Hinweise für die Planung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Die Summe des Verkehrsaufkommens ist doch völlig unerheblich. Der Berufsverkehr verursacht doch die Verkehrsspitzen und ist nur vermeidbar, wenn man Kiel unattraktiv machen möchte. Also wenn man nur noch Hartz4 Empfänger möchte, dann ist das Problem weg. Allerdings gibt es dann auch keine Spitzen mehr und wo ist dann der Bedarf für die aktuellen Utopien?	Hinweise für die Planung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Der elektrische Bus ist nicht leise, ausgenommen man hat einen Hörschaden. Das ist lauter und unangenehmer als der Diesel, weil es deutlich stärker im Hörbereich des Menschen liegt. Merkt man aber vielleicht auch nur, wenn man da wohnt wo die E-Busse manchmal am Abend parken. Ich höre das Pfeifen problemlos beim Fernsehen durchs Fenster.	Hinweise für die Planung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Bus gilt als Schwerlastverkehr. Kann man heute schon sagen wer die größeren Folgekosten der Trassen verursacht, BRT oder Tram?		Hinweise für die Planung
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Der Personaleinsatz ist geringer, aber die steckenkosten liegen deutlich höher, wenn es nicht nur "lange Busse" werden	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Das ist eine Milchmädchenrechnung. Ja, es war damals unwirtschaftlich. Aber ist es noch heute. Praktisch überall ist ÖPNV defizitär. Wenn man nicht nur ein Kernnetz betreibt, dann umso mehr, da die Leerfahrten dann massiv zunehmen. Das ist doch alles bekannt. Die Spareffekte eines großen Netzes haben nirgendwo in der Welt die höheren Kosten eingefangen. Und auch war die damalige Strecke war nicht von Anfang an ein hoffnungsloser Fall. Man hat es kaputt gespart und das wird wieder passieren, wenn man die wahren Kosten	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Lasst den Knooper Weg in Ruhe. Es wird immer schlimmer. Es scheint attraktiv zu sein, das Wohnen in Kiel zu erschweren. Manche brauchen ein Auto um am Ende viel Geld für Kiel zu erwirtschaften. Und was macht die Stadt - sie tritt sie in den Hintern.	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Den Univerkehr als Hauptobjekt optimieren zu wollen, ist gerade zu dekadent. Warum müssen Studenten heutzutage so viel ÖPNV nutzen. Noch vor weniger als 20 Jahren fuhr man früh hin und abends zurück. Das ging problemlos und dann wäre das aktuelle Konzept absoluter Overkill. Jetzt möchte man zig mal kostenlos hin und her und am Wochenende zur Party etc. Zahlen sollen das alle anderen. Und nicht nur das, dass Familien andere Bedürfnisse haben, ist denen egal. Spätestens nach dem Studium ziehen viele weg, weil es dann zu nerven beginnt. Kiel hat also nicht nur eine Schleuse, sondern will auch bei den Bewohnern keine Dauerhaftigkeit. Nachhaltigkeit sieht anders aus.	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	zwischen der alten Schwentinebrücke und der Ostringbrück ist aber zumindest auf Seite Scharweg diverse Wohnbebauung		
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Evaluation Querverbindung	Wie wird die nützlichkeit von solchen Querverbindungen evaluiert? Wenn keine Quer-Verbindungen existieren dann können diese ja auch schlecht in Nutzungumfragen auftauchen .	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021	Keine Querverbindung? Dann nehme ich lieber das Auto und fahre über die B76.	Ich dachte, dass es um die Mobilitäts- und Verkehrswende in Kiel geht. Diese Stadtbahn ersetzt nicht das Auto sondern sie ist nur eine Modernisierung des bereits existierenden ÖPNV-Netz. Für mich ist dies keine Alternative zum Auto sondern sie konkurriert, gerade in einer kleinen Großstadt wie Kiel, mit dem Rad- und Fußverkehr. Verkehrswende geht anders.	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Ein schönes Beispiel für absolute Ahnungslosigkeit gepaart mit Ignoranz warum Innenstädte sterben bzw. nur noch Telefonbuden, Bäcker und belangloses Beherbergen. Beispiel Meislahn NOCH mitten in der Stadt. Tja, in der Tram das neue Bettzeug transportieren? Ist das wirklich noch Ahnungslosigkeit od. will man es absichtlich nicht wahrhaben.	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Klar, ich hab auch schon kleinere Möbel im Bus transportiert. Wenn es die einfachste Möglichkeit ist macht man das, statt ein Auto zu nehmen	
Planungsupdate digital am 4. Juni 2021		Wollen oder können ie ie nicht verstehen, dass mangelhafter Komfort, hohe Kosten und fehlende Flexibilität eine Stadt nicht attraktiv machen? (btw. ich schleppe meinen Kram zu Fuß nach Hause auch den Kasten und im Zweifel mit Pausen. Ich wäre aber nicht so dreist, dass meinen Mitmenschen zuzumuten. Sie setzen eine willkürliche als wichtig und ökologisch erachtete Grenze: ÖPNV Mal Butter bei die Fische. Den ÖPNV abschaffen ist günstiger und noch ökologischer. Kiel ist so klein, sie können mühelos überall hin laufen. Warum fordern sie nicht gleich	
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	BRT und NutzerInnenfreundlichkeit	Moin! ein Punkt, der mir wichtig ist, ist das ÖV Fahrzeug als öffentlicher Raum. Ich komme aus einer Stadt mit Straßenbahn und habe diese im vergleich zum Bus immer als einen offenen, hellen und sicheren Ort wahrgenommen. Die Bahn ist in meinen Augen eine Erweiterung des öffentlichen Raums, in dem man sich begegnen kann, der einen aber vor allem verlässlich von A nach B bringt. Worauf will ich hinaus: ich würde mich freuen, wenn subjektive Kriterien (Stichwort Schienenbonus) bei der Bewertung berücksichtigt werden. Grüße! Malte Huhnt	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	BRT bringt keinen großen Fortschritt	Ein großer Faktor, warum Stadtbahn / BRT kommen sollen, sind die "zu kleinen" Omnibusse, die teilweise nicht mehr die Anzahl der mitfahrwilligen Fahrgäste aufnehmen kann. Kiel hat bereits große 18,75m Gelenkbusse im Fuhrpark und auch schon längere Busse getestet. Das BRT System kann die Platzanzahl im Gegensatz zur Stadtbahn nur gering erhöhen. Es besteht also die Gefahr, dass nach 10-20 Jahren dieses BRT System ebenfalls für Kiel nicht mehr leistungsfähig genug ist. Kiel muss weit in die Zukunft schauen, auch wenn vielleicht die ersten Jahre etwas mehr "Luft" durch die Gegend gefahren wird. Ein Mensch wird eher zum Fahrgast, wenn die Fahrzeuge Platz bieten und nicht bereits aus allen Nähten platzen! Deshalb muss die Stadt Kiel sich für die Stadtbahn entscheiden. Der dazu stattfindende Busverkehr sollte komplett auf Gelenkbusse umgestellt werden und Solo- und Kleinbusse dort fahren, wo keine Gelenkbusse sich bewegen können.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Wer soll das System am häufigsten nutzen?	Meiner Meinung nach sollte das neue System den aktuellen Verkehr entlasten und dazu einladen, auf ÖPNV umzusteigen. Da Kiel viele enge und teils verwinkelte Straße hat, sollte darauf geachtete werden, dass der bisherige Verkehrt trotz Tram oder BRT gut vorbei kommen, statt Stau entstehen zu lassen. Genervte Autofahrer steigen nur der Genervtheit wegen nicht um. Es muss dazu noch einen finanziellen Mehrwert bieten und alle Gesellschaftsmitgliedern die Möglichkeit der Nutzung geben. Dazu gehören auch Sitze, die breit genug sind, genügend Abstand und Beheizung und Klimanalagen.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Wellsee	Es fehlt eine attraktive Anbindung des Stadtteils. Dies wäre viel leichter durch E-Busse zu erreichen. Warum endlose Baustellen, wenn man die KVG komplett umrüsten und die Taktung erhöhen könnte. Das erscheint mir sehr viel praktischer, finanzierbarer und umweltfreundlicher.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Mobilität in Kiel	Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin nach wie vor ein Verfechter der Tramlösung. Es ist ein Unding gewesen, das diese in Kiel abgeschafft wurden, weil sie sich nicht mehr rentierten. Viele große Städte , wie München, machen es vor. Auch dort gibt es verwinkelte und enge Straßen. Trotzdem wird dort der Verkehr nicht durch die Trams behindert. Sicher sind die Anschaffungskosten und der Ausbau (auch ohne Schienen möglich) zunächst enorm . Langfristig ist es doch eine gute Alternative, die auch die Touristen ansprechen wird. Die Trams benötigen -eine gute Anbindung an den Fernverkehr, - eine sehr gute Einbindung der äußeren Stadtteile, - genügend Platz um Kinderwagen und ähnliches und deren Begleitperson auch in hochverquentierten Zeiten, wie zur Kieler Woche, transportieren zu können (evtl. eigener Wagon?) - geschützte, ständig frei zu haltende und auf die Ansprüche von eingeschränkten Personen ausgelegte Plätze, incl Sitze für Begleitpersonen, - ausreichend Plätze speziell für kleine Kinder, die nicht im	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Tipps holen bei anderen Projekten in Deutschland	in Düsseldorf wird zB gerade wieder eine neue Stadtbahnlinie gebaut, die U81. Diese entsteht teils ober- teils unterirdisch. Vielleicht ist es ratsam sich hier Tipps zu holen zwecks der Realisierung. Kiel hat jeweils auch "Hänge", Ziegelteich, Bergstraße, Karlstal.. Man könnte drüber nachdenken die Trasse teils unterirdisch zu setzen, dann kann die Bahn zügig und still fahren und darüber entsteht wunderschöner grüner Lebensraum, Fahrrad und Fußwege.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Flächennutzung	Ich wünsche mir ehrliche Zahlen über den Flächenverbrauch der Lösungen	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Fahrkomfort	Aus persönlichen Erfahrungen in anderen deutschen und europäischen Städten habe ich schienengebundene Nahverehrssysteme in sehr angenehmer Erinnerung. Es ist ein sehr angenehmes Fahrgefühl - ruhig und kommod.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	positiv: Flexible Fahrzeuge	Guten Tag, anbei eine Anmerkung, die die Kriterien 4.5 Regionale Erweiterungsmöglichkeiten, 6.6 Fuß- und Radverkehr und 6.9 Barrierefreiheit betrifft. Es wäre gut, wenn sich das zukünftige ÖPNV-System mit gut mit Radverkehr kombinieren lassen könnte, ebenso wenn es in der Hauptreisezeit Transport von Koffern ermöglichen würde, ohne dass direkt ein Konflikt mit mobilitätseingeschränkten um knappen Platz entsteht. Eine Idee wäre, dass sich jeweils ein Teil der Fahrzeuge flexibel nutzen lassen müsste, ähnlich einem Mehrzweckabteil in Zügen. Sie könnten in Belastungsspitzen Stehplätze bieten, gleichzeitig außerhalb dieser den Transport sperriger Gegenstände (Koffer, Bollerwagen, Fahrräder, Kinderwagen,..) ermöglichen. Sollte das System auf die Region erweitert werden, könnten flexibel nutzbare Fahrzeugen auch (Transport-)Räder aufnehmen und so Fahrten mit PKW überflüssig machen. Freundliche Grüße	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	ÖPNV-System / Preis, Betrieb, Planung, Bau	An sich ist die Idee, die Tram nach Kiel (zurück) zu bringen, keine schlechte Idee, wobei sich mir sowieso die Frage stellt, warum diese damals abgerissen wurde... Um den Betrieb auch lohnenswert zu machen, müssen zwei wichtige Dinge immer priorisiert sein: 1. Der Preis: Wenn es schlichtweg zu teuer ist, mit der Tram/BRT zu fahren, kann ich drauf verzichten (Abhilfe: kostenfreier ÖPNV) 2.. Die Wartezyklen: Wenn man länger als 15 Minuten auf den nächsten Waggon warten muss, kann ich auch gleich beim Bus/Auto bleiben, da es für mich dann keinen Mehrwert hat. Ich persönlich wäre eher für die Tram, statt den BRT, da man in der Tram mehr Platz hätte, da mehr Waggons dranhängen. Das wäre gerade wichtig zu solchen Events, wie Kieler Woche. Und einer der wichtigsten Punkte ist die Schnelligkeit des Baus. Das Straßennetz in Kiel kann nicht über 2 Jahre (oder mehr) durch den Bau blockiert werden. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Planung der verschiedenen Trassen. Bitte sorgen Sie dafür, dass NUR eine	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Vergleich zur bisherigen Leistung	a) Gibt es eine Bewertung des jetzigen Leistungsangebotes zu den hier aufgeführten Kriterien, um einen vorher/nachher Vergleich durchführen zu können? b) Gibt es ein statistisch relevantes Sample an Kieler Bürger, deren derzeitiges Leistungserleben mit dem Leistungserleben verglichen werden kann, dass durch das neue System inkl. der Umsteigemöglichkeiten versprochen wird? c) Kennt man die Moblitätsbedürfnisse und deren Verteilung für died potentiellen Nutzer oder optimiert man z. B. nur das Netz für die Berufsverkehre?	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Erhöhte Fremdgefährdung durch Bahnsysteme?	Die Stadtbahn bewegt sich mitten durch Wohn- und Geschäftsgebiete. Die Masse einer Bahn ist höher als die eines Busses und die Bremswirkung ist auf Grund der verringerten Reibung von Metall auf Metall schlechter im Vergleich zum Bus. Tragische und dann gleich schwere Unfälle mit Bahn- und Straßenbahnsystemen sind immer wieder der Presse zu entnehmen, während man über Busse im Vergleich selten etwas findet. Um wieviel höher ist das Gefährdungspotential eines Schienensystems als das eines Bussystems insbesondere auch für Menschen mit kognitiven Einschränkungen?	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Warum brauchen wir ein solch teures System?	Seit Jahrzehnten beanstande ich, dass auf meiner Stammstrecke (Linie 32 und 34) die Busse beider Linien nahezu zeitgleich fahren. Bei der Fahrplangestaltung ist deutlich "Luft nach oben", hier könnte man die Attraktivität des Busnetzes kostenneutral deutlich steigern.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Fahrradtauglichkeit	Ich wünsche mir eine Priorisierung der Ermöglichung der hybriden Nutzung von Fahrrad und Tram, sowohl durch Park&Ride-Angebote, als auch durch Angebote zur Farradmitnahme, bestenfalls sogar kostenlos außerhalb von Stoßzeiten.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Guter Plan...	...den ÖPNV auf eine der beiden Arten zu ergänzen. Mir liegt die Tram-Lösung näher. Bei beiden Konzepten (und dem existierenden ÖPNV) wünsche ich mir allerdings einen Fahrgastpreis (für alle Einkommensschichten), der motiviert, sein Auto stehen zu lassen oder sogar abzuschaffen (wenn möglich)...	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Straßenausbaubeiträge	Für die im September 1986 fertiggestellten Bereiche Elisabethstr. und Vinetaplatz haben in den 1990-Jahren die Anlieger in dem Umbauareal jeweis mehrere zehntausende D-Mark an Straßenausbaubeiträgen bezahlt. Werden jetzt wieder die Hauseigentümer zur Kasse gebeten?	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Keine Tram im Mischverkehr	Im Mischverkehr (gemeinsame Nutzung einer Fahrbahn durch ÖPNV und Individualverkehr) bringen Tramschienen erhebliche Unfallgefahr für Zwqeiradfahrer. Deshalb ist der Neubau einer Tram nur da aktzeptabel wo sie eine separate Trasse hat.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Ideen aus BRT auf existierendes Busnetz anwenden	Ich wünsche mir die Umsetzung des Projektes als Tram, aber dennoch mehr exklusive Busspuren und sogar ganze Straßen, die für den privaten KFZ-Verkehr gesperrt werden (wie auf der Holstenbrücke, zum Beispiel auf der Elisabethstraße zwischen Augustenstraße und Werftstraße), um bestehende Busverbindungen schneller und zuverlässiger zu gestalten sowie Lärm- und Luftbelastung von Stadt- und Stadtteizentren zu reduzieren.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Personal und Flexibilität	Da Personalmangel und -ausfall eine große Schwierigkeit bei der Bereitstellung eines zuverlässigen ÖPNV ist, scheint mir die TRAM, die mehr Fahrgäste bei weniger Personal und flexibler Wagenlänge, je nach Bedarf, transportieren kann, deutlich vorteilhafter. Zuverlässigkeit ist ein wichtiger Faktor bei der Entscheidung den ÖPNV zu nutzen.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Fahrräder und Kinderwagen	Um auch eine Weiterreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen, bei der man möglicherweise Fahrräder oder Kinderwagen braucht, wäre es toll, wenn auch für diese verlässlich Platz beim Transport wäre. Das kann eine TRAM wahrscheinlich einfacher sicherstellen.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Umweltaspekt stark gewichten	Als Klimastadt sollte die Stadt Kiel mit allen absehbaren Herausforderungen des Klimawandels den Aspekt Umwelt besonders stark gewichten bei der nachhaltigen Entscheidung für eine Lösung. Dafür sollten auch höhere Investionskosten nicht gescheut werden, wenn es sich um die nachhaltigere und auf lange Sicht somit auch doch kostengünstigere Lösung handelt.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Verdrahtet zurück in die Zukunft!	Wer in anderen Städten mit dem jahrhundertalten Verkehrsmittel "Tram" zum Himmel schaut, wendet sich gruselnd ab. Schon mal überlegt, wie Vinetaplatz, Holstenbrücke, der Dreiecksplatz, die Kreuzungen an der Holtenauer mit Verdrahtungen aus dem letzten Jahrhundert aussehen? Passt nicht mehr in unsere Wireless-Welt, liebe Stadtverwaltung. Bitte denkt über intelligente zukunftssichere und städteäasthetisch ansprechende Verkehrskonzepte nach! Sonst macht die schöne neue E- und Wasserstoff-Welt einen ziemlich großen Bogen um die Stadt. Wie schnell ist heute bereits ein E-Roller vom Belvedere zum Cittipark?	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Stabilität des Mobilitätsangebotes gegenüber Mittelkürzungen	Schleswig-Holstein ist ein Haushaltsnotstandsland und die Stadt Kiel ist nicht auf Rosen gebettet. Auf Bundes- und Landesebene werden ab 2023 die Schuldenbremsen greifen. a) Welche Lösung (Tram oder Bus) bietet bei einer Teilrealisierung den größten Nutzen auch für die Außenbezirke? b) Welche Lösung (Tram oder Bus) bietet bei einer Kürzung der Betriebsmittel die höchste Stabilität in der Beibehaltung des Angebotes? c) Bei welcher Lösung ist im Betrieb der Fixkostenblock am höchsten bzw. welche hat das geringste Flexibilisierungspotential, um auf Finanzmittelkürzungen zu reagieren?	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Autonome bzw. Menschen gelenkter Nahverkehr	Das Logistik Gewerbe verliert jedes Jahr rund 20.000 Fahrer. Dieses ist sowohl der Demografie, als auch dem Image als auch den fehlende/zu teuren Ausbildungskapazitäten geschuldet. a) Wo möchte die Stadt Kiel die Fahrerinnen oder Fahrer her bekommen für eine attraktiven Nahverkehr. b) Sollen die Tram oder der BRT autonom fahren?	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Tram ist bezüglich Kapazität und der Verringerung des MIVs deutlich Leistungsfähiger	Ich halte die Tram für das deutlich bessere Verkehrsmittel. 1. Die Tram hat eine höhere Fahrgastkapazität, vor allem weil zu Stoßzeiten, falls nötig, Wagen an die Straßenbahnfahrzeuge angehängt werden können, was bei einem BRT-System nicht der Fall ist. Eine hohe Kapazität ist auch deshalb notwendig um die Leute die heute bspw. lieber mit dem Auto unterwegs sind im HÖV unterzubringen und das gelingt mit der Tram deutlich besser. 2. Der Fahrkomfort ist bei der Tram mMn höher aufgrund der Laufruhe und der höheren Wahrscheinlichkeit tatsächlich einen Sitzplatz zu bekommen, aufgrund der höheren Fahrgastkapazität der einzelnen Fahrzeuge 3. Die längeren Fahrzeuge bei einer Tram bieten Tendenziell auch mehr Platz für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer usw. 4. Der umweltliche Aspekt wird vor allem indirekt durch die Verringerung des Autoverkehrs erfolgen. Das gelingt aufgrund der höheren Kapazität mit der Tram besser (siehe Punkt 1). Was hierzu allerdings notwendig wird sind vernünftige P+R-	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Taktung	Im nördlichen Teil der Holtenauer Straße (nördlich der Verzweigung in Höhe der Ansgarkirche) muss das neue, hochwertige ÖPNV-System mindestens im 5-Minuten Takt bis in die Wik verkehren, da ansonsten eine Verschlechterung zum heutigen Zustand eintreten würde. Durch Linienüberlagerung der heutigen Linien 11, 12, 13 und 744 herrscht meist ein 5-Minuten Takt, in der HVZ sogar ein noch geringerer, entlang der gesamten Holtenauer Straße. Damit der ÖPNV attraktiv und schnell wird, müssen Wartezeiten minimiert werden. Daher müssen die Taktintervalle verdichtet werden. Auf keinen Fall dürfen sie sich im Vergleich zum status quo verschlechtern, da dann keine neuen Fahrgäste überzeugt werden können und bestehende im schlimmsten Falle sogar von der ÖNPV-Nutzung abgeschreckt werden.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Flächenversiegelung vs. Rasengleise	Das Tram-System bietet den entscheidenden Vorteil, die benötigten Trassen nicht versiegeln zu müssen. Durch den Einsatz von Rasengleisen kann Wasser versickern und gespeichert werden (s. Konzept der Schwamm-Städte). Dies würde nicht nur einen Schutz vor Regen-bedingten Überschwemmungen liefern, sondern auch die städtischen Flächen in den Sommermonaten durch Verdunstung kühlen. Bei einem BRT-System ist dies aufgrund der notwendigen Asphalt-Flächen nicht möglich. Die Flächenversiegelung würde sogar das Gegenteil bewirken. Zunehmender Regen und steigende Temperaturen: Beides müssen wir angesichts des Klimawandels berücksichtigen. Wenn die Stadt im Zuge eines neuen ÖPNV-Systems stark umgebaut wird, muss die Chance für den Umweltschutz genutzt werden.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Bürgerfeindliche Umweltsünde	Ein derart massiver Eingriff in die städtebauliche Situation, wie er jetzt im Zuge der voranschreitenden Planung zutage kommt, ist grundsätzlich abzulehnen. Das Schienen- oder Betontrassensystem mit umfangreichen Ein- und Ausstiegsbereichen und Wartezonen erfordert eine grundlegende bauliche Umwälzung der vorhandenen Verkehrsflächen. Überplant wird der gesamte Raum der Holtenauer Straße und anderer Straßen der Länge und der Breite nach "von Hauswand zu Hauswand". Die Folgen für die dort wohnenden Bürgerinnen und Bürger und Gewerbetreibenden sind enorm. Die Planungen erfolgen ohne Rücksicht auf privates Eigentum. Man will mit den Eigentümern "ins Gespräch kommen". Die Umweltbelastung durch die Baumaßnahmen wird überhaupt nicht in Betracht gezogen. Der CO2-Ausstoß durch Baumaschinen und die Herstellung des Straßenbelags ist gewaltig. Dabei ist das Ganze vollkommen überflüssig. Die Busfrequenz auf der Holtenauer Straße beträgt zu Hauptverkehrszeiten	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Flexible Reaktionen auf neue Wünsche und Anforderungen	Die zukünftigen Bedürfnisse bei der Nutzung öffentlicher Verkehrmittel kann niemand sicher vorhersagen. Daher wäre es ein zusätzliches wichtiges Kriterium, inweweit die Möglichkeit besteht, gerade beim Streckenangebot flexibel auf neue Wünsche oder geänderte Rahnmenbedingungen für die Nutzung reagieren zu können. Eine starre Festlegung der Strecken, die nur mit langfristigen Baumaßnahmen und hohen Kosten rückgängig gemacht werden kann, vergibt Chancen, auf veränderte Bedürfnisse einzugehen. Wünschenswert wäre ein Verkehrssystem, das relativ einfach nicht nur erweiterbar, sondern anpassbar ist (z.B. an geänderte Präferenzen für Stadtteile, Bedarf an mehr kleinteiligen Querverbindungen / Direktanschlüssen statt Ausbau großer Stammstrecken). Ungenutzte Schienenrelikte, die auch in Kiel jahrzehntelang insbesondere Radfahrer behinderten, mahnen dazu, die notwendigen Annahmen für unsere Verkehrsplanung nicht mit Wissen über die Entwicklung zu verwechseln. „Worst Case“ einer	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Belange des Fuß- und Radverkehrs	Kiel ist eine Stadt der kurzen Wege - etwa 70% der täglich zurückgelegten Strecken sind unter 5 km lang. Dieser Anteil wird sich, z.B. durch mehr HomeOffice-Jobs, perspektivisch weiter erhöhen. Zudem erscheint es nicht unwahrscheinlich, dass Kiel sich, wie u.a. jüngst Paris, das politische Ziel der „15-Minuten-Stadt“ vornimmt, was ja aus Sicht des sozialen Zusammenhalts vor dem Hintergrund des demographischen Wandels (wer in der eigenen Nachbarschaft seine Zeit verbringt, bekommt die Sorgen anderer mit und kann sie unterstützen) auch sinnvoll ist. Diese Nahmobilität besteht vor allem aus Fuß- und Radverkehr, was sich immer mehr im Modal Split ausdrückt. Kiel ist also eine Stadt des Zufussgehens und Radfahrens und wird das auch noch mehr werden. Diese Erkenntnis muss als zentral angesehen und berücksichtigt werden für die weitere Trassenplanung, was sich bisher in den ersten Entwürfen aber noch nicht abzeichnet. Durch den Bau der Trassen darf es keine Verschlechterungen für Fuß- und Radverkehr	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Geschwindigkeit	Neben der verminderten Störanfälligkeit spricht auch der Aspekt der Fahrgeschwindigkeit für möglichst 100% Eigentrasse. Da die Lebensqualität und Sicherheit deutlich erhöht wird, wenn der Autoverkehr innerorts mit Regelgeschwindigkeit 30 geführt wird, ist auch eine Durchsetzung dieser Idee in spätestens 10 Jahren zu erwarten. Stadtbahn oder BRT sollten dann so geplant sein, dass sie auf ihrer Eigentrasse eine Betriebsgenehmigung von durchgängig 50 km/h bekommen, lediglich in engen Wohngebieten dann vielleicht dennoch nur 30 km/h wir schon heute der Busverkehr. Auf einzelnen längeren Straßenabschnitten mit wenigen nicht ampelgesicherten Querungen durch Kfz, Fußgänger, Radfahrer könnte man dann zur Optimierung der Fahrtzeit ja vielleicht sogar 60 km/h fahren. In 10 Jahren sollten die Fahrzeuge ja noch besser als heute komfortabel, sicher und vorprogrammiert schnell beschleunigen und an der Haltestelle abbremsen können.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Taktung	Die Tram ist durch Kapazität und Komfort das anzustrebende Transportsystem. Es ist jedoch darauf zu achten, dass bedingt durch die größere Kapazität der Tram es in den Endbereichen und außerhalb des Berufsverkehrs nicht zu Einschränkungen bei den Taktungen kommt. Das neue System bringt nur Fortschritte, wenn das Angebot abends und am Wochenende auch in den Außenbereichen ein Anfahren der Haltestellen im Abstand von höchstens 15min vorsieht.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Rechtzeitig um Bäume kümmern	Als Bremen die Straßenbahn in den Außenbezirk Borgfeld ausgebaut hat, gab es dort in der Fahrbahn schon einen Mittelstreifen mit Bäumen. Den hat man aber nicht entfernt, sondern sehr gelungen in die Rasengleistrasse integriert. Bäume kann man durch gezielten, langfristigen Beschnitt nämlich „in die Höhe erziehen“. Und ohne Versiegelung der Oberflächen kann man platzsparend auch direkt an die Stämme heranrücken. Vielleicht ist das ja eine Möglichkeit für manche Abschnitte wie Karlstal oder Kronshagener Weg.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel - kostenlos!	Es sollte bedacht werden, dass es ausreichende (!) Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in der Stadtbahn geben sollte. Mobilität muss immer stärker vernetzt gedacht werden. Häufig ist es so, dass nur ein Teil des (Berufs) Wegs mit dem ÖPNV zurückgelegt werden kann. Weiter muss es dann häufig mit dem Fahrrad gehen. Die Attraktivität des ÖPNV würde stark steigen, wenn es ausreichende Möglichkeiten der kostenlosen Mitnahme des Fahrrads/Rollers und andere Möglichkeiten der Fortbewegung geben würde.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Eine schnelle Stadtbahnanbindung für ganz Elmschenhagen und Kroog E/K	1. Die geplante Trassenführung über Gaarden bringt von der Streckenführung her für den Stadtteil E/K kaum Vorteile gegenüber heute. Von E/K aus will kaum jemand nach Gaarden. Sie Haltepunkte in Gaarden sind nur zeitraubend. 2. Für die Menschen in E/K wäre eine Stadtbahnverbindung der Ortsteile Nord / Süd-Bebelplatz / Süd-Altes Dorf / Süd-Preetzer Straße / Kroog / Krooger Kamp wichtig. 3. Eine Stadtbahnanbindung von Elmschenhagen komplett durch den Ellerbeker Weg nach Kiel-City und ans Ostufer wäre ebenfalls wünschenswert.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Lebenszykluskosten	Bei den Kosten darf nicht kurzfristig gedacht werden. Die Investitionskosten sollten nicht im Vordergrund stehen, sondern die Lebenszykluskosten. Kiels Haushalt sollte langfristig saniert werden, ein kosteneffizienter ÖPNV kann dazu beitragen.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Eine Tram bringt Großstadtgefühl nach Kiel	Zugegebenermaßen sehr subjektiv, aber eine echte Tram (auf Gleisen) bringt Großstadtgefühl. Und: eine dynamische Tramfahrt fühlt sich nicht so träge an, wie eine Fahrt im Bus. Die Fahrtzeiten müssten das natürlich abbilden.	Bewertungskriterien zu Tram und BRT – Welche Anmerkungen haben Sie?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Quartiersparkhaus	Gute Idee. Man könnte dort auch mehr Stellplätze in ein Parkhaus realisieren und dafür die angrenzenden Straßen komplett frei von parkenden Autos machen. Auch Netto könnte seine Kundeparkplätze dorthin verlegen, so das man ein freien Gurlittplatz hat. Außerdem sollten dort auch weitere Mobilitätsangebote vorhanden sein, z.B. Leihräder, Carsharing, ...	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Rad- und Gehwege	Als Ergänzung: Ziel sollte natürlich die optimale Gestaltung der Straße mit gut nutzbaren Geh- und Radwegen sein, die entsprechend hochwertigen Anschluss an die Infrastruktur im Steenbeker Weg in beide Richtungen (breite Radwege oder Radfahrstreifen auf beiden Seiten, keine Schutzstreifen oder Mischverkehre auf der Fahrbahn oder Nebenfläche) und im Torfende haben. Die Mindestalternative eines Zweirichtungsradwegs in geeigneter Breite (mindestens ein Rad je Fahrtrichtung plus (!) gleichzeitiges sicheres Überholen in eine der Richtungen, keine Mischung mit Fußgängern) auf der westlichen Straßenseite würde sicherlich dann besonders Akzeptanz finden, wenn sie eine schnurgerade, gleichartige (Breite, Oberfläche, begleitender Gehweg auf der westlichen Seite) Fortführung über die Olshausenstr. hinweg am Neubau des Max-Rubner-Instituts vorbei auf den Campus hätte und somit optisch den Eindruck einer eigenständigen kurzen Premiumveloroute erweckte.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Warum nicht auf eigener Trasse?	In der Ursprungsstudie, deren Ergebnis dann ja die aktuelle nähere Untersuchung von Tram und BRT war, wurde u.a. auch der Bau eines Regionalbahntunnels untersucht - von daher ist der Gedanke nicht abwegig. Das „in den Hang reinfahren“ kostet natürlich auch Platz von mehr als zwei Spuren Breite (Tunnelwände), von dem unklar ist, ob er im Ziegelteich überhaupt so in Anspruch genommen werden kann, hat aber gegenüber sonstigen Tunnelideen (entweder unter der Förde durch) den Vorteil, dass auf die sonst nötigen sehr langen und daher oft vom Platz her gar nicht möglichen Rampen verzichtet werden kann. Preislich ist diese Lösung natürlich mit deutlichen Mehrkosten verbunden, aber sicherlich etwas weniger, als man zunächst denken mag, denn schließlich soll die ganze Strecke ohnehin metertief aufgebuddelt werden, um alle Leitungen unter der zukünftigen Trasse zu entfernen. Hinzu kommt: Diese Investition könnte gute Chancen darauf haben, zum Großteil förderfähig durch den Bund zu sein. Fazit: Die	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Ich bin begeistert :)	Hallo Gast, wir haben gesehen, dass Ihr Beitrag zweimal hochgeladen wurde. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und um Dopplungen zu vermeiden, haben wir Ihren ersten Beitrag "Ich bin begeistert :)" auf "unveröffentlicht" gesetzt. Bei Fragen können Sie sich jederzeit an uns wenden unter: moderation@kiel-oepnv.de Viele Grüße, Ihr Moderationsteam	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Ringlinie	Gute Idee, so einen Ring fände ich sehr wichtig. Auch einen Außerer Ring, der die äußeren Stadteile/ umliegenden Gemeinde untereinander verbindet wäre sicher sinnvoll. (Wenn ich zB von Hassee nach Meimersdorf will, muss ich zwingend durch die Stadt um umzusteigen, so dauert das z.T. 45 Min, auch wenn da zwischen Start und Ziel theoretisch nur 2-3 km Luftlinie zwischen sind.) Mit der Linie 6 und der 9 sind ja sogar schon [leider sehr, sehr langsame] Ansätze vorhanden. Diese Linien sollten durch gute getaktete (alle 10-15 Min.) Express-Linien, welche z.B. nur an den Stadtteilzentren und Nebenbahnhöfen halten, ergänzt werden. Dazu sollten Sie so verlängert werden, dass Sie einmal komplett um Kiel herumführen. Und paar fehlende Querverbindungen ergänzen. Dort wo die Ringlinien und die "alten Linien" sich treffen, dann Knotenpunkte erstellen, sodass man dort gut, also möglichst schnell, stressfrei und sicher umsteigen kann. Einfach, damit das Netz nicht wie ein Stern, sondern eher wie ein Speichenrad	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Strecke nach Suchsdorf	Eine Strecke über den Steenbeker Weg nach Suchsdorf lässt zudem das Potential offen, irgendwann mal eine Verknüpfung mit der Wik zu bauen und so, vielleicht irgendwann nach Bau einer Kanalquerung, einen Verbindungsring der nördlichen und westlichen Stadtteile über ein mögliches großes neues Wohngebiet in Suchsdorf nach Kronshagen bis Mettenhof zu schaffen - das Fehlen eines solchen im aktuellen Busnetz wird ja von Vielen als vermuteter Grund für lange Fahrtzeiten und deshalb als Hinderungsgrund für ihren Umstieg vom Auto genannt.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Stichstrecke von der Preetzer Chaussee nach Poppenrade	Ich würde mir auch eine Stichstrecke wünschen. Zudem könnte damit das Wendegleis in der Preetzer Straße entfallen und damit Platz gespart werden.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Bahnhof Suchsdorf	... oder die Distanz von ca. 500 Metern zwischen Bahnhof und Schneiderkamp wird durch einen autonomen Shuttle überbrückt. Zugegeben ist dieser Vorschlag wohl auf längere Dauer kostspieliger, als ein Zusatzhaltepunkt.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Radverkehr auf eigener Trasse	Wo der Platz für eine saubere Trennung des Kfz- und Radverkehrs nicht ausreicht (z.B. Querschnitt Gehweg, Radweg, Stadtbahn, Straße, Parken, Radweg, Gehweg), ist eine vollständige gemeinsame Führung auf der Fahrbahn bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 die Lösung der Wahl, schließlich sind dann Fahrräder im Schnitt nur 10 km/h langsamer, teils auch weniger als 5 km/h, sodass sie auf typischen Alltagsstrecken Autofahrer durch minimale Fahrtzeitverluste von insgesamt vielleicht einer halben Minute sowohl objektiv als auch subjektiv (erhöhte Neigung zu riskanten Überholmanövern/Drängeln) nicht beeinträchtigen. Dies funktioniert seit Jahrzehnten in zahlreichen Kieler Wohngebieten als 30-Zonen weitgehend problemlos, das Einhalten sicherer (und rechtlich vorgeschriebener!) Überholabstände wird immer besser, zudem wird das Fahrrad bei steigendem Radverkehrsanteil auch immer mehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel wahrgenommen. Priorität bei der Platzverteilung muss immer der fließende Verkehr	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Radverkehr auf eigener Trasse	Sogenannte Schutzstreifen (gestrichelte Markierung) zwischen Fahrspur und Parkflächen haben sich nicht bewährt, diese sind sowohl durch das Türöffnen als auch zu enges Vorbeifahren latent gefährlich. Wo 50 km/h gefahren werden dürfen, muss es immer eine Trennung zwischen Radverkehr und Autoverkehr geben, entweder durch bauliche Radwege oder Radfahrstreifen (breite durchgängige Markierung), bis auf kurze Engstellen jeweils mit einer Mindestbreite von 2m, damit sicheres Überholen langsamerer Radfahrer möglich ist. Zudem ist zu beachten, dass kein Autofahrer das Gefühl hat, trotz Verbots aus Platzgründen auf dem Radfahrstreifen halten „zu müssen“, das unerwartete Ausweichen in den schnellen Verkehr verunsichert und gefährdet besonders junge und alte Radfahrende stark. Dies lässt sich erreichen, indem beide Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr ohne trennende Mittelinsel direkt nebeneinander liegen, sodass problemlos auf der eigenen Spur gehalten werden kann ohne dass	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Bahnhof Suchsdorf	Wenn die Stadtbahnstrecke nach Suchsdorf über den Steenbeker Weg führen wird (was wohl deutlich einfacher ist), könnte evtl. auch dort an der Kreuzung mit der Bahnstrecke ein zusätzlicher integrierter Halt (also baulich als eine durchgängig überdachte Station im einheitlichen Stil, sehr attraktiv für Fahrgäste) gebaut werden, der von der Tram nur bedient wird, wenn gerade auch der Regionalverkehr hält. Die Regionalbahnen werden beim Beschleunigen ja such immer besser und vermutlich kann auf der Strecke wegen der Kurve ohnehin nicht sehr schnell gefahren werden, sodass der Zeitverlust eines Zusatzhaltes (beide Suchsdorfer Halte dann nur mit einer S-Bahn, nicht mit dem RegionalExpress nach Flensburg) womöglich nicht ins Gewicht fiele.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Anbindung Gaarden Süd	Hallo Gast wir haben gesehen, dass Ihr Beitrag zweimal hochgeladen wurde. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und um Dopplungen zu vermeiden, haben wir Ihren ersten Beitrag "Anbindung Gaarden Süd" auf "unveröffentlicht" gesetzt. Bei Fragen können Sie sich jederzeit an uns wenden unter: moderation@kiel-oepnv.de Viele Grüße, Ihr Moderationsteam	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Verknüpfung zum Stadtteil Ellerbek	Ja! Bestehende Bahnstrecken müssen effektiver genutzt werden, was auch mehr als einen 60min-Takt erfordert.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Regionalbahn Haltestelle Kiel-Mettenhof	Das ist ein sehr guter Vorschlag! Im Landesnahverkehrsplan (LNVP) ist bereits eine Bahnstation "Kiel-Mettenhof" im Rahmen einer "S-Bahn Kiel" projektiert. Das hochwertige ÖPNV-System und die mögliche S-Bahn dürfen nicht aneinander vorbei oder konkurrierend gedacht werden, sondern sie müssen zusammen und ergänzend geplant werden. Es bedarf also einer sinnvollen Vertaktung der beiden Verkehrsmittel, um unnötige Wartezeiten und damit einhergehende Fahrzeitverlängerungen zu vermeiden. So wäre die Verbindung Mettenhof-Rendsburg erstmalig konkurrenzfähig im Vergleich zum Auto, da die unnötige Rundfahrt über die Innenstadt per ÖPNV entfallen würde.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Streckenführung	Es sind Schnellbusse vom Hauptbahnhof/ZOB über Kronshagener Weg - B76 - Immelmannstraße Linie 11S: Nach Strand/Ort Linie 10S: Über Schilksee Olympia Zentrum nach Strande Jeweils im 20min Takt.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Schnellere Verbindung?	Achtet mal auf die Buskarte, da fährt eine Linie Arbeitspapierbezeichnung Linie 70über Geschwister-Scholl-Straße + Poppenrade zur Haltestelle Kroog am Wellsee im 20min Takt zu Hauptverkehrszeiten im 10min Takt. So wie 2 Querverbindungslinien. Raisdorf- Meimersdorf Wellingdorf - Meimersdorf, beide über Elmschenhagen	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Schnellere Verbindung?	Mit der Entscheidung gegen eine Trassenführung über Poppenrade und Tröndelweg ist Elmschenhagen-Nord sowieso schon schlechter angebunden als wünschenswert wäre. Eine Trassenführung ohne Halt in der Wiener Allee und Weinberg wäre fatal.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Schnellere Verbindung?	Schneller wäre es. Aber es würde Elmschenhagen-Nord nicht wirklich erschließen. Außerdem ist dort die Bundesstraße, da müsste der Bund mit in die Planung einbezogen werden. Das könnte kompliziert und sehr lange dauern. Daher wurde alle Varianten an oder über der B76 ausgeschlossen.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Umstieg Dehnkestraße	Rückmeldung des Planungsbüros Ramboll „Entlang des Kronshagener Wegs ist ein paralleler Betrieb des BRT- oder Tram-Systems aus Richtung Mettenhof und der Buslinien aus Richtung Kronshagen in Richtung der Kieler Innenstadt vorgesehen. Daher wird es im Kronshagener Weg auch mehrere parallele Haltestellen BRT/Tram und Bus geben, eine davon an der Dehnkestraße. Es wird daher mehrere Möglichkeiten geben, zwischen dem Bus aus Richtung Kronshagen und dem Tram-/BRT-System umzusteigen, auch wenn dies für den Weg in Richtung Kieler Innenstadt wohl nicht erforderlich sein wird. Gleichwohl werden die Haltestellen so gestaltet, dass ein möglichst direkter und komfortabler Umstieg auf kurzem Weg möglich sein wird.“	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Verknüpfung mit dem Busnetz / Haltestelle Tiefe Allee	Rückmeldungen des Planungsbüros Ramboll: „Ja, es ist ein Umsteigeknoten vom hochwertigen ÖPNV-System zu den Bussen an der Haltestelle Tiefe Alle vorgesehen.“	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Sicherheit für Häuser in Hanglage	Rückmeldungen des Planungsbüros Ramboll: "Sowohl für Tram als auch BRT werden neue Lärm- und Erschütterungsgutachten und statische Berechnungen durchgeführt werden müssen, wo dies erforderlich sein wird. Sollte sich dort zeigen, dass bauliche Maßnahmen zur Absicherung notwendig sind, werden diese Teil des Projekts. Eine Abrutschgefahr durch die Einführung eines neuen HÖV-Systems darf es nicht geben und muss ausgeschlossen werden."	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Alfons-Jonas-Platz, Elisabethstr.	Rückmeldung der Stabsstelle Mobilität: "Die derzeit vorliegenden Infrastrukturpläne dienen als Diskussionsentwurf und werden nicht 1:1 so umgesetzt. In der folgenden Vorplanung sollen verschiedene Varianten innerhalb des Netzes als Ergebnis aus der Trassenstudie geprüft werden. Dennoch werden sicher Flächen für Parken entlang der Trassen nur eingeschränkt nutzbar bleiben. Mit heutigen Tramfahrzeugen sind die Anforderungen an die Strecken inkl. der Kurvenradien andere, als mit den Fahrzeugen des historischen Kieler Straßenbahnnetzes, sodass die damalige Führung durch Gaarden infrastrukturell für die Tram ausgeschlossen wurde und für das BRT im durchgeführten „Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahren“ als deutlich nachteilig gegenüber der dargestellten Variante bewertet wurde."	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Platzbedarf der geplanten Trasse Preetzer Str.	Rückmeldung der Stabstelle Mobilität: "Die Trassenstudie arbeitet derzeit noch größtenteils mit den grundsätzlich angestrebten Regelquerschnitten. Mit dem Systementscheid können im Rahmen der Vorplanung spezifische Querschnitte erzeugt werden. Wo die Funktion der Geh- und Radwege nicht eingeschränkt ist bei Abweichung vom Regelquerschnitt, ist diese Wahl grundsätzlich anzustreben. Es wird erforderlich werden, Grunderwerb zu tätigen, wo und in welchem Umfang dies unbedingt erforderlich sein wird, müssen wir noch konkreter ermitteln. Dann werden wir in die Gespräche mit den Grundstückeigentümern einsteigen."	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Hangabsicherung und Lautstärke	Hallo Gast, wir haben gesehen, dass Ihr Beitrag zweimal hochgeladen wurde. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und um Dopplungen zu vermeiden, haben wir Ihren ersten Beitrag "Hangabsicherung und Lautstärke" auf "unveröffentlicht" gesetzt. Bei Fragen können Sie sich jederzeit an uns wenden unter: moderation@kiel-oepnv.de Viele Grüße, Ihr Moderationsteam	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Straßenbäume in der Preetzer Str.	Hallo Waldorf, vielen Dank für Ihren Hinweis, dass die beiden Beiträge unterschiedliche Rubriken betreffen. Das wurde übersehen und war ein Fehler unsererseits. Ihr Beitrag ist wieder öffentlich einsehbar. Wir entschuldigen uns vielmals und bitten um Ihr Verständnis. Ihr Moderationsteam	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Anbindung Holsteinstadion	Viele Besucher der erwarteten 20.000 Besuchern sollen doch von außerhalb Kiels kommen. Ein Zug kann vielmehr als nur 375 Besucher transportieren. Wäre nicht eine Kombination sinnvoll? Die Stadtbahn für die Kiel- Region, die ab Steenbeker Weg fahrenden Züge für Auswärtige. So kämen alle wieder sicher und schnell nach Hause.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Errichtung einer Mobilitätsstation	Durch die sehr einfach zu ermöglichende Verlängerung der aktiven Gleise vom Torfmoorkamp entlang des Steenbeker Weges kann die Mobilitätsstation eine Anbindung an das DB Netz erhalten. Über Sonderzüge können dann die Besucher direkt zum Stadion anreisen. Z.B. aus Rostock, dem Ruhrgebiet, St. Pauli usw.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Regionalbahn Haltestelle Suchsdorf	Ein sehr guter Vorschlag, so könnten Projensdorf und Suchsdorf an die Straßenbahn angeschlossen werden ohne auf die Umstiegsmöglichkeit zur Regionalbahn zu verzichten.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Straßenbäume in der Preetzer Str.	Ich hatte den größten Teil dieses Beitrags zusätzlich auch in einer anderen Rubrik eingestellt wo er meines Erachtens auch sehr gut aufgehoben war. Zusätzlich hatte ich den um den Aspekt der Bäume ergänzten Text auch in dieser zweiten Rubrik eingestellt. Das halte ich auch nach wie vor für sinnvoller als die Zensierung die Sie vorgenommen haben.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Zubringer Holstein-Stadion	In einer eher ruhigen Wohnstraße eine mögliche Tram Haltestelle zu bauen ist sehr Anwohner unfreundlich. Und das alles nur für 100m weniger Gehweg von der aktuellen Belvedere Haltestelle? Wenn überhaupt, sollte man doch über den Westring eine direkte Verbindung zum Stadion inkl. Haltestelle am Stadion schaffen.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Autos auf der Holtenauer Str.	Guter Vorschlag, den ich auch sofort unterstützen würde. Ich glaube aber, dass ein Großteil der Kieler noch nicht soweit ist. Alleine die Diskussion zur Tram in der Holtenauer hat bereits die "Ängste" der Geschäftsleute und Autofahrer gezeigt. Daher mein Vorschlag die Holtenauer mit Tram und wenigem (Anlieger) Verkehr, so wie es jetzt auch geplant ist. Wenn die Bürgen den Vorteil der Tram erstmal gesehen haben, werden sie die auch nutzen. Und dann kann man in einem 2 Stepp vielleicht die Holtenauer Straße ganz vom KFZ-Verkehr befreien. Aber da reden wir hier über einen Zeithorizont von ca. 15-20 Jahren	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Linienverläufe	An sich guter Vorschlag, allerdings würde ich an der Stelle die Linie 1 bis nach Elmschenhagen Verlängern um die Frequenz in diese Richtung zu erhöhen.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Gestaltung der engen 90 Grad Kurven	Nochmal meine Frage: Der Ellerbeker Weg ist eine ziemlich schmale Straße, wieviel Meter werden für die Tram benötigt?	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Varianten Suchsdorf - pro Projensdorf	Ohne den Kronshagenern die Stadtbahn streitig machen zu wollen: dort sind doch mit "Suchsdorf" und Kronshagen bereits zwei Schienenhalte vorhanden und Realität.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Varianten Suchsdorf - pro Projensdorf	Hinzu käme die Anbindung der Klinik Lubinus aus Richtung Gettorf/Levensau.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Anbindung Gewerbegebiet Tannenberg	Auch die Anwohner sind aufgerufen, den möglichen S-Bahn-Halt schon heute durch Nutzung der Linie 41 zu unterstützen.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Errichtung einer Mobilitätsstation	Diese wären dann bequem, direkt und schnell in wenigen Minuten auch für "schnelle Einkäufe" in wenigen Minuten erreichbar; ohne das Auto zu benötigen.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Errichtung einer Mobilitätsstation	Wenn ich die Planung richtig verstanden habe, ist an der Belvedere eine Abzweigung in die Projensdorfer Straße geplant? Durch die dann überflüssigen Parkstreifen wäre reichlich Platz für eine Verlängerung bis zum Steenbeker Weg. Damit würde der überörtlichen (!) Funktion der Klinik Lubinus mit den weiteren angeschlossenen Institutionen (Schule/Ausbildungszentrum) adäquat Rechnung getragen.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Straßenbäume in der Preetzer Str.	Hallo Waldorf, wir haben gesehen, dass Ihr Beitrag zweimal hochgeladen wurde. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und um Dopplungen zu vermeiden, haben wir Ihren ersten Beitrag "Breite der Fuß- und Radwege auf der Preetzer Str." auf "unveröffentlicht" gesetzt. Bei Fragen können Sie sich jederzeit an uns wenden unter: moderation@kiel-oepnv.de Viele Grüße, Ihr Moderationsteam	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Erweiterung direkt planen	Für so eine Querverbindung gibt es keine schnellen Straßenverbindung	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Brücke über die Schwentine und Kreuzung Ostring / Schönkirchener Straße / Heikendorfer Weg	Schön - mit den Kindern im Stau statt am Strand. Da steigt die Laune ins unermessliche. Strand und Luft wird ja auch komplett überbewertet.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Schaffung P+R Parkplatz	Die Idee eine P+R Station hier in Suchsdorf zu errichten finde ich gut	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	P+R für MIV aus dem Norden und Taktung der Linien	Die Idee finde ich gut.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Radweg zwischen Dreiecksplatz und Lehmberg	So sehe ich das auch	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Fehlende Querungshilfe für Veloroute 10 auf Kronshagenerweg	In Form von einer Brücke würde die Querung sicherlich gut angepasst werden	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Umstieg Dehnkestraße	Als Idee könnte man einen Fußgängertunnel oder -brücke bauen der alle Haltestellen optimal miteinander verbindet	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Haltestelle Wittland	So sehe ich das auch	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	P+R Station im Westen, Linie über die Bahnlinie parallel zur Autobahn	Die Idee eine P+R Anlage südlich der Bahngleise an der Autobahn zu errichten finde ich gut. Zusammen mit einen neuen Regional Bahnhof Kiel-Mettenhof, wären das gute Umsteigepunkte zur (Tram) Haltestelle Roskilder Weg	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Anbindung Kieler Süden	Auf blinkende Karte klicken mit lila punkt. Jedoch erst in Abhängigkeit des Wachstums des Stadtteils, Stadt/ Ortsbeirat , Baudezernat , neuer Investor wurde noch eine Verdichtung durch aufstocken der Gebäude jetzt wieder aktualisiert zur Ratsversammlung . Trotzdem sind auch im Grundnetz, durch Buslinien und neuen Querverbindungen auch ohne Erweiterung, Linien geplant.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Querverbindungen/Ringnetz	Tipp auf der Blinkenden karte mal den Bus tippen/ oder klicken. Genau diese Querverbindung wurde wegen der ersten Eingängen, schon bevor die Präsenzveranstaltungen im November , immer wieder gefordert. Die Planer haben dies angenommen, da aber ganz klar gesagt, wird da nur ein 30min Takt ergänzt, anstatt sonst die anderen Linien mit 20min oder zur Hauptverkehrszeiten teilweise in 10min Takt	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Verbindung zur derzeitigen Endhaltestelle: Kroog / Am Wellsee	Tipp, bei der Blinkenden karte auf den Bus klicken Linien sind nur Arbeitsbezeichnung Linie 70+30. Die 31 wird nach Kroog am Wellsee verlängert und in Richtung Mettenhof bis nach Melsdorf durchgebunden. Zur Hauptverkehrszeiten Bis Jütlandring in Mettenhof sogar 10min Takt.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Verknüpfung mit dem Busnetz / Haltestelle Tiefe Allee	So wie ich das verstehe, wird es 2 Schnellbusse geben je Linie 20min . Die eine ist Schnellbus nach Heikendorf Die andere Schnellbuslinie nach Laboe. Zudem wird es wohl von Wellingdorf wo die 200er Linien nach Schönberg, ebenfalls eine lokale Erschließungslinie wie die Linie 14 im Norden, aber auch tagsüber immer über Wellindorf.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Anbindung Gewerbegebiet Tannenberg	1. Recherche: Von wo kommen zahlreiche Mitarbeiter/innen? 2. Angebot ähnlich der Linie 12 vom Barlach-Gymnasium nach Schilksee: S-Bahn fährt Werktätige von und zu z.B. "Park und Ride" Parkplätzen im Umland. Das würde auch den Theodor-Heuss-Ring und das IKEA-Kreuz entlasten!	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Entfall der Haltestelle Ziegelstraße	Das System macht es nicht schneller, wenn die Streckenführung mit verminderter Geschwindigkeit durch die Fußgängerstr. Elisabethstr. in Gaarden führt. Abgesehen von den Fußgängern und Kindern, sowie Anlieferverkehr in dieser teilweisen engen Straße.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Erweiterung direkt planen	Der Norden und Süden muss mit angeschlossen werden. Insbesondere nördlich des Kanals brauchen die Busse zu lange (wenn man am Hbf umsteigt, ist man zT etwa eine Stunde innerhalb des Stadtgebietes unterwegs!), grade dort wäre die Bahn zwecks Beschleunigung am wichtigsten! Was mich am ÖPNV in Kiel extrem stört: Es gibt kaum brauchbare Querverbindungen. Wenn ich zB von Hassee nach Meimersdorf will, muss ich zwingend zur Stadt fahren, um dort umzusteigen. Das kostet Zeit, Nerven, und macht den ÖPNV für viele direkt sehr unattraktiv. Ich weiß, durch Förde, Kanal und Schwentine haben wir da viele natürliche Hindernisse. Auch Kronshagen könnte ein Hindernis werden, kenne deren Haltung aber nicht. Aber ich habe das Gefühl, eine Art Ring wird nicht mal versucht. Wenn man z.B. die geplanten Stationen in der Wik, Suchsdorf, Mettenhof, zusätzlich zu einem Ring verbindet und von dort aus denn Russee, Hassee und den Kieler Süden (neues Viertel, Wellsee) anschliesst, wäre das Top	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Wettbewerb	Rückmeldung der Stabstelle Mobilität: "Die Planungen sind grundsätzlich von Beginn an miteinander verknüpft. Bereits vor der Wettbewerbsauslobung wurden die voraussichtlichen Ausprägungen des zukünftigen hochwertigen ÖPNV-Systems auf Basis der Ergebnisse der Grundlagenstudie mit in die Wettbewerbsunterlagen aufgenommen. Der zeitliche Ablauf der Realisierung des Wettbewerbsergebnisses ermöglicht zudem eine Berücksichtigung der Ergebnisse der Trassenstudie. Die Trassenstudie soll Ende 2022 abgeschlossen sein und somit das Netz und das System definiert sein. Darauf basierend erfolgt die weitere Planung der Umsetzung des Wettbewerbsbereichs des Holstenplatzes und der Andreas-Gayk-Str. Andersrum sind die Ergebnisse des Wettbewerbs Grundlage der Trassenstudie, sodass eine beidseitige Berücksichtigung sichergestellt ist."	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Gestaltung der engen 90 Grad Kurven	Rückmeldung der Stabstelle Mobilität: "Ja, es wird in engen Kurven zur Geräuschentwicklung kommen. Es gibt heute jedoch spezielle Schmieranlagen, die aktiv eine Verringerung erzeugen, sodass die zukünftigen Geräusche einer Tram nicht mit denen des alten Kieler Systems vergleichbar wären. Auch die technische Ausgestaltung der Drehgestelle der Fahrzeuge können hier Vorteile bringen. diese sind jedoch heute noch nicht definiert. Klar ist jedoch, dass diesem Punkt für das System Tram eine hohe Bedeutung zukommen wird, sodass hier die bestmögliche Lösung anzustreben ist."	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Einbindung des Radverkehrs	Rückmeldung der Stabstelle Mobilität: "Das Funktionskonzept, welches den Infrastrukturplänen zugrunde liegt sieht eine Aufwertung der Radverkehrsführung über die parallel verlaufende Straße Kirchenweg vor, sodass im Bereich des oberen Bereich Karlstal/Helmholtzstraße/Röntgenstraße lediglich die Nutzung der Mischverkehrsspur mit dem Rad bleibt. Alternativ muss das Rad über einen kurzen Abschnitt auf dem Gehweg geschoben werden. Anwohner, Kunden, Besucher, etc. können über die Stichstraßen ihre Ziele erreichen und der Durchgangsradverkehr wird über den Kirchenweg abgewickelt."	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Einbindung des Radverkehrs	Rückmeldung der Stabstelle Mobilität: "Für die Führung bergauf sehen wir ebenfalls derzeit noch Nachbesserungsbedarf zu der im Infrastrukturplan vorgestellten Lösung. Jedoch ist diese Anpassung aus heutiger Sicht vor Allem im oberen Bereich in Richtung Dreieckplatz aufgrund des etwas großzügigerem Straßenquerschnitts möglich. Ob und über welche Länge hier eine separate Fahrradspur realisiert werden kann, werden wir bis Ende Juni 2022 klären und den Plan entsprechend anpassen. Verkehrlich spricht aus der vorliegenden heutigen und zukünftig prognostizierten Verkehrsbelastung nichts gegen diesen Entwurf, sodass das grundsätzliche Konzept weiterverfolgt werden soll."	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Zubringer Holstein-Stadion	Rückmeldung der Stabstelle Mobilität: "Es ist eine Bedarfshaltestelle am Beginn der Projensdorfer Straße geplant, welche baulich die Nutzung des öffentlichen Raums grundsätzlich nicht wesentlich einschränkt und nur an Spieltagen oder anderer Stadionnutzung angefahren wird."	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Warum nicht auf eigener Trasse?	Rückmeldung der Stabstelle Mobilität: "Grundsätzlich ist das Ergebnis der Trassenstudie im aktuellen Stand, dass keine Eigentrasse für das ÖPNV-System in beiden Fahrtrichtungen im Ziegelteich untergebracht werden kann. Die Simulation des Verkehrsflusses der heute vorhandenen Verkehre zzgl. den hinzukommenden Anteilen des Tram/BRT-Systems zeigt, dass der Betrieb vollständig als Mischverkehr aller Verkehre nicht möglich sein wird. Der Radverkehr erhält grundsätzlich in beide Richtungen eine eigene Spur. Für den Kfz-Verkehr und ÖPNV ist für die unterschiedlichen Fahrtrichtungen in den Infrastrukturplänen ein Unterschied zu erkennen. In Richtung Wasser wird eine durchgehende Kfz-Spur geplant, inkl. Abbiegespur in die Hopfenstraße. In Richtung Exerzierplatz wird im engen unteren Bereich eine Mischverkehrslösung auf der ÖPNV-Trasse erforderlich, die jedoch signalisiert wird, sodass die Priorisierung des ÖPNV in Form einer „Pulkführerschaft" sichergestellt wird. Außerdem soll zukünftig das gesamte	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Bäume Uferwald Schwentinewanderweg Scharweg	Rückmeldung der Stabstelle Mobilität: "Die genaue Ausführung der erforderlichen neuen Schwentinequerung für eine abgetrennte ÖPNV-Trasse ist nicht Ergebnis der Trassenstudie. Es wurden verschiedene machbare Varianten ermittelt, welche in der sich anschließenden Vorplanung detailliert bewertet werden. Dabei wird der Detailgrad ausreichend sein, um Ihre Fragen beantworten zu können. Daher ist mit der heutigen Planung nicht bekannt, wie viele Bäume zu fällen werden sein, jedoch gehen wir davon aus, dass dieser Eingriff grundsätzlich erforderlich werden wird. Ziel ist es den südlich gelegenen Wanderweg in seiner heutigen Form bestehen zu lassen. Da spricht nach heutigem Wissensstand auch nichts gegen. Bei einem neuen Bauwerk in neuer Lage wird es zu anderen Verschattungen kommen, als heute vorhanden. Da die genaue Lage, die bauliche Ausführung, und viele technische Details heute noch nicht bekannt ist, liegt dazu auch noch keine Aussage vor."	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Radverkehrsführung	Rückmeldung der Stabstelle Mobilität: "Durch die Trassenstudie sehen wir keine deutliche Verbesserung der Radverkehrsführung im Ziegelteich vor, da die Bedeutung als Landesstraße inkl. der neu hinzukommenden ÖPNV-Trasse keine Aufwertung für den Radverkehr bietet. Hier können wir jedoch auf die derzeit laufende städtebauliche Machbarkeitsuntersuchung zur Neuentwicklung des Europaplatzes durch das Stadtplanungsamt verweisen, in der auch die Stärkung der Radverkehre im Bereich nordwestlich der Holstenstraße hinterlegt ist. "	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Tram über Schulzentrum und Poppenrade	Ich schließe mich dem an. Dazu kommen die Schulen und die Tatsache, dass mehr Platz im Tröndelweg vorhanden ist. Die Pläne, die im November im Bürgerforum gezeigt wurden, sahen dort eine eigene Trasse vor, die in der Preetzer Straße nicht möglich ist.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Neue Brücke über das Bahnhofsvorfeld?	Grandiose Idee! Wenn man dann wie in Odense direkt von der Brücke zu den Bahnsteigen kommt, wäre das eine massive Verbesserung und würde den Weg zwischen Tram und Bahn stark verkürzen. Zudem spart man sich die Kreuzung Hummelwiese. Allein diese Idee könnte das Netz massiv verbessern!	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Regionalbahn Haltestelle Suchsdorf	Das ist eine sehr gute Idee! Der Bahnhof Suchsdorf liegt heute etwas unglücklich.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Haltestelle Kronshagen-West	Ich finde, dass die Haltestelle Forsthaus Wittland heute schon ungünstig liegt. Gerade der östliche Teil der Mettenhof wird schlecht durch die erschlossen. Die Verlegung nach Westen kann ich nur begrüßen. Zur besseren Anbindung von Kronshagen wäre aber eine Bushaltestelle in der Claus-Sinjen-Straße gut. Dort gibt es neben den genannten Orten insbesondere das Naherholungsgebiet. Auch das Wohngebiet an der Adenauerstraße wäre durch eine Bushaltestelle auf Höhe der Einmündung des Hofbrook am besten bedient.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Haltestelle Kronshagen-Ost	Ich wohne in Kronshagen und bin über den Wegfall dieser Haltestelle auch verwundert gewesen. Inzwischen kann ich es jedoch nachvollziehen. Mit dem ergänzenden Busnetz, das ich im November beim Bürgerforum gesehen habe, wird Kronshagen sehr gut erschlossen und es wird weiter eine direkte Linie zum Hbf geben. Nur die unmittelbaren Anwohner am Königsstein erleiden einen kleinen Nachteil, weil sie eine Station mit dem Bus fahren müssen, wenn sie auf die Tram wechseln wollen. Da die Tram-Strecke aber ohnehin auf der anderen Seite des Skandinaviendamms liegt, ist das in meinen Augen kein großer Verlust.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Anbindung Suchsdorf über Eckernförder Straße	Auch wenn die Querung der DB-Gleise in Suchsdorf aufwendig wäre, wäre ein fußläufiger Anschluss zwischen den RB/RE-Linien aus Richtung Eckernförde zur Stadtbahn zur Uni und zur Holtenauer Straße sehr attraktiv. Die Uni und die Geschäfte würden durch diesen Anschluss sicher sehr profitieren. Heute gibt es ja quasi keinen gut nutzbaren Anschluss in Suchsdorf: die Bushaltestelle ist ja kaum zu finden...	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Nord-Süd Verbindungen zwischen den Stadtteilen	Da Kronshagen als Gemeinde nicht zu Kiel gehört, stellen sich hier wahrscheinlich die Probleme der Kostenverteilung und des Willens der Gemeinde. Die Planer sprachen schon an, dass dieses Mal das Netz nur auf Kieler Boden geplant wird, damit es nicht schlussendlich wieder an der Gegenwehr anderer Gemeinden scheitert.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Nord-Süd Verbindungen zwischen den Stadtteilen	Selbstverständlich gibt es eine Buslinie 6, die heute Hasse - Mettenhof - Kronshagen- Suchsdorf- Universität- Wik im 30min Takt fährt, mittlerweile sogar am Wochenende, mit neuen System wird die Linie beibehalten und bis über Russee zum Citti-Park geführt, und auf 20min Takt verbessert.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Erweiterung direkt planen	Wenn Stadtteile nicht mit oder schlecht angebunden werden hat das enorme Negative Auswirkungen auf diese Bereiche. Siehe den Unterschied von Ost zu Westufer. Auch wenn es ein "Verlustgeschäft" ist lohnt sich die Investition auf lange Sicht.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Anbindung Holsteinstadion	Veranstaltungsflächen sollten in Kiel auch jeweils eine Anbindung an den schnelleren ÖPNV bekommen. Gerade die Stadtbahn kann hohe Kapazitäten bringen, fährt leise und elektrisch.. Sonderzüge Richtung Holstein Stadion statt Busse.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Warum nicht auf eigener Trasse?	das ist sogar sehr wichtig, dass die Bahn ihr eigene Trasse hat, sonst steht sie ja auch nur im Stau?! und muss die Zeit woanders wieder rein holen... Es ist zwar teurer, aber man könnte doch auf der Straße Ziegelteich eine Rampe bauen, bzw die Bahn fährt geradeaus in den "Hang", unterirdisch am Exer vorbei Richtung Westen und kommt beim Westring wieder aus dem Boden. Unterirdisch kann sie Gas geben während oberirdisch weiterhin Autos fahren, im Stau stehen können.. Oder man legt vielleicht doch mal schöne Grünflächen an, statt Betonwüste?	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Erweiterung direkt planen	Genau die Schnelligkeit ist geplant, wird dann 30S bleiben aber über B76 geführt, anstatt Feldstraße. Das andere stimmt nicht ganz durch ÖPNV Rendsurg-Eckernförde Man könnte leider an Samstag nur 2h bis 4h über Hohenleuchte Takt nach Gettorf Linie 745 Friedrichsort- Altenholz-Klausdorf Lehmkaten - Osdorf - Gettorf (Rendsurg-Eckernförde) kommen.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Erweiterung direkt planen	Das Land Schleswig-Holstein erachtet es als wichtig den Lieferverkehr darüber zu führen und daher gibt das Land nicht die Freigabe und Kiel müsste eine neues Querungsbauwerk bauen, wurde schon öfter erwähnt.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Anbindung Holsteinstadion	Ich finde die Anbindung ausreichend, und effektiver , nebenbei wird ja auch der Busverkehr angepasst, generell mindestens 20min-Takt auf Westring. Der Zusatzverkehr der Einsatzwagen zu Holstein-Spielen muss auch über Westring fahren.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Erweiterung direkt planen	Die Verbindung über den Kanal sollte schnellstmöglich mitgedacht und realisiert werden. Wenn Autoverkehr in Kiel ohnehin reduziert werden soll, kann jeweils eine der drei Fahrspuren je Richtung auf der Holtenauer Brücke für die schnelle Verbindung in den Norden Kiels genutzt werden.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Erweiterung direkt planen	Auch für die Linie Schilksee - Kiel-City könnte mal eine schnellere Verbindung (auch am WE und zu frühen und späten Zeiten sowie auch außerhalb des Sommers angedacht werden. Auch hier könnte man einen Bahnhaltepunkt einrichten, um Beispielsweise Eckernförde direkt erreichen zu können. Bosher müssen Schilkseer erst zum Bahnhof fahren, um dort im die Bahn einzusteigen, die wieder in Richtung Norden fährt, zu nehmen. Viel zu umständlich, um auf das Auto zu verzichten. Auch hier sollte mal umweltfreundlicher gedacht werden und die Möglichkeit des ÖPNV in direkter Verbindung geschafft werden.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Lieferverkehr Autohäuser Eckernförder Strasse	Jeder Betrieb hat auf seinen Grundstück Fläche, um Fahrzeuge zu Be- oder/und Entladen. Warum sollte da für Autohäuser eine Ausnahme gemacht werden? Außerdem ist eine Reduzierung von zwei Fahrspuren pro Richtung auf eine schon jetzt vorgesehen. Die andere Spur soll zum Radweg werden.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Anbindung Suchsdorf über Eckernförder Straße	Für die Strecke über die Eckernförder Straße müsste der Bahnübergang in eine Unterführung umgewandelt werden. Das dürfte sehr teuer werden und städtebaulich die Gegend eher nicht aufwerten. Den Bahnhof Suchsdorf könnte man ja in Richtung Steenbeker Weg verlegen. Das dürfte ein wenig günstiger sein. Und falls mal in Kronshagen am Schulzentrum auch noch ein Haltepunkt entsteht, ist im LNVP vorgesehen, ist der Abstand zum Bahnhof Suchsdorf dann auch ein wenig größer. Was gut ist für die Erschließung der Umgebung.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Radweg zwischen Dreiecksplatz und Lehmberg	Nicht nur da, sondern auch entlang der Holtenauer Straße wäre eine eigene Radspur sinnvoll. Einerseits für die Sicherheit der Radler, andererseits um Platz zu haben für Einsatzfahrzeuge mit Sonderrechten.	Ihre Anmerkungen zum Streckennetz
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Wo soll die Bahn denn fahren?	Ein derart massiver Eingriff in die städtebauliche Situation, wie er jetzt im Zuge der vo-ranschreitenden Planung zutage kommt, ist grundsätzlich abzulehnen. Das Schienen- oder Betontrassensystem mit umfangreichen Ein- und Ausstiegsbereichen und Warte-zonen erfordert eine grundlegende bauliche Umwälzung der vorhandenen Verkehrsflä-chen. Überplant wird der gesamte Raum der Holtenauer Straße und anderer Straßen der Länge und der Breite nach "von Hauswand zu Hauswand". Die Folgen für die dort woh-nenden Bürgerinnen und Bürger und Gewerbetreibende sind enorm. Die Planungen erfolgen ohne Rücksicht auf privates Eigentum. Man will mit den Eigen-tümern "ins Gespräch kommen". Die Umweltbelastung durch die Baumaßnahmen wird überhaupt nicht in Betracht gezo-gen. Der CO2-Ausstoß durch Baumaschinen und die Herstellung des Straßenbelags ist gewaltig. Dabei ist das Ganze vollkommen überflüssig. Die Busfrequenz auf der Holtenauer Stra-ße beträgt zu Hauptverkehrszeiten 5 bis 10 Minuten.	Was möchten Sie uns noch sagen?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Umsteigen	Genau deshalb wurde zum letzen Fahrplanwechsel einige Linien verschoben und am Hauptbahnhof neuorganisiert so das zwar viele gleichzeitig ankommen, aber verteilt auf 4 Abfahrtszeiten anstatt auf 2 je Stunde in der Schwachverkehrszeiten	Was möchten Sie uns noch sagen?

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Intervall/Anschluss/Streckenführung	Ich hoffe, dass die höhere Taktung auch am Wochenende gilt! Grundsätzlich sind max. 10 Minuten ein Intervall, bei dem man auch ohne auf einen Plan zu gucken einfach zur Haltestelle laufen und gut auf die nächste Bahn warten kann. Eine ausfallende Bahn macht dann auch einen kleineren Unterschied.	Was möchten Sie uns noch sagen?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Klimaschutz	Die Schaffung eines Hochwertigen ÖPNV in Form eines schienenbebundenen Verkehrssystems ist eine Investition für die Zukunft und zur Erreichung der Klimaziele der Landeshauptstadt Kiel.	Was möchten Sie uns noch sagen?
Online-Dialog vom 27. April bis 18. Mai 2022	Die Tram ja oder nein	Erstmal wieder Fuß zu fassen ist eben schwierig. Es muss sehr viel bedacht werden. Es wird große Baustellen geben, Chaos pur..... Man sollte irgendwo anfangen und dann eine wichtige strecke erschließen und dann fortsetzen. Bevor man Baufehler macht, sollte man sich an erfahren Planer und Firmen wenden, wie zB im Rheinland, wo stetig neue Stadtbahnlinien erstellt werden, wie zB das Projekt "U81" . Da müssen wirklich erfahrene Experten dran, die zB Schwerpunkte kennen, wo sich Autoverkehr und Stadtbahn Verkehr gefährlich nahe kommen werden.. Unfallschwerpunkte... und die Bahn soll zügig fahren und nicht ständig vom Verkehr ausgebremst werden..	Was möchten Sie uns noch sagen?
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Haltestellen Tram/Radweg. Beim Ausstieg müssen Konflikte vermieden werden, gute Sichtbarkeit der Beteiligten erforderlich	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Für meine Tochter wünsche ich mir ein klimaneutrales Kiel. Deswegen unterstütze ich einen umfangreichen Ausbau des ÖPNV	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ich denke eine Tram ist umweltfreundlicher, denn: 1. mehr Fahrgäste pro Fahrt, 2. Kein Reifenabrieb, 3. immer eigene Trasse, kein Stau	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Parken im öffentlichen Raum sollte etwas kosten, nach Fahrzeuggröße gestaltet Grundpreis: 35,- Euro?	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wart ihr schon mal am Andreas-Hofer-Platz? Die Person, die diesen visualisiert hat, jedenfalls nicht. So gibt es keine Wiedererkennungseffekte….	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wenn ich zaubern könnte, mache ich diese hochwertige Trasse einfach über der Straße, wie im Europapark Rust … die auch noch von Sonnenenergie betrieben wird. "alles ist möglich" (inkl. Zeichnung)	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ich würde die Stadtbahn-Variante bevorzugen, da langlebiger und höhere Kapazität. Auch die Fahrradmitnahme ist mit Stadtbahnzügen besser!	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Begrünte Trasse an möglichst vielen Stellen wäre sehr wünschenswert, optisch und ökologisch	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bus-Lösung bevorzugt - einfacher, realisierbar, flexibler.	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Eine sinnvolle Einbeziehung der Wasserwege zur Querung der Förde wäre sinnvoll. Außerdem empfinde ich die Randzonen Kiels als vernachlässigt	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Mut zur Umwandlung von MIV-Fahrspuren und Parkplätzen zugunsten von ÖPNV+Fuß-/Radverkehr: gerechte Flächenaufteilung, möglichst MIV-freie Innenstadt, Holtenauer Straße verkehrsberuhigen	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Prima Sache! Stellt eure Dinge in den Schulen vor - das sind die Nutzer von morgen! Überzeugt die Leute auch vor Ort in den Stadtteilen (Stichwort Tiny Rathaus)	Städtebauliche Integration

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wenn das neue ÖPNV-System kommt, dann nur mit dem Bussystem, damit keine Schienen eingelassen werden müssen!	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte: Resiliente Straßenräume plannen (z.B Bremen), Tiefbeete, Rasengleise, viel Grün…	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bänke an Haltestellen eher aus Holz als aus Metall - ansehnlicher und nicht so kalt -gerne auch Einzelsitzplätze, niemand sitzt gerne neben Fremden -begrünte Haltestellendächer	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Vinetaplatz + Elisabethstr. / Fußgängerzone dies sind sehr urbane + lebendige Lebensräume, viele spielende Kinder + Aussengastronomie, der Charakter dieses Bereichs sollte unbedingt erhalten werden	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Gute Möglichkeit Kiel zu begrünen (auch Kiellinie), integrative, grüne Aufenthaltsorte schaffen, Barrierefreiheit schaffen	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Teer muss häufiger erneurt werden, als Schienen…Schienen können begrünt werden	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Planungen zeigen ÖPNV und Auto. Mir fehlt die Visualisierung und integrierte Planung der Radwege dazu. Fahrräder zwischen Autos auf der Straße ist mehr so Meh.	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ich befürworte definitiv die Tram weil sie wesentlich mehr Menschen (...) werden und für das Stadtbild attraktiver wäre. Desweiteren wäre ich für eine Ausweichstrecke über die Werftstraße, da es auch …., dass es über ….. Nicht geht. Damit würden wir auch das Tempo der Autos über der Werftstraße bremsen weil dort	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		So viele autofreie Quartiere wie möglich: Aufwertung der Quartiere durch Lebensqualität. Nutzung für Freizeit/Aufenthalt, neue Platzqualität. ÖPNV von Parkplätzen in die Quartiere zurück.	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Städtebaulich ist die Tram dem BRT-System meilenweit überlegen. Die gestalterischen Möglichkeiten mit der Schiene sind so vielfältig (Stichwort Rosengleis). Auch für den Aspekt "Schwammstadt" eine Ideale Lösung. Für mehr Grün in der Stadt. Für die Tram	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bei allen Planungen bitte beachten: - viel Aufenthaltsqualität (Spielbereiche, Bänke, freie Anlagen) - wenige Autos - möglichst in jedem Bereich Fahrad-Fußgänger	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		wir wünschen uns einen Marktplatz auf dem alten Markt zum Eis essen und sitzen, der barrierefrei ist	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Tram = weniger versiegelte Flächen	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Visualisierungen machen wirklich Lust auf die Veränderung! Eine großartige Chance für Kiel!	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Französisches Viertel als Super Block (Konzept Mobilität ruhender Verkehr) - Metzstr. - Wilhelmplatz - Kronshagener Weg	Städtebauliche Integration

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		In der Kieler Bevölkerung einen emotionalen Bezug zu dem Systen schaffen durch gemeinsame Gestaltung des "Kieler Systems" (Ästhetik, Kinderwettbewerbe, örtliche Aneignung der Haltestellen) in offenen Workshops, Wettbewerben / Preisausschreibungen	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Derzeit wird sehr die Mobilität per Fahrrad in den Vordergrund gestellt. Das ist schön , dennoch gibt es Menschen die aus verschiedenen Gründen auf´s Auto angewiesen sind. Ich wünsche mir auch Parkraum in der Innenstadt bzw. einen Park+Ride Service, der Barrierefrei ist.	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bereits heute kann auch durch attraktive Preisgestaltung des ÖPNVs zu einer starken Nutzung beitragen. Ebenso eine bessere Taktung des ÖPNVs.	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		TRAM bietet viel mehr Fahrkomfort, kann mehr Menschen transportieren und ist klimafreundlicher und weniger störanfällig	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Mit schienengebundener Tram könnten deutlich mehr Grünflächen in Kiel geschaffen werden, die Flächen sollen auf jedem Fall genutzt werden.	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Warum wird die Anbindung des Kieler Südens vernachlässigt?	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Tunnellösung NOK Wik - Holtenau	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Park+Ride Station am Ende der A21 Höhe Barkamer Kreuz, Anbindung von Auto in das ÖPNV-Netz	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Einfacher Umstieg vom Auto ins ÖPNV-Netz durch Stationen mit Parkgelegenheiten, Parkticket-/Fahrkarte schnell, regelmäßig, preiswert	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Warum ist die Süd-/Südwestachse (Eiderbrücke, Molfsee) nur als potentielle Erweiterungsstrecke vorgesehen? Süden wird in Plannung zu wenig berücksichtigt. Achse sollte ebf. zur Prio-Planung gehören	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Im innerstädtischen Verkehr ist eine Verlagerung des Verkehrs zum schienengebundenen Verkehr aus mehrerlei Hinsicht wichtig und richtig. Dies ist aber nur ein Baustein eines zukunftsfähigen ÖPVNs. Gebiete außerhalb des Innenstadtbereichs müssen mit schnellem, regelmäßigem SPNV an die Innenstadt angeschlossen werden. Kreuzung und Umstiegspunkt müssen auch außerhalb des Stadtgebiets gut vertaktet sein => S-Bahn Kiel	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Der Kieler Süden (…/Wellsee) sollte von vornherein in das BRT-System eingebunden werden. Park + Ride-Parkplätze als Zusatz wären sicherlich hilfreich	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Kieler-Süden (Busse bis Meimersdorf) von Anfang an mitplanen! Zum Beispiel Route 6A.	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Trasse für ÖPNV bei dem Bau der T21 freihalten	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Koordinierung auch mit dem Regionalbusnetz, um Verkehr zu vermeiden	Erweiterung

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Es ist sehr schade, dass der komplette Bereich nördlich des NOK in der 1. Phase außenvor ist. Das bedeutet, vor 2040 ist weder Schilksee noch Holtenau-Ost angebunden. Der Busanschluss führt automatisch zu einem zusätlzichen Umstieg auf dem Weg Richtung Nord/Nord-Ost.	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Kieler Süden: Pendler sind großes Problem,daher bitte höhere Priorität!	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		öfter, schneller, besser! Fähre und Schienenverkehr! Einfache, günstige Tarifgestaltung! Anbindung alter Stadtteile und Umbandgemeinden für höchste Akzeptanz!	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Dem wichtigen Fährverkehr über die Förde (auch autonom) nicht vergessen!	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Einbindung Schnellbussytem an einem potenziellen Bahnhalt Wellingdorf für übereck Beziehungen Schönkirchen-Heimensdorf	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wenn der Kieler Süden erst in einigen Jahrzenten so interressant ist, dass dort ggf. BRT/TRAM hinführen wird, ist bis dahin zummindest angedacht die Fahrradanbindung zu verbessern? An der 404 im Abgasdunst zu fahren ist echt umsetzbar	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		und die NAH.SH häufiger ausbauen von Bordesholm nach Kiel	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Park + Ride-Plätze am Stadtrand um Besucher mit Autos parken zu lassen (kostenlos), damit sie dann in den ÖPNV umsteigen. Wenn umweltfachlich und wirtschaftlich machbar: Brücke über den hinteren Teil der Förde z.B Mönkeberg, auch Holtenau, Heikendorf nimmt einige Kilometer weg, wenn keiner mehr um die Hörn fahren muss	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Erst das Erweiterungsnetz, dann innerstädtisch	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Mobilitätswende, aber momentaner Verkehrsplanung bleiben wenig Alternativen als das Auto!! (aus dem Kieler Süden)	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte das Ostufer mitbeachten! Alles fokussiert sich immer auf das Westufer	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Von Wik-Kanal temporär mit Seilbahn Holtenau/ Holtenau Ost/ Friedrichsort anbinden bis Norderweiterung irgendwann kommt	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Leider wurde der Kieler Süd-Westen komplett vergessen!	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wo bleibt die Anbindung Richtung Heikendorf, Laboe	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Das Ostufer wird immer benachteiligt: Mehr planerische Perspektiven fürs Ostufer!	Erweiterung

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Für die Bewohner von Hasseldieksdamm und Russee ist die aktuell geplante Streckenführung keine Veränderung. Obwohl dort viele Kieler wohnen!	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Tunnel für den NOK schaffen und Friedrichsort einbinden!	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Berücksichtigung der Gemeinden am Ostufer wie Schönkirchen, Mönkeberg, Heikendorf nicht ersichtlich. Stichwort "Tramanbindung Tunnel Förde"	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Südwesten. Süden der Stadt wird m.E. zu wenig in der Planung berücksichtigt. Schulensee, Molfsee. Straßen insb. zu Stoßzeiten sehr voll! Bus ist dort keine Alternative	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Höhere Taktung der Adler 1 Fähre (Wik-Holtenau) mit Anschluss an die Tram	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Förde könnte viel besser im Verkehrskonzept eingebunden werden, das gilt auch für die Umlandgemeinden allgemein	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Vorschlag: da die Brücke keine brauchbare Statik für die Tram / Rapid-Bus hat "Amphibien" durch den Kanal :) bzw. Oberleitungen (Akkus schwer) spart Gewicht ein , N-O-Kanal	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wünschenswert ist eine Trassenführung sowohl in den Norden bis in den Süden	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Anschluss an das (…)ÖV-System, da Familie mit Kindern nördlich des Kanals bisher nur mit Auto überleben können	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte unbedingt Lösungen zur Entlastung des Barkauer Kreuzes finden! Die Vk-Situation für Neumeimersdorf, Kronshagen, Wellsee ist katastrophal	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Straßenbahn ist wartungsfreier und begrünbarer als BRT. Bedient sich eines eigenes Netzes (Schienen), ist sicherer im Straßenverkehr bzgl. der anderen Verkehrsteilnehmer.	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Alle, die außerhalb der Stadt wohnen, benötigen ein Parkangebot mit Bus in die Innenstadt. Erst dann wird das Auto nicht in die City kommen. Parken in allen Außenbereichen	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte berücksichtigen Sie auch die Anbindung an dem überregionalen/regionalen Verkehr der DB Netze! Dabei sollten Umstiege vermieden werden und Anbindungen als Bahn nach Schönberg, RD, Flintbek, Plön bedacht werden	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte in der Folgeplanung auch die Anbindung an Molfsee (mindestens für Schülerverkehre) bedenken	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Das KK ohne Anbindung ? Eine Großzahl der Mitarbeiter des Klinikums reisen aktuell mit dem Auto an. Verbunden mit großen Schwierigkeiten, Parkplatzmangel. Die Tram könnte eine große Entlassung sein.	Erweiterung

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Beim Ausbau der A21 muss eine Spur für den ÖPNV freigehalten werden.	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Fahradmitnahme ? (Bus, Tram)	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die größte Verkehrsbelastung ensteht eigentlich durch Pendler, die jeden Tag zwischen Kiel (Arbeitsplatz) und den Außenbezirken mit dem eigenen PKW fahren. Das wäre wichtig, diese durch einen zuverlässigen ÖPNV zu bedienen. Innerhalb Kiels benutzen viele Menschen das Fahrrad oder den bereits gut organisierten ÖPNV, innenstädtisch fahren die wenigsten mit dem eigenen Auto.	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Erweiterung Brumswiker Str. UKSH sinnvoll !!	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Parplätze IKEA, CITTI PARK und Höffner nutzen und ausbauen als P+R Parplätze !! -> Autoverkehr aus der Stadt raushalten. -> von den P+R kostenlos mit Pendlerbussen in die Stadt.	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Warum werden nicht schon jetzt bei allen Strassenumbauten bzw. Asphaltierungsarbeiten eigene ÖPNV-Trassen berüksichtigt? Der "Trend" geht nach wie vor dahin, dem Bus das "Durchkommen" immer schwerer zu machen!	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Trassenplannung weiterführen bis Pussen.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ich würde mich freuen, wenn es am Ende die Stadtbahn wird. Nicht BRT! Stadtbahn bietet mehr Kapazität und Langlebigkeit, da auf Schienen. Fahrrad! Bessere Fahrradmitnahme.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Nicht so ungewöhnliche Verkehrsmittel: "Hybrid" / Wasserstoffbusse sind vielleicht auch ein Weg, der nicht so laut ist wie eine Tram.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Kronshagener Weg: eine Fahrspur für MIV genügt. Baumreihe möglichst erhalten.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Erschließung Mettenhof ist gut und sehr wichtig für die Menschen dort.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte Huckelpflaster wegnehmen, wo Fußgänger (mit Rollatoren) sich bewegen und Radfahrer vorwärts kommen wollen (Hermanstraße, Rathausplatz, Alter Markt)	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Anbindung von Russee an die Tram.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte an die Zukunft denken: Kapazitäten werden perspektivisch benötigt, wenn weniger Leute PKW nutzen. Daher: Wellsee Tram	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wenn weniger Parkmöglichkeiten vor der Tür sind, dann ist mehr Platz für den ÖPNV. Erst wenn PKW-Verkehr unattraktiv ist, wird der ÖPNV mehr genutzt.	Innenstadt /W

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Sternförmige Trassen Richtung Innenstadt. Innenstadt von den Umbauten verschonen. Vorteil für Pendler und Umland	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Es sollte mehr Platz für Fahradwege geben und weniger Autos in der Stadt sein	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Neben ÖPNV auch immer die Radwegverbindung verbessern. Verkehrsführung für Autos in der Innenstadt noch "unbequemer" machen, um so "den Spaß" bis vor den Laden zu fahren, zu nehmen, für Innenstadt Park + Ride außerhalb anbieten, Weiterfahrt kostengünstig mit ÖPNV u. Leifahrrädern	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Trennungen von PKW und Rad (Protected Lane) Gerne Radweg in zwei Richtungen befahrbar, dann Tram / BRT-Lane und dann PKW z.B. Bergstraße, Holtenauer, Knooper Weg	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte noch mehr "Förderung" für Fahrradfahren!	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte separaten Fahrradweg an der Bergstraße. Alternative sind umwegig und bei "Bergfahrt" braucht jeder mehr Platz.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Mehr Toleranz zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden fördern!	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Haltestelle Skandinaviendamm /Kieler Straße (Ortseingang Kronshagen) einrichten	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Warum wird Mettenhof nicht über die Hofholzallee angeschlossen?	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Planung zur Anbindung von Mettenhof über die in Teilen ja vorhandene Trasse im Skandinaviendamm so vorteilhaft, dass sie zum ersten Planungsabschnitt gehören sollte, etwa bis zum Exerzierplatz. Von dort ist auch die Innenstadt gut zu Fuß zu erreichen, wie jetzt vom Parkplatz auf dem Exer.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Kreuzung mit Veloroute 10 mit Bedacht im Detail planen	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Beidrichtungsradweg mehr als 4 m, und nicht nur 3 m (Platz ist da genug)	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Park + Ride einplanen! Für Auto + Radverkehr von außerhalb, besonders für Großveranstaltungen (THW Spiele etc)	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Gerne beidseitiger Zweirichtungsradweg (auf jeder Seite in beide Richtungen erlauben), da Querung der Straße bei der Breite immer nervig	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Sprottenflotte Station zur Kletterhalle	Innenstadt /W

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Kreisverkehr? Sport Ampeln z.B	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Kreuzung (neu) Ahlmannhaus/kleiner Kielkanal/ Holstenbrücke braucht unbedingt sichere Kreuzung für Rad u Fuß, wie komme ich gut vom kleinen Kieljanal zur Holstenbrücke bei 180° Straßenverkehr??	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Umsteigeanlagen Tram / BRT-Bus vorsehen. Bisher nur an Auberg in den Plänen vorhanden.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Variante 2 ist m.E. deutlich sinnvoller, da es ein größeres Gebiet mit einschließt. (Variante 1 wird durch den Korridor West bereits erheblich mit abgedeckt)	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Was ist mit der Möglichkeit zum Park + Ride?	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Schon jetzt zu wenig Raum für Radfahrer! Wie soll hier eine zusätzliche Trasse realisiert werden, ohne Radfahrer zusätzlich zu gefährden?	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Anbindung des Kieler Südens muss unbedingt südlich vom Barkauer Kreuz passieren	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte schließt den Kieler Süden jetzt an. Bis die Stadtbahn kommt, sind die neuen Baugebiete alle da	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ziegelteich ist zu eng für Auto, Rad und Tram. Als Alternative Schülperbaum u. Herzog-Friedrich-Str. als Velo-Straße ohne Autos einrichten	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Anbindung Kieler Süden muss bei Planung A 21 mitgedacht werden!	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte nicht den gesamten Verkehr durch den Hbf führen! Schnellumfahrung für Ost-West-Verkehr!	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Relativ weite Wege zwischen Haltestellen und Wohngebieten. Wie kommen Einwohner schnell zu der Tram-Haltestelle?	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Als System nutzen, das die Menschen zu den großen Punkten bringt und von dort in die engeren Teile weiter mit dem Bus verteilt wird.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bedarf für durchgehenden Fahrradweg (Aktuell Gefahrenstelle, da Radweg auf Straße endet)	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wozu ÖPNV-Trasse parallel zum Holstenfleet? Stört dort nur, hält nicht und es ging während der Bauarbeiten auch anders mit nur wenigen Minuten Verlust. Gibt es nicht die Möglichkeit, die früheren Straßen zu nutzen? So könnte die Tram vielleicht besser das UKSH anbinden.	Innenstadt /W

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Alternative zu Ziegelteich, Europa Platz, Kleiner Kuhberg (Exer andere Seite) bis Mölling Straße. Gestaltungsmöglichkeiten für Europaplatz plus Exer	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Fahrradwege bei Trambahnbau erhalten und weiter verbessern.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Lorentzendamm+Martensdamm sind sehr dicht zusammen, 1 Halt reicht!	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Unser Wunsch: Holtenauer Straße jeweils eine Fahrspur pro Richtung als Fahrradweg ausweisen und auch räumlich von der Fahrradbahn abtrennen, so dass der Fahrradstreifen nicht zugeparkt werden kann. Der kleine Fahrradweg auf dem Gehweg entfällt dann. Dann auch Entschärfung Gefahrenstelle Dreiecksplatz aus Innenstadt kommend.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Vom Holstenplatz- Exer-Knooper Weg-Bernhard-Minetti-Platz-Holtenauer fänden wir prima, damit die relativ schmale Holtenauer Str. im Hauptgeschäftsbereich nicht noch zusätzlich belastet/eingeschränkt würde	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Der Einzelhandel in der Holtenauer zwischen Dreiecksplatz u. Bernhard-Minetti-Platz würde sehr von BRT/Tram in der Holtenauer profitieren. Knooper Weg wär viel zu weit weg	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Ausfallstrecke in Richtung Wik sollte über den Lehmberg-Knooper Weg-Bernhard-Minetti-Platz führen, Um die herausgehobene, In den letzten 20 Jahren unter großen Anstrengungen entwickelte Situation in der südlichen Holtenauer Straße nicht zu ruinieren.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Schnelle Anbindung der Uni, über die Holtenauer mit 10 Zwischenhalten?? > Trasse auf Westring zum Kronshagener Weg u. Olshausenstraße wäre viel schneller >jede 2. Fahrt zum Hbf. u. Uni über Westring, die dazwischen über Holtenauer	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Knooper Weg ist keine gute Idee: zu eng, längerer Weg für die Traum und die Nutzer*innen, Weg zu den Geschäften wird lang. Besser Holtenauer und Knooper Weg.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Trassenführung Holtenauer+Westring statt Knooper Weg. Westring mit den richtigen Stopps sammelt viele Studenten ein.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wilhelmplatz für Tiefgarage unterkellern (Aarhus)!	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Kronshagener Weg, HOV auf eigene Trasse (Fahrzeit)	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte dieses Stück der Werftstraße bei der Tram mitberücksichtigen, denn allein schon, wenn dort Schienen liegen, zwingt es die Autos zum Bremsen, die dort teilweise mit Tempo 100 fahren. Und das wäre eine Ausweichmöglichkeit, wenn es mal über Vinetaplatz nicht funktioniert. Ich hoffe, die Entscheidung fällt für die Tram aus.	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Verbindung nach Schönkirchen, Busverbindung (bisher) in D-Dorf ist schon super, nach Schönkirchen nicht. Evtl. Transitbusse zur TRAM/zum BRT	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Anbindung der Umlandgemeinden? P+R Parkplätze?	NO / SO

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ich wünsche mir eine Anbindung in guter Taktung nach Schönkirchen! (Später auch als TRAM/BRT ausbaubar)	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Querung der Schönkirchener Straße und Ortsring und links abwärts südlich Tiefe Allee zur FH und Ostuferhafen ist eine wunderbare Idee zur Anbindung Dietrichsdorfes	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wenn Trasse durch die Holtenauer Straße dann die … für Fußgänger berücksichtigen, davon lebt die Holtenauer … Dreiecksplatz Holstenstr.? / Esmarchstraße!	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte sternförmige Einfahrtsschneise von den Randbezirken für die Stadtbahn + Fahrräder (Veloroute 10)	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Haltestelle vor den Arkarden engt den Raum zu stark ein > die Funktion der Arkarden nutzen und Haltestelle vor die Freifläche	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bei allen Maßnahmen immer die Barrierefreiheit berücksichtigen (Geheingeschränkte, Blinde usw.)	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte nicht die gut funktionierende Holtenauer Str. oder Innenstadt (Kleiner Kiel Kanal) durch Tram zerstören	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Umland besser durch Schienenverkehr (teils alte Trassen) einbinden.	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Tram über Johann-Fleck-Straße DB vor Suchsdorf Bahnhof hochlegen, Levensau, Brietlingen, Tram wird untendurchgeführt. Durch Hochverlegung der DB wird Platz für Umsteiger / Zubringer ebenerdig geschaffen.	Busnetzplanung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Taktung der Tram durch BRT sollte möglichst kleiner 5 Minuten sein.	Busnetzplanung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Schnellbus Elmschenhagen	Busnetzplanung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		eigene Spur auch für die Busse insbesondere aus Südost	Busnetzplanung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Mindestend Neumeimersdorf - gerne auch Flintbek über Kleinflintbek, da in Flintbek ab 2022 ein weiteres Neubaugebiet entsteht	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Nutzung der Levensauer Hochbrücke als Alternativlösung für Tramquerung für den Kieler Norden	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Mit einer Stadtbahn könnte eventl. Auch Gütertransport mit eingebunden werden (Nachts?)	Erweiterung

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		kombinierte Querungen über die Förde in kurzen Taktungen! Ost+West müssen durch gute Querungsmöglichkeiten ü. d. Förde viel mehr zusammenwachsen	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Unbedingt Verknüpfung (Umstieg / Weiterführung) mit dem Bahnnetz mitplanen oder zumindest offenhalten	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Autoverkehr muss Vorrang haben vor Privatkriegen militanter Politiker	Erweiterung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Busse mit Induktion!	Städtebauliche Integration
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Anbindung Umland mitdenken. Weniger Konzentration auf Sophienblatt > hohe Ausfallrisiken!	ohne Themeneck
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte bei allem Planungen auch den Umlandverkehr z.B. Dänischer Wolhd miteinbeziehen, das heißt Anbindung an vorhandene Bahnstraßen, zumindest Haltepunkte in Nähe/mit Umstieg.	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Fährverbindung zw. Ost + Westufer sollte auch am Wochenende vorhanden sein!	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wir brauchen eine attraktive und schnelle Verbindung zwischen Neumühlen-Dietrichsdorf und Welling, Campus FH + Campus Seefischmarkt, um ein wirkungsstarkes Zentrum für maritimes Lernen, Lehre, Leben zu schaffen.	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Der komplette Verzicht auf Parkplätze entlang der Schönberger Str. zur Vergrämung der Autofahrer wird zu (gewollten?) Konflikten führen	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Trasse in Seitenlage (Wasserseitig) würde Premiumroute aufwerten, weil ein Distanzraum zum Fahrverkehr geschaffen wird. Aufforderung an Fahrbahn könnte dann mit 3.20m, 0,80, 320m hergestellt werden, was 80km Raumanforderung zu den Carports spart.	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Schiffsverbindung Hauptbanhof-Dietrichsdorf direkt. (Jetzt Bus bis Reventlou; Umsteigen aufs Schiff)	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Gibt es keine Fahrgastpotential in Ellerbek?	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Haltestelle auf den Gehweg halte ich für gefährlich, lieber direkt an der Trasse, damit niemand vor ein Auto läuft, wenn Tram/BRT kommt	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ich finde es nicht gut, wenn die Bahn /der Bus über den Vinetaplatz fährt. Es spielen dort viele Kinder (auch viele kleine Kinder), die keine andere Spielmöglichkeit in der Mitte Gaardens haben.	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte die Einmalige Chance nutzen, das Zentrum von Gaarden städtebaulich deutlich aufzuwerten!	NO / SO

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Querung der Schwentine aus Richtung Süden. Eine weitere Brücke östlich der bestehenden ist kein Eingriff in das Naturschutzgebiet. Das beginnt weiter östlich. Die Brücke ist die wirkli…. Strecke aus Anbindung Dietrichsdorfs	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Vertaktung mit Fahren!	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		einen Haltepunkt an der Kreuzung Ostring - Franziusallee A: in Ellerbek wohnen viele Menschen B: die Steigung nach Dietrichsdorf ist günstig C: keine extra Stadtbahn-Brücke erforderlich	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Warum ist hier keine Endhaltestelle geplant - dann würde man die Studies mit kleinen autonomen oder […] beweglichen Brücke als Modellprojekt die durch eine App schaltbar ist.	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Mehr Platz für die Kids! 2 Kindergärten, Grund + Gemeinschaftsschule. Hoher Querungsbedarf, Schul-/Kitaweg, Verkehrsanfänger. Wie wäre es mit "Shared Space" und Schritt-Tempo für alle?	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Im Moment ist an dieser Stelle eine sehr unübersichtliche Querung für Radfahrer (Radweg wechselt auf die andere Seite). Wenn man aus Richtung Ellerbeker Weg kommt, sieht man nichts, zur Rushhour keine Querung möglich. Radweg müsste auf einer oder beiden Seiten durchgängig sein!!	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		wann passiert was auf dem Postgelände und sind die neuen Ew an der Hörn gut angebunden	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wo bleiben die Radfahrer*innen in der Helmholtzstraße? Hoffentlich nicht weiterhin auf dem Gehweg…	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wird der Radweg Höhe Feuerwehr auf die Fahrbahn überführt? Tempobegrenzung 20-35 km/h	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		H-Stelle sollte weiter westlich liegen, mittig zw. den Einzelhandelsangeboten	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Preetzer Str. - Entfall Haltestelle Sophienhöhe, verlängert die Wege für Anwohner deutlich. Haltestelle weiter nach Westen verlegen	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Hier fehlt eine H-Stelle	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Radwegführung Nord-Süd überprüfen	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		H-Stelle direkt am Andreas-Hofer-Platz ist eine gute Idee!	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Kieler Süden: P+R aus dem Kieler Süden berücksichtigen. Z.Zt. keine P+R Möglichkeiten vorgesehen, schade!	NO / SO

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bustransit zum BRT/zur Tram. Das neue System fährt in D-Dorf (wo es eh schon ein gutes ÖPNV-Netz gibt), aber nicht in Oppendorf	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Veloroute mit in die Plannungen einbeziehen! Bitte eine Karte (erstellen), in der die Veloroute farblich hinterlegt ist, als visuelle Hilfe!	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Anbindung, Suchsdorf Kieler Süden Kronsberg und Wellsee, Neummeimersdorf sollten nicht nur über … angebunden werden	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Multimodale Umstiegsstelle RAD/ÖPNV/FÄHRE an der Endhaltestelle Wik/NOK	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Man sollte auch Fahrräder in der Tram/BRT mitnehmen können	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Radstreifen/-weg zwischen Parkstreifen und Fahrbahn führt zu Unfällen und Falschparken auf dem Radweg.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Schienenverkehr verursacht Unfälle! Steckenbleiben der Schuhe in den Schienen!	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Gleise zum MFG-5-Gelände wiederbeleben + einbeziehen	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Für Tram gegenüber BRT spricht, dass mehr Personen transportiert werden können. Zudem angenehmeres Fahrgefühl als Bus.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wir brauchen mehr E-Busse, die flexibel sind und kein Schienennetz oder O-Busse mit Oberleitung!	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Holtenau und eigenen Radweg!	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Trassenführung entlang der Holtenauer Straße zwischen Dreiecksplatz und Düppelstraße zur besseren Anbindung der Geschäfte im Vergleich zur Variante über den Knooper Weg.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Nutzung am besten gebührenfrei machen oder, wenn nicht möglich dann modern mittels Handy-Scan o.ä., leichtverständliches und faires Gebührensystem	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Radwege gleich mit durchdenken, anlegen oder erweitern + Haltestellen gut planen, wenn sie an einem Radweg liegen	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Beide Systeme behindertengerecht + Für Kinderwiegen möglich machen	N / NW

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Soll die Haltestelle „Dreiecksplatz“ auf Höhe der heute bestehenden Bushaltestelle gleichen Namens realisiert werden? Der Haltestellenabstand zur Haltestelle “Schauenberger Straße“ ist doch recht gering. Mir scheint eine Platzierung näher des namengebenden Dreiecksplatz attraktiver, um auch die obere Hälfte der Bergstraße und der Brunswiker Straße besser zu erschließen.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Korridor Nord, Straßenabschnitt 14. Der schmale Abschnitt der Holtenauer sollte vom Privat.PKW befreit werden, Variante 2,3	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ich glaube, es wäre besser, wenn Autos und Fahrräder ihre eigene Spuren hätten. Besonders an der Olshausen Str.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Gute Anbindung der Holtenauer Straße ist wichtig. Aufteilung des engen Straßenraums für alle Nutzungsarten: Fußgänger, Radler, ÖPNV und Autos	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ein separater Radweg auf der Holtenauer Straße wäre wünschenswert! „Gemischte“ Fahrbahn mit Kfz-Verkehr/Fahrradstraße schwer vorstellbar.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Führung durch Knooper Weg macht keinen Sinn, viele wollen zur Holtenauer. Da muss die Tram bzw. BRT entlang fahren, davon profitieren Einzelhandel und deren Kund*innen	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Holtenauer muss „Lebensraum“ nicht Verkehrsraum sein.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Dafür kann die Planung einen wertvollen Beitrag leisten	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Fahrradwege/Querungen sind so zu planen, dass sie keine Unfallgefahr darstellen.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Sondertaktung und Anbindung des Holstein-Stadions an Spieltagen	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Holtenauer Straße muss in das neue System integriert werden. Da wollen die meisten Leute hin, Unilinie durch den Knooper Weg macht keinen Sinn.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Einfaches Bezahlsystem wie in Singapur. Gute Park + Ride-Möglichkeiten. Mitnahme von Fahrrädern leicht möglich	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Eigenständiger Radler mit der Holtenauer Straße unverzichtbar	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Nördlich des Kanals muss prioritär angebunden werden. Dieser Stadtteil benötigt infrastrukturelle Aufwertung dort herrscht jahrelange Vernachlässigung!	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Gut dass sie so viele Bäume wie möglich erhalten + zusätzliche Pflanzen!!! Menschen aufklären, wenn dadurch auch manchmal Rad+Auto sich den Platz teilen müssen. Besser als keine Bäume u. Rad/Auto getrennt. Autos sind dann Gast (in den Niederlanden gibt es dafür ein Schild)	N / NW

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Begrünung ist wichtig. Bäume entlang der Trassen pflanzen.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Das Konzept für die Holtenauer muss noch ansehnlicher sein	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wie können Behinderte, Kinderwagen gut in Bus und Bahn einsteigen?	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		In einer Tram fährt es sich viel angenehmer als im Bus	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wieso ist die Uniklinik nicht im System direkt angebunden?	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Haltestelle vor das Sportzentrum, nicht am Universitätsstadion	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Eckenförder Straße durchplanen bis Wilhelmplatz/Bahnhof	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Bahn/der Schnellbus soll die Eckenförder Straße durchgehend bis in die Stadt fahren. Ansonsten ist die Strecke von Suchsdorf unattraktiv	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Gut das H Samwerstr. erhalten bleibt. Zur Sicherheit für Radfahrer (Hauptroute!) Tempo 30	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ich wünsche mir etwas zum Holstein Stadion	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Variante 2 hat wegen der Anbindung an den Bahnhof (Haltestelle muss dorthin!) durchaus seinen Charme, jedoch muss in dem Fall eine Haltestelle näher an Klausbrook reichen! (Etwa auf dem Abschnitt Bremerskamp) (ggf. dafür Leibnizstr. weiter südlich legen)	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Direkte Route nach Suchsdorf ist wichtig. Projensdorf über Kleinbus gerne auch autonom und Sprottenflotte anbinden.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Zuwegung zum Ernst-Barlach-Gymnasium	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Umstieg zur Bahn in Suchsdorf sehr wichtig!	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Sinnvoller ist wohl ein weiterführendes Netz zur Feldstraße anstatt direkt neben der Holtenauer Straße	N / NW

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Trasse Holtenauer besser mit Fahrrad+Bus zu erreichen - keine Tram-Trasse	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Planung ist toll. Jedoch mehr Kontrollen der Fahrradfahrer auf den Fußgängerwegen sonst fahre ich lieber doch mit dem Auto	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		keine Haltestellen am Zug/Bahnhof???	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Haltestelle näher an Bahnhof setzen	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Sinnvollere Positionierung der Haltestellen auf der Variante 2: -Höhe Schneiderkamp statt Höhe Edeka/Rewe -Am Bahnhof Suchsdorf (Nördlicher Übergang) statt Höhe Suchskrug -Ecke Bremenskamp/Olshausenstr. Statt Höhe Leibnizstr. - Höhe jetziger Haltestelle Unisport statt höhe Mühlenweg.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		1. Trassenführung von Suchsdorf entlang der Eckernförder Straße wäre sinnvoll für schnelle Verbindung Richtung Stadt. Wenn keine Verlegung der Trasse entlang Eckernförder Straße infrage kommt, sollte die bestehende, direkte Busverbindung von Suchsdorf, Hbf entlang der Eckernförder Straße mit gleicher Taktung bestehen bleiben. 2. Haltestelle Bahnhof Suchsdorf statt Suchskrug	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		"Klausbrook" braucht mehr Haltestellen!	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Hier kommt keiner	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Hier werden viele ein+aussteigen	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Vorschlag: Kaistraße - Wall - Düsternbrooker Weg 1 Trasse Straßenbahn, kein Autoverkehr oder Einbahnlösung für Autoverkehr. Diese Bahn hätte als Vorbild Straßenbahn von Laxoes (Hafen in Portugal) und Porto, die z.T. am Meer entlang führt. Fördert den Tourismus und die Schiffsterminals.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Nur Lieferverkehr auf Holtenauer Str. Da fahren jetzt schon wenige Autos	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wie soll die Nutzung der Trassen durch PKW unterbunden/überprüft werden? Nutzung der Trasse z.T als Rettungsspur für Einsatzfahrzeuge? Möglk: können auch auf Radweg ausweichen. Radfahrer sind flexibel, dafür keine Flädienversiegelung, mehr Rasen	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ich plädiere für die Streckenführung über den Knooperweg weil, weniger Baueinschränkung für alle Geschäfte der Holtenauer. Vor den Geschäften sollten Lieferstationen für alle Einkäufe (Lastenräder) für die Verteilung der Waren stehen (zu den Tramstationen/ zu Port Brücke). Die Hauptverkehre vor dem Knooper Weg auf die Tram verlagern / somit auch an dieser Straße mehr Leute, mehr Fahrradverkehr ud attaktiver Wohnraum.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bus 71/72 ihr Dreiecksplatz/ Brunswik (Holt.Straße/UKSH)	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Anbindung der Kiellinie bzw. Düsternbrook	N / NW

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Taktung der Adler und Busanbindung in Holtenauer?	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Anbindung zum Nordhafen und KVP	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Öff. Grundstücke östl. Seite nutzen	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Holsteinstadion aus Kiel nach außerhalb verlegen. Park + Ride-Station auf dem Gelände bauen.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Stadion verlegen, P+R Platz!?	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte die Haltestelle Elendsredder in Richtung Norden vor die Kreuzung Elendsredder legen!! Da die heutige Bushaltestelle Schulredder entfällt, werden sonst die Wege zu lang=unattraktiv. Viele Fahrgäste kommen von der Homannstr/Mercatorwiese und Danckwerthstraße	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Führung durch die Holtenauer sinnvoller	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Hier muss die Haltestelle Dreiecksplatz an den gleichnamigen Platz hin!	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Radfahren auf der Holtenauer schon jetzt problematisch. Bei Tramban darf der Radweg nicht vergessen werden	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Autofrei!!	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Onstreet-Parken zugunsten von mehr Aufenthalts- und Gastronomieflächen entfernen (Ausnahme: Lieferzonen)	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Extra Radweg nicht auf der Straße! + Auf beiden Seiten	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Vorgezogener Aufstellbreich um vor der Kreuzung Fahrradstraße bereits vorzubereiten (keine Einfahrt notwendig)	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wünschenswert für Radfahrer: kein Parken in 2er Reihe keine Parkplätze mit sich öffnen öffnenden Autotüren gegen den Radweg Anteil der Kunden, die per Auto kommen, wird von Händlerseite überschätzt…	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die Möglichkeit prüfen, das Stadion von zwei Seiten anzufahren (an besten mit der Tram) 1. P+R von der B76 2. vom Hbf	N / NW

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Variante 1: Warum nicht beide? Schnelle Linie Suchsdorf…	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Johann-Fleck-Str. - Durch (Erweiterung) … Olshausenstraße wird ein stark erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Johann-Fleck-Str. erwartet.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Olshausenstraße - Anbindung Olshausenstr. An B76 gewünscht - Entlastung Johann-Fleck-Str.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Parkraum entlang der Olshausen Str. streichen, mehr Platz für Radfahrer	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Erschließung Ellerbek durch Schönberger Bahn einbeziehen. Umsteigemöglichkeit in Wellingdorf. Eventuell Weiterführung von D-dorf nach Oppendorf Bhf. vorsehen.	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Querungsmöglichkeit Schönberger Straße (zwischen Wischhofstraße / Wehdenweg) unbedingt erhalten, ansonsten leidet die Geschäftswelt (… Wellingdorf mit Sanierungsmitteln saniert!) Anleger Wellingdorf erhalten!"	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Attraktive Anbindung an Umlandsverkehr? Schönberg Bahn (Suchsdorf)?	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Kein Radweg neben der Fahrbahn. Wird sonst von Falschparkern zugeparkt, da keine Kontrollen.	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		nur eine Spur	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Nur Anlieger	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Nur eine Spur	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		besser: alle Radfahrer vorn anhalten lassen. Bei Rot Radfahrer fahren zuerst los. Keine Radwege in Mittellage bitte!	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ab hier nur Anliegerverkehr	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Bitte nur eine Spur	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		wo findet hier der Radverkehr statt?	N /NO

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Radweg hinterm Parkstreifen verhindert Falschparken, siehe Kopenhagen	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Unfallgefahr: Fußgänger muss auf den Weg zur Bahn Radweg überqueren.	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Warum solche gefährlichen Führungen für den Radverkehr? Gemeint ist diese Fahrtrichtung	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		In den Haltestellen nicht rechts + links den Wartebereich einrichten sondern einen mittig liegenden Bereich einrichten. Vorteil: weniger Platzbedarf, einfacheres Umsteigen.	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Suchsdorf sollte als Umsteigeknoten gedacht werden. Ggf. in Zukunft auch als Systemwechselstelle.	N /NO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Umsteigebeziehung Tram <> Schönberg-Bahn? Entfernung der Bahnsteigbrücke über die Bahn oder unter der Bahn?	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Konflikt Radfahrer*innen und Wartenden!? Radverkehr nicht für Wartebereich stoppen!	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Radweg / Verkehrsüberführung von Preetzer Str. links in Villacher Str.; Wo geht's lang? (in der Kreuzung und auf den ersten Metern in der V. Str.)	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Regelung für Radverkehr im Bereich der Haltestellen?	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Warum diese chaotische Führung des Radverkehrs (Fahrtrichtung)?	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wirklich kein Radweg? Viel Schüler-Verkehr (Hans-Geiger-Gym. + Schulweg nach Gaarden)	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Hier entsteht das neue EU-Nadelöhr für den Nahverkehr!	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Aktuell gibt es hier zu viele Spuren. Besser für Exerzierplatz/Knooper Weg. Mehr Platz fürs Rad	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Die schraffierten Flächen für den "Gestaltungsspielraum" bitte grün darstellen. Nicht, dass der Eindruck entsteht, dass heutige Grünflächen entfallen!	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Wilhelmplatz als schöne Grünfläche nutzbar machen	Innenstadt /W

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Gut: Nur eine Spur pro Richtung für Autos. Schlecht: Radverkehrsführung Radweg-Mittelstraße. Holtenauer muss breiter werden, Überführung etwas weiter nach links	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Radweg zwischen Holstenfleet und Holtenauer Straße fehlt!	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ein Cabel-Car aus San Fransisco (Partnerstadt) für die Bergstraße als Verbindung zwischen Bootshafen und Holtenauer. Die Touristenattraktion	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Was passiert mit der Baumallee? Werden diese im Trassenabschnitt 57a umgesetzt? Alternativ zum Erhalt der Baumallee Fahrrad und Fußgängerweg zwischen den Bäumen durchführen	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Kronshagener Weg: Die Radwege verspringen stark, sind schmal und hinter parkenden PKW. Tempo 30 auf der Fahrbahn und Fahrräder auf der Fahrbahn für weniger Abbiegeunfälle	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Warum darf der Radverkehr nicht vernünftig diese Fahrtrichtung nutzen? In beiden Richtungen ist die Führung sehr schwierig.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Als Radfahrer möchte ich nicht immer auf die Straße. Auf der nördlichen Seite bitte den heutigen Geh- und Radweg verbreitern.	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Einführung in die Schleife Jütlandring. Warum Kreuzung in der Einfahrt? Einrichtungsfahrzeuge? Haltestellenlage beachten = in der Endstelle Roskilder Weg geht das mit zwei Gleisen so nicht	Innenstadt /W
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Ich befürworte die Tram, weil sie wesentlich mehr Menschen befördern kann und sie für das Stadtbild viel attraktiver wäre. Desweiteren wäre ich für eine Ausweichstrecke über die Werftstraße, Norwegerkai, da es auch mal sein kann, dass es über Karlstal/ Vinetaplatz nicht geht. Damit würden wir auch das Tempo der Autos über der Werftstraße bremsen, weil dort dann Schienen liegen.	ohne Themeneck
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Der Kieler Süden (Meinersdorf/ Wellsee) sollte von vornherein in das BRT-System eingebunden werden. Park and Ride-Parkplätze als Zusatz wären sicherlich hilfreich.	NO / SO
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Anschluss an das ÖV-System, da Familien mit Kindern bisher nur mit Auto überleben können.	N / NW
Bürger*innenforum 12./13.11.2021		Anbindung Suchsdorf Kieler Süden Kronsberg und Wellsee, Neumeimersdorf, sollten nicht nur in der Er[…] angebunden werden	ohne Themeneck
Bürger*innenforum 7.5.2022		Klar Tram als Favorit. Gibt auch keine Argumente gegen Tram, die haltbar sind.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Ich habe Zweifel, ob den Verbesserungen, die ein Trassenverkehrsmittel mit sich bringt nicht Nachteile in gleicher Größe gegenüberstehen (insbesondere, was das Sich-Wohlfühlen und das Transportieren von Gepäck betrifft).	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Verglaste Unterstände sind gerade an Plätzen eine Barriere. Offene Lösung hier ausnahmsweise schöner.	Station: Ein Blick in die Zukunft

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Als ich 2014 das erste Mal in Kiel am Bahnhof angekommen bin, war meine erste Frage: Wo ist die Straßenbahn? Eine Landeshauptstadt ohne Tram finde ich schon schwach...	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		BRT ist Bus und Bus ist Bus! Darum Tram!	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Kann man mit einem normalen Monatsticket für den Bus auch mit der Tram/BRT fahren?	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Warum sind auf den Darstellungen noch Autos drauf? Autos sollten nichts da verloren haben, wo Tram/Bus fährt, sondern nur auf der Förde-Seite.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Tram ist mehr Grün und sorgt somit für weniger Stadtaufheizung im Sommer als Asphalt. Tram: Umweltfreundlicher und menschenfreundlicher.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Tram würde das Stadtbild deutlich aufwerten und bietet mehr Chancen. Unter anderem auch Fahrtkomfort besser als BRT.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Eine Tram würde ein sicheres, vorhersehbares Verkehrsnetz mit hoher Kapazität bedeuten, welches die Stadt aufwertet (und so touristisch noch interessanter macht). Darüber hinaus überwiegen die Vorteile bezüglich des Fahrgefühls. eine Tram macht Kiel einfach noch besser!	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Das sind ja alles schöne, saubere Darstellungen. Die Idee eines sauberen und funktionierenden ÖPNVs ist ja gut, aber diese schönen Bilder werden nur Wirklichkeit, wenn wir auch die soziale Inklusion anpacken! Rollstuhlfahrer gut, aber wo sind eigentlich Kopftuchträgerinnen? Wir müssen gesamtgesellschaftlich denken!	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Im Zuge der Schienenverläufe (??) des Bahnhofs müssen die Busspuren überarbeitet werden. Ich schlage eine Lösung nach dem Shared-Space-Modell vor. Alle Verkehrsteilnehmer fahren langesam und es gilt nur "rechts vor links". Nicht politisch gemeint!	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Ich kann die Tram-Lösung empfehlen, ich lebe in Dresden und die Stadt hat seit ca. 100 Jahren ein super Straßenbahnnetz!	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Positiv: Bahntrassen können begrünt werden.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Könnte man im Zuge der Umbauten Radwege erneuern und neue Grünflächen bzw. Blühstreifen hinzufügen, um Artenvielfalt im Stadtraum zu fördern?	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Begrünung von Tramtrasse schluckt auch noch Schall.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Wartehäuschen verschieben zur Grünanlage, um Laufachsen über den Platz zu erhalten. Erhöhte Fahrbahn für die Rad- und Autofläche, um diese zum Platz zugehörig zu machen. Hohes stadtgestalterisches Potenzial, daher hochwertige Oberflächengestaltung der Trasse im Haltestellenbereich.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Mehr Raum für Fuß- und Radverkehr! Erhöht automatisch die Aufenthaltsqualität, weil dadurch der Autoverkehr zurüückgeht. (Daraus folgender) Verkehrsberuhigter Bereich ist sicherer für Alt und Jung!	Station: Ein Blick in die Zukunft

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Der Raum zwischen Knooper Weg und Esmarchstraße sollte viel fußgängerfreundlicher werden. Einerseits durch mehr Raum an den Rändern, andererseits durch eine große Durchlässigkeit im Bereich der Trasse und Haltestelle. Es sollte sich wie ein zusammenhängender Platz anfühlen. Verkehr darf gerne nachrangig behandelt werden.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Was passiert mit dem unschönen Parkplatz Ecke Holtenauer Straße/Knooper Weg?	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Die Führung des HÖV in Straßenrandlage im Haltestellenbereich und in Mittellage mit Rasengleis im Geschäftsbereich halte ich für sehr gelungen. Der HÖV ist somit für Nutzer der Einkaufsstraße ohne Einstiegswiderstand erreichbar und im Geschäftsbereich kann der Anlieferverkehr ungestört (ohne Störung des HÖV) die Anlieferzonen nutzen.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Bei einer Überarbeitung der Holtenauer wären abgesenkte Bordsteine für alle Nebenstraßen interessant. Durch die nicht durch Straßen unterbrochenen Bürgersteige würde der Mensch wieder mehr im Fokus stehen.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Die zeichnerische Visualisierung der Holtenauer Arkaden ist sehr überzeugend. die mutige, verkehrliche Lösung macht die Haltestelle des HÖV teil der Arkaden und des anliegenden Parks und ist somit für alle gut erreichbar. Die Führung des Radverkehrs über das Haltestellenboard ist nur für ein Tram-System denkbar, da ansonsten die zu kurzen Taktfolgen den Radverkehr zu stark einschränken.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Mir gefällt der Entwurf für die Arkaden sehr gut! Durch die Tram in Seitenlage entsteht mehr der Eindruck eines zusammenhängenden Platzes. Schöne Idee mit der (markanten?) Fußquerung. Rasengleis wegen der Fußgänger, die keinen Umweg akzeptieren, ein frommer Wunsch. Besser ansprechende Pflanzung.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Die Radwege zwischen den Arkaden und dem Metro-Kino sind aktuell echt gefährlich!	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Die Zeichnung des Stadtraumes Holtenauer Arkaden ist sehr gelungen. Durch große Fußgängerüberwege ohne ausladende LSA-Anlagen können beide Straßenseiten zusammenwachsen. Die fehlenden Querungsmöglichkeiten machen die Holtenauer Straße heutzutage zu einer Verkerhrsschneise mit Trennwirkung.	Station: Ein Blick in die Zukunft
Bürger*innenforum 7.5.2022		Autofreie Kiellinie, aber eventuell bessere ÖPNV-Anbindung.	Station: Stand der Planung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Der Süden ist jetzt schon ein wenig abgehängt.	Station: Stand der Planung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Wie schnell gelant man von dort zum Hauptbahnhof? Falls Umstiege nötig sind, um zum Beispiel vom West- zum Ostufer zu kommen, werden die Anschlüsse dann passend getaktet?	Station: Stand der Planung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Wie groß ist der Reifenabrieb bei einem BRT?	Station: Stand der Planung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Mehr Umsteigestellen zur Regionalbahn wären gut.	Station: Stand der Planung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Wie wird bei der Trassenführung Heikendorfer Weg - Grenzstraße der zunehmende LKW-Verkehr (Ostuferhafen) eingebunden bzw. umgelenkt?	Station: Stand der Planung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Stimme zu! Auf der Holtenauer Straße fährt man besser auf der Straße. Dadurch ist der Platz für Autos, Busse und Räder knapp. Wo soll da noch eine extra Tramtrasse Platz finden?	Station: Tram oder BRT

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Wo kann man besser mit Freunden zusammensitzen und sich unterhalten?	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Hätten die Fahrradwege der Innenstadt auch nur annähernd die Qualität der geplanten Tram-Trassen, würden m.E. bedeutend mehr Menschen mit dem Rad unterwegs sein. Heute ist das Radfahren in der Stadt (außer auf den Velorouten) meist eine katastrophale Zumutung!	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Ebenfalls Zustimmung! Die Idee, eine Tram (wieder-)einzuführen ist gut, aber es darf nicht auf Kosten des Fuß- und Radverkehrs gehen! Wenn Fahrbahnen zurückgedrängt werden sollten, dann nur die für Autos!	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Der Reifenabrieb der BRT-Fahrzeuge führt zu signifikanter Feinstaub-Entwicklung vor allem im Bereich der Haltestellen.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Eingriffe in Baumbestände und Grünflächen, Fuß- und Radverkehr, Aufwertung, Verkehrssicherheit.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Schienenfahrzeuge haben doppelte bis dreifache Lebensdauer eines Straßenfahrzeuges. Dadurch ist der Ressourcenverbrauch auch bei teilweisem (Regelung?) deutlich höher.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Das BRT ist gerade einmal sechs Meter länger als ein Bus. Somit wäre es recht gleich voll und der Personalbedarf recht ähnlich. Keine Verbesserung, die eine Tram aber schaffen könnte.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Ich habe das Gefühl, die Menschen trauen der Straßenbahn mehr, einfach weil Schienen da liegen. Stimmt das? Wird das beachtet?	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Busse wären zu klein, Taktung nicht enger als maximal alle fünf Minuten möglich, Fahrradmitnahme u.ä. Gegenstände, wenn überhaupt, nur eingeschränkt möglich --> Tram hätte daher nur Vorteile gegenüber Bussen.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Wichtig für echte Attraktivität: Fahrradmitnahme auch im Berufsverkehr, aber auch außerhalb dieser Zeit. Dies dient der Überwindung der verbleibenden Strecke bis zum Ziel, da diese nicht immer durch andere Verkehrsmittel abgedeckt ist/sein kann.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Mit Schienen lässt sich für Rollstuhlfahrende voraussagen, wie weit der Abstand von der Bahnsteigkante ist. Mit Gummi ändert sich dieser jedes mal.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Wir benötigen eine höhere Taktung als zehn Minuten. Insbesondere bei zukünftigen dezentralen Pendler-Parkplätzen zum Erreichen der Innenstadt.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Reifenabrieb ist die Hauptquelle für Mikroplastik in der Umwelt. Deswegen kein BRT.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Unter ökologischen Gesichtspunkten ist eien Tram Bussen generell vorzuziehen. Rasentrassen möglich (Regenabfluss, Kühlung im Sommer); höhere Personenzahl pro Zug; Taktverdichtung möglich, bei Bus nicht; Gummiabrieb wird vermieden (Sauberkeit); Schiene ist leiser als Reifen und Motor.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Inwiefern findet der Instandhaltungsaufwand Eingang in die Bewertung? Stichpunkt Austausch der Fahrbahn vs. Austausch von Schienen	Station: Tram oder BRT

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Das Tramsystem kann zur Nutzung von Regionaleisenbahntrassen erweitert werden. Hier kann das BRT nicht erweitert werden.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Für zukünftige mögliche Erweiterungen ist die Flexibilität eines BRT-Systems entscheidend!	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Die Tram wird nicht nur mehr gefördert und ist besser für die Stadtverkehr-Taktung geeignet, sondern würde Kiels Innenstadt darüberhinaus sehr aufwerten. Ich unterstütze diese Option daher zutiefst!	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Tram: viel höhere Kapazität, kann mit Stoßzeiten besser umgehen; Förderung vergleichsweise hoch; weniger Fahrzeuge bedeuten weniger Fahrer erforderlich; spätere Vollautomatisierung sicherlich einfacher.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Bitte kein BRT-System einführen! Die Erfahrungen in Malmö waren nicht immer positiv! Eine Straßenbahn bietet deutliche Vorteile!	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Bitte alte Beziehungen des jetzigen Systems beachten. Keine weiteren Nachteile!	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Alle Förderprogramm-Maßnahmen beachten!	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Warum sollen sich die bisherigen Verkehrsbeziehungen weiter verschlechtern?	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Wird der Schienenbonus in die Bewertung miteinfließen?	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Was ist mit den Vibrationen, die eine Tram verursacht?! Gerade in der Nähe von Altbausubstanz wie entlang der Holtenauer Straße!	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Ich denke, dass es andere Städte gibt, die über eine Straßenbahn verfügen und bedeutend mehr historische Gebäude im Stadtbild haben als Kiel. Straßburg zum Beispiel.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Markenbildung ist deutlich stärker als bei Tram. Neuer ÖPNV sollte mehr als ein etwas "besserer Bus" sein.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Warum werden nicht alle historischen Routen in die Gesamtbetrachtung gezogen. Totalausbau! Inklusive Güterbahn West (Velo 10).	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Welche Gründe sprechen gegen einen Ausbau inklusive aller alten Verkehrstrassen Schiene Bahn/Tram (alt)?	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Zu Systemvergleich Tram/BRT. Atmosphärisches: "Mehr als ein Bus verkörpert die Trambahn das Reisen. In ihren Schienen klingt Ferne hoffnungsvoll an." Mius Minssen, 1985.	Station: Tram oder BRT

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Alle bisherigen Planungen hierzu offenlegen und vergleichen. Alte Fahrplan inklusive.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Routenausschlüsse nach Bauplanungen beachten!	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Gerade im Sommer ist die Hitze in der Stadt jetzt schon unerträglich. Durch eine Tram kann man Rasenflächen mit Schienen statt versiegelte sich erhitzende Betonflächen nehmen.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Feinstaub (durch Reifenabrieb) und die Flächenversiegelung beim BRT-System (keine Rasengleise) sehe ich als Nachteil gegenüber einer Tram.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Ich bin Fan einer Straßenbahn. Offen, zugänglich, passt viel rein. Mit den Bussen in Kiel bin ich nie gerne gefahren.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Schienen sind um ein vielfaches langlebiger als Teerstraßen. Eine Tram kann deutlich mehr Menschen mitnehmen und ist in der Ökobilanz besser. Es gibt für mich kein Argument für BRT oder gegen die Tram.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		EU-Förderung? INVESTEU; CET Transport; "New Green Deal"	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Tramfahrzeuge können nach ihrer Nutzungsdauer in Kiel auch noch woanders genutzt werden, z.B: Osteuropa. dort gibt es kein BRT; Schrott fällt an beim Ende der Lebenszeit.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Tram hat mehr Kapazität, somit könnte man dort verlässlicher Fahrräder mitnehmen ohne Rollstuhlfahrern den Platz wegzunehmen und man könnte die Radmitnahme günstiger/kostenlos machen.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Lohnt sich der Aufwand für gerade einmal sechs Meter mehr bei gleichbleibenden Nachteilen wie Reifenabrieb und Flächenversiegelung? Statt direkt eine Tram zu bauen.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Bremsweg; Stückelung/Taktung.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Allein der Größenunterschied sollte die Entscheidung klarstellen. Zu den Stoßzeiten sind die Busse ummer unangenehm voll. Die Prognose für den Fall einer autofreien Stadt, die es hoffentlich bald geben wird, wäre dahingehend noch schlechter.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Langes, unübersichtliches BRT ist für Radfahrer im Mischbetrieb viel schwieriger einzuschätzen und gefährlicher als eine Tram, wo man anhand der Schienen sehen kann, wo sie fährt.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Man sollte aber nicht unterschlagen, dass Reifenabrieb einen wesentlichen Anteil an der Feinstaubbelastung hat! Ein Bus mit Elektroantrieb is umwelttechnisch nicht das Nonplusultra.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Wie sieht das aus mit der Effizienz der beiden Systeme? Fließt das in die Bewertung ein?	Station: Tram oder BRT

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Wie sieht es mit der Feinstaubbelastung (Räderabtrieb, Bremsen) im Vergleich BRT-Tram aus?	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Wir würden für das BRT-System zustimmen. Wir haben beide die Befürchtung, dass durch die Tram, wenn sie kommen sollte, mehr Lärm und Erschütterungen in unser Haus dringen. Unser Haus steht in der Preetzer Straße, Sophienhöhe. Baujahr 1904	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Bitte ein System, welches: möglichst gerungen CO2-Ausstoß hat; möglichst wenig Fläche versiegelt; keinen Motorenlärm etc. erzeugt (Schiene ist heute leiser als Reifen)	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Allgemein: Ich wünsche mir eine autofreie Stadt. Dafür muss ein bezahlbares ÖPNV-Netz gegeben sein. Bitte Busspur, nur Tram!	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Fahrradwege bitte fördern! Es dürfen keien Fahrradwege "verdrängt" werden!	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Allerdings wäre aufgrund der niedrigeren Frequenz der Tram der Radverkehr weniger beeinträchtigt und Sicherheit gewährleistet. Jedoch wäre es im Zuge von Umbauten tatsächlich eine gute Idee, Radwege zu erneuern.	Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022			Station: Tram oder BRT
Bürger*innenforum 7.5.2022		Bitte das UKSH mit einer Haltestelle/Strecke versehen.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Ich halte einen Rundkurs in Dietrichsdorf (Heihedorfer Weg, Hermanstaße) für sinnvoll.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Was ist mit Schwentinental?	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Bitte Flintbek anbinden! Die Leute dort wohnen ruhig und grün, fahren aber dauernd nach Kiel rein (Job, Einkaufen, Ärzte etc.).	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Molfsee möchte auch angebunden werden.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Mobilitätspunkt (Rad o.ä.) fehlt am P+R Kreuzung Hofholzallee/Russeer Weg.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Zum bestehenden Busnetz: zu wenige Busse in der Nacht und Tagesrandzeiten. BRT und Tram müssen auch nachts eine vernünftige Taktung.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Es war mal eine Tangentialverbindung Suchsdorf-Friedrichsdorf angedacht. Kann diese nicht realisiert werden? Sie erscheint mir sinnvoll.	Station: Mobil in Kiel

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Engere Einbindung der Kreuzfahrer-Terminals.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Die Anbindung der nördlichen Stadtteile mit diesem Netz ist wirklcih gut! Mir gefällt diese Lösung besser als eine einzelne HÖV-Trasse.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Kostenlose Fahrradmitnahme in der Tram, weil mehr Platz als so ein Bus.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		1. Günstige Angebote für Menschen, die ein Auto finanzieren müssen. 2. Einkommensabhängige Preise für öffentliche Verkehrsmittel und das Abstellen von Autos.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Keine weitere Zerstörung des Grüngürtels durch die A21 und die Südspange, stattdessen eine regelmäßige Tramlinie in den Kieler Süden und Güterverkehr und P+R-Plätze.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Bessere Fahrradwege in Gaarden und Anbindung an das Velonetz.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Ich möchte mit meinem Gehäusefahrrad (mit Standheizung und Kofferraum) bis zwei Kilometer an mein Ziel im ÖPNV fahren können, alle sieben Minuten.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Die Linie 4 weiter an der Geschwister-Scholl-Straße in Richtung Hans-Geiger-Gymnasium führen, um die Schulen und auch die Wohnbebauung in der Poppenrade zu erschließen. Ebenso kann durch die nahegelegene Brücke über die Bahnstrecke noch die Gerhart-Hauptmann-Schule erschlossen werden. (Jüngere Bürger können die Haltestelle an der Poppenrade sicherer erreichen als den Ostring)	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Günstiger Busfahren	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Fahrradmitnahme bitte kostenlos! Dies würde die Nutzung ganz enorm steigern, da man so sehr unabhängig voran käme.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Haltepunkt am Städtischen Krankenhaus?	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Das neue Angebot auf der Linie F2 ist super! Schön wäre, wenn es noch bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder gäbe, die Laufräder und Speichen schonen.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Eine Fähre zwischen Bahnhof und Geomar/FH wäre sehr sinnvoll, da die Pendler*innen alle ab ZOB/Bahnhof ankommen.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Günstigere Busfahrten gerade im Innenstadtbereich von Kiel. Kostenlose Fahrradmitnahme wie in vielen anderen Bundesländern.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Nach Zur-Kenntnisnahme der Unterschiede zwischen Straßenbahn und BRT scheint es mir sinnvoll zu sein, BRT-Linien an wenigen Stellen einzurichten, an denen eine Straßenbahnlinie nicht sinnvoll ist.	Station: Mobil in Kiel

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Bürger*innenforum 7.5.2022		Bahnhof Wellingdorf nicht aufnehmen.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Umsteigepunkt Ohlshausen-Straße/Olaf-Palme-Damm, um Expressbusse und Tram zu verbinden.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Vertaktung von Nachtbussen mit ankommenden Zügen.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Monatskarten einführen, die auch ohne Zuzahlung auf dem Schiff gelten.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Eher allgemeiner Natur und nur indirekt eine Maßnahme für den ÖPNV: Negative Anreize wie z.B. höhere Parkgebühren oder allgemein weniger Parkplätze könnte die Akzeptanz von ÖPNV erhöhen. Autofreie Innenstädte gleichermaßen.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Park&Ride in Wellsee	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Verknüpfung mit der RB nach Rendsburg in Mettenhof?	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Radwege sicherer machen (z.B. Hofholzallee) und Parkraum an der Stelle nach außerhalb verlegen, um die Leute mit dem ÖPNV oder Rad in die Stadt zu bekommen.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Ich finde Verknüpfungen sehr wichtig, wobei ich kurze Zwischenwege unproblematisch finde, wenn sie einladend sind.	Station: Mobil in Kiel
Bürger*innenforum 7.5.2022		Ich wünsche mir ein sternförmiges Netz mit Schnellbussen in die Stadt, mit denen ich mit Rad die Fahrt in die Stadt (Hauptbahnhof) schnell machen kann. Mit weniger Haltestellen für mehr Geschwindigkeit.	Station: Mobil in Kiel
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	Linksabbieger in die Preußerstraße erhalten. Wurde aus privaten Mitteln finanziert.	Blatt Nr.48
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	Keine Querungshilfe für Velo10?	Blatt Nr.45
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	Gemeinsame ÖV-Trasse möglich für "bahnsteiggleichen" Umstieg möglich? Dehnkestraße wäre ja Umstiegsknoten für Kronshagen.	Blatt Nr.45
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	Ich finde das ganz toll, wie schön hier die Allee erhalten wird! Das bringt viel Grün in die Stadt.	Blatt Nr.44
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	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?	Blatt Nr.1

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	Die mal geplanten zusätzlichen Fahrspuren sind heute eine schöne, wertvolle Wiese. Wenn Schottergleis, dann bitte schön und rücksichtsvoll umgesetzt.	Blatt Nr.1
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	warum liegt die Haltestelle nicht zwischen den beiden Erschließungsstraße des Industriegebietes sondern östlich der Daimlerstraße?	Blatt Nr.2
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	Bitte Anbindung des Wildtiergeheges berücksichtigen. Auch heute nur über illegalen Weg erreichbar.	Blatt Nr.2
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	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.	Blatt Nr.3
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	Entfall der Haltestelle hier macht den Weg zum MEZ länger.	Blatt Nr.4
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	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.	Blatt Nr.6
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nord	Ist das ein Wendegleis direkt vor meiner Haustüre?	Blatt Nr.9
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	Im Innenstadtbereich, die Oberleitung als Einfachfahrleitung ausführen und die Oberleitungsmasten mit einer filigranen Gestaltung und Verdeckung durch Bäume	Deckblatt
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	Hochwertige Gestaltung der Bergstraße, durch den Mittelstreifen. Hier ist eine repräsentative Begrünung sinnvoll, Fotomotiv. Oberleitungsmasten auf dem Mitelstreifen sehr sinnvoll in Verbindung mit Baumpflanzung, Masten verschwinden in den Bäumen. Blumenbepflanzung	Blatt Nr.48
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	Die Altstadt braucht unbedingt wieder eine Haltestelle!	Blatt Nr.49
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	Halltestelle Martensdamm vielleicht zu nah an der Haltestelle Lorentzendamm, wenn eine in der Altstadt dazukommt?	Blatt Nr.49
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	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.	Blatt Nr.49
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	Wahl eines stadtgestalterisch, hochwertigen Oberbaus	Blatt Nr.49
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	Warum eine Doppelhaltestelle? Die anderen müssten dann auch welche werden.	Blatt Nr.49
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	Hier fehlt eine Wendemöglichkeit für Fahrten vom Ostufer, die am HBF enden.	Blatt Nr.26

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	Tausch von HÖV und ÖPNV Haltestellenlage, damit kein Rückstau in den Kreuzungsbereich entsteht	Blatt Nr.82
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	Wäre die Gleislage auf der anderen Straßenseite nicht sinnvoller, da man dann einen größeren Kurvenradius hat.	Blatt Nr.82
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	Schaffung einer neuen Parkanlage und massive Reduzierung des Verkehrsraumes, Verringerung der Komplexität der Verkehrsführung ist sehr zu begrüßen.	Blatt Nr.25
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Innenstadt	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.	Blattnummer nicht angegeben / letzte Seite
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nord	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 Arkarden 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 Oberflächengestaltng mit guter Querbarkeit aller Fahrbahnen ist wichtig	Blatt Nr.7
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nord	Die zeichnerische Visualisierung der Holtenauer Arkarden 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 Flanierraumes bestärkt werden!	Blatt Nr.7
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nord	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 Linksabbiegerspuren zu erwarten. Der gewonnene Platz kann für Lärmmindernde und stadtgestalterische Maßnahmen genutzt werden	Blatt Nr.7
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nord	Wichtig, der Platz darf durch die Verkehrswege nicht getrennt werden, eher Ansatz des shared spaces. Es sollte auf eine einheitliche Platzgestaltung geachtet werden. Separate Rechtabbiegerspur weg lassen, kürzer ausführen.	Blatt Nr.8
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nord	Rechtsabbiegerspur in den Düvelsbeker Weg für MIV sollte rechts vom Fahrradverkehr sein. Leicht möglich bei Führung im Mischverkehr vorher.	Blatt Nr.9
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nord	Fahrradstreifen weglassen und im Mischverkehr führen. Vorhandene Planung hat hohes Gefahrenpotental für die Radfahrer durch dooring der längsparkenden Autos.	Blatt Nr.9
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nord	Parkplätze in Mittellage ermöglichen mehr Raum für Fußgänger, Parkplätze in randlage reduzieren und für Lieferverkehr reservieren	Blatt Nr.10
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nord	Der Park in Mittellage ist sehr zu befürworten!	Blatt Nr.10
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordost	Parkplätze parallel zur HÖV-Trasse führen häufig zur Behinderung des HÖV Verkehres durch lange Einparkvorgänge	Blatt Nr.27
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordost	Haltestelle Große Ziegelstraße fehlt hier.	Blatt Nr.29
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordost	Führung der HÖV Trasse in Randlage neben der Radweg Premiumroute	Blatt Nr.29

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordost	Haltestelle in Richtung große Ziegelstraße verlegen. Ungünstige Erschließungswirkung und kurzer Haltestellenabstand zur folgenden Haltestelle	Blatt Nr.28
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordost	Muss die Strecke für den Individualverkehr erhalten bleiben?	Blatt Nr.18
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordost	Alternative Führung und Endhaltestelle am Fuchsberg, für eine höhere Erschließungswirkung Neumühlen-Dietrichsdorf	Blatt Nr.19
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordwest	Konfliktpotential Fahrrad und mehrere haltestellen	Blatt Nr.12
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordwest	Könnte die Trasse nicht auch hier schon in Seitenlage sein?	Blatt Nr.12
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordwest	Haltestelle in Seitenlage, keine weitere Kreuzung mit den MIV Spuren, Reduzierung der Komplexität. Bushaltestelle an der Außenseite der HÖV-Haltestelle	Blatt Nr.12
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordwest	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.	Blatt Nr.12
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordwest	Die Haltestelle Unisportstätten ist eine stark frequentierte Haltestelle. Die Aufteilung in zwei Haltestellen, welche deutlich dezentraler liegen ist mir noch nicht ganz verständlich. Die Erschließung der Unisporstätten und des kleinen Gehweges in Richtung Mensa 2	Blatt Nr.14
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordwest	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.	Blatt Nr.14
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordwest	HÖV Trasse hier auf der anderen Straßenseite in Randlage führen. Größere Kurvenradien und Möglichkeit der durchgängigen Führung in Randlage.	Blatt Nr.15
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordwest	Endhaltestelle in dicht bebautem Gebiet sollte unter besonderer städtebaulicher Gestaltung geplant werden und nicht nur als Haltestelle im Parkraumbereich	Blatt Nr.79
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordwest	Schöne Führung mit hoher Erschließungswirkung. Längsparken kann zur Behinderung des Verkehres führen	Blatt Nr.79
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordwest	Führung der Trasse in östlicher Randlage bis zum vorhandenen Grundstück. Weniger Verschwenkungen notwendig	Blatt Nr.79
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Nordwest	Könnte die Trasse nicht hier neben den Kreisverkehr langlaufen?	Blatt Nr.33
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Südost	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.	Blatt Nr.32

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Südost	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.	Blatt Nr.32
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Südost	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 Durchfahrtstrasse. 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.	Blatt Nr.38
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Südost	Hier die Haltstelle Sophienhöhe erhalten.	Blatt Nr.38
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Südost	Die Haltestelle ist hier suboptimal. Wie soll da der Anschluss zu den Stadtteilbussen funktionieren?	Blatt Nr.39
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Südost	Auflassung der Haltestelle Villacher Straße zugunsten der Haltestellen Sophienhöhe und einer Haltestelle am Nelkenweg, welche auch zur Verknüpfung mit den Ortsbussen genutzt wird.	Blatt Nr.39
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Südost	Hier würde sich eine Haltestelle anbieten anstelle von Villacher Weg. Busse zum Umsteigen könnten über Nelkenweg wenden.	Blatt Nr.39
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	Südost	Die Endhaltestelle weiter in Richtung Inn-weg zur derzeitigen Haltestelle verlegen, oder die Trasse anderweitig in Richtung Eisenbahnstreke verlängern	Blatt Nr.56
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	Auch diese Haltestelle passt gut, da sie zwischen Sedan- und Dehnckestraße zentraler liegt und vor allem die vielen Arbeitsplätze bei der ehemaligen Telekom-Liegenschft besser erschließt.	Blatt Nr.45
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	Standort der Haltestelle gefällt mir gut, weil für die 34 damit der alte Haltepunkt erhalten bleiben kann.	Blatt Nr.45
Rückmeldungen bei Infrastrukturplänen auf Bürger*innenforum im November 2021	West	Wäre die Haltestellenlage nicht hier sinnvoller, da dort das Gewerbegebiet besser erschlossen wird.	Blatt Nr.2
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Warum wird die Schwentine nicht westlich der alten Schwentinebrücken gekreuzt?	NO / SO
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Die Strecke über den Vinetaplatz finde ich gut, aber mutig. Hier sollte die Bevölkerung umfangreich und frühzeitig intensiv einbezogen werden.	NO / SO
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Wir vermissen zutiefst die Priorisierung der Trasse SÜD zur Entlastung des Barkauer Kreuzes. Die Verkehrssituation in und für Neu Meimersdorf, Kronsburg und Wellsee ist täglich katastrophal.	NO / SO
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Wie soll die Tram mit der Bahn verknüpft werden?	NO / SO
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Wie werden die Leute vor Ort in Gaarden einbezogen? Tipp: Stand auf dem Vinetaplatz mit deutsch, türkisch und evtl. Arabisch sprechenden Mitarbeitern. Eine Stunde in den Sachunterricht der Grundschulen bzw. höheren Schulen.	NO / SO

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Wo sehen Sie Potentiale für städtebauliche Aufwertungen durch das neue System in der Innenstadt (einmal abgesehen von der Andreas-Gayk-Straße)?	Innenstadt /W
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Es bedarf einer Haltestelle in der Nähe von Bootshafen/Holstenfleet	Innenstadt /W
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Sind Öpnv Verbindungen mit benachbarten Stadtteilen (nicht nur Hbf) geplant? z.B. Mettenhof, Hassee, Hasseldiecksdamm?	Innenstadt /W
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Warum nutzt man nicht die Bremerstraße als Alternativroute für BRT/Tram zur Ohlshausenstraße zwischen Holtenauer Str. und Hansastraße?	Innenstadt /W
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Anbindung Schleusenstrasse Endhaltepunkt und Fähre Adler 1. Nord—Ostsee-Kanal. Wird überlegt den Adler 1 ebenfalls aufzuwerten, um den wachsenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden?	N / NW
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Sie haben die städtische Aufwertung angesprochen, die sich aus einem verbessertem ÖPNV System ergibt: wie werden negative Folgen dessen (Gentrifizierung und Verdrängung durch steigende Mieten) mitgedacht?	N / NW
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Die zweispurige Trassenführung ist Platz-intensiv. Wurden auch weitere Rundwege betrachtet? Zum Beispiel Holtenauer Straße hin in die Wik und Feldstraße zurück?	N / NW
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Fahrradmitnahme im ÖPNV	N / NW
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Zur besseren Erreichbarkeit der Geschäfte in der Holtenauer Straße sollte die Trassenführung zwischen Dreiecksplatz und Düppelstraße innerhalb der Holtenauer Straße erfolgen.	N / NW
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Wieviel Rasengleis ist in der Holtenauer Straße möglich? Gerade die Flaniermeile könnte dadurch gewinnen.	N / NW
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Streckenführung Richtung Suchsdorf in beiden Varianten über Uni/Olshausenstr. wird Verlauf über Eckernförder Str. direkt Richtung Innenstadt nicht geprüft ?	N / NW
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Kann die Erschließung der Holtenauer Straße nicht durch ein gutes P&R-Konzept sichergestellt werden?	N / NW
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Das Uniklinikum gilt als Maximalversorger mit entsprechend vielen Mitarbeitern, Patienten und Studierenden. Dies bedingt leider auch eine sehr große Autoflut. Neue Konzepte wie die Tram wären von Nöte .	N / NW
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Sind das neue Wohngebiet Torfmoorkamp (ca. 1.500 Einwohner ab 2025) und die Uni-Erweiterung (Olshausenstr./Bremerskamp) bei den Bedarfen berücksichtigt worden ?	N / NW
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Welche Möglichkeiten wird es geben, um die Kliniken (UKSH), Lubinus-Klinik) bestmöglich zu erreichen? Auch das Städtische Krankenhaus sollte gut erreichbar sein.	N / NW

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Eine Seilbahn für die Verbindung: Kanalstraße (Wik) - Holtenau - Friedrichsort wäre schön	N / NW
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Warum wird nicht die Hauptstrecke des Kieler Südens, d.h. die B404 und das Barkauer Kreuz, mit in die Priorisierung zur Entwicklung des ÖPNV mit aufgenommen? Das wäre auch für das Umland sehr entlastend.	Erweiterung
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Bei der Eigenspur mittig der Straße, sind immer auf beiden Seiten Wartebereiche angedacht. Es sollte in der Mitte, zwischen den beiden Spuren eine Warteinsel vorgesehen werden. Somit weniger Flächenbedarf und Versiegelung des Bodens	Erweiterung
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Tram statt BRT	Erweiterung
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		Zuverlässigkeit, hohe Taktfrequenz (max 10min tagsüber), gute Abstimmung Bus, Tram, Fähre	Städtebauliche Integration
Rückmeldung über Mentimeter beim Bürger*innenforum im November 2021		eigene Spur auch für die Busse insbesondere aus Südost	Städtebauliche Integration
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	Sondersituation Einzelhandel Holtenauer Straße	In Bau und Betrieb gilt es, eine attraktive Straße ohne Trennungen zu bauen.	Hinweise für die Trassen
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	Fernwärmerohre wurden vor etwa 35 Jahren in der Werftstraße verlegt: müssen die Rohre erneuert werden, bevor Schienen verlegt werden?		Hinweise für die Trassen
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	Auf alte Baustrukturen achten, z.B. alte Bausubstanz Holtenauer		Hinweise für die Trassen
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	Warum wurde eine Führung parallel zur B76 durch die Preetzer Chaussee verworfen?		Hinweise für die Trassen
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	Mischverkehr	Wo ist jetzt schon klar, dass keine eigene Trasse möglich ist? Bleibt es bei der Olshausenstraße zwischen Knooper Weg und Westring?	Hinweise für die Trassen
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	Stichstrecke Botanischer Garten	Eventuell könnte eine kurze Stichstrecke zum botanischen Garten sinnvoll sein, um in der HVZ die Verbindung CAU-Hbf verstärken zu können.	Hinweise für die Trassen
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	technischer Hinweis Barrierefreiheit	Barrierefreiheit technisch in die Fahrzeuge, um Podeste in der Straße zu vermeiden.	Hinweise zur Gesamtplanung
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	auf alte Bausubstanz gut achten		Hinweise zur Gesamtplanung
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	Online-Veranstaltungen besser	Ich finde diese Online-Veranstaltungen viel besser als solche in Präsenz. Viel zugänglicher.	Hinweise zur Gesamtplanung

Veranstaltung/Format	Titel/Betreff	Beitrag	Zuordnung
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	Nächste Veranstaltung bitte bei schlechtem Wetter ;)		Hinweise zur Gesamtplanung
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	Umfeld Holtenauer Straße	ie Straße braucht eine Aufwertung über eine Trasse hinaus. Kreisstraße streichen, Anliefer- und Parkverkehre weiter zulassen und gemeinsame Flächengestaltungen.	Hinweise zur Umfeldgestaltung der Trasse
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	Barrierefreiheit technisch in die Fahrzeuge, um Podeste in der Straße zu vermeiden.		Hinweise zur Umfeldgestaltung der Trasse
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 9. Juni 2021	Gepflasterter Gleiskörper	remen und Freiburg haben diese, dort funktioniert eigener Gleiskörper mit Flaniermeile zusammen: Diese geplasterten Gleiskörper quere ich am liebsten. Wenn nur alle paar Minuten ein Fahrzeug kommt...	Hinweise zur Umfeldgestaltung der Trasse
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 11. Juni 2021		Industriebahn Hauptbahnhof - IG Wellsee/Schlachthof wäre eher eine S-Bahn, die vielleicht früher als 2030 einen P+R-Parkplatz für Pendler aus dem Süden schnell an die Innenstadt anbinden kann	Sonstige Hinweise
Rückmeldungen aus dem "Planungsupdate nachgefragt" am 11. Juni 2021		Wik nach Kronshagen: Linie 6 mit normalen Bussen	Sonstige Hinweise