

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Dokumentation Arbeitspaket E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten



Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Bearbeiter: Jakob Mirea (Ramboll), Oliver Patrick Rosenfeld (Ramboll), Arne Brach (Merkel Ingenieur Consult), Marcia Thode (Merkel Ingenieur Consult), Jennifer Statz (Merkel Ingenieur Consult)

Qualitätssicherung Ramboll: Nils Jänig, Ann-Kathrin Kuppe

Datum: 16.09.2022

Ramboll Deutschland GmbH

Zur Gießerei 19-27

76227 Karlsruhe

<https://de.ramboll.com>

info@ramboll.com

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Gliederung

Projekteinordnung	5
1 Einführung	11
2 Erläuterungen zu den Lageplänen.....	12
2.1 Innenstadt	13
2.1.1 Gablenzstraße	13
2.1.2 Hörnumfahung	13
2.1.3 Zusätzliche Brücke Hbf-Süd.....	14
2.1.4 Werftbahnkreisel, Betriebshofstrecke.....	14
2.1.5 Zentrale Bereiche, Umgebung Hauptbahnhof	15
2.1.6 Holstenbrücke, Andreas-Gayk-Straße	17
2.1.7 Asmus-Bremer-Platz	18
2.1.8 Bergstraße, Martensdamm	19
2.2 Korridor Nord.....	21
2.2.1 Knooper Weg, Lehmberg	21
2.2.2 Dreiecksplatz, Holtenuer Straße Süd	23
2.2.3 Belvedere/Zwischenendhaltestelle Projensdorfer Straße	26
2.2.4 Holtenuer Straße Nord	27
2.2.5 Schleusenstraße	28
2.2.6 Elendsredder, östlicher Steenbeker Weg	29
2.2.7 Paul-Fuß-Straße, Westring, Projensdorfer Straße, Gurlittstraße, Charles-Roß-Ring.....	30
2.3 Korridor Nordost.....	33
2.3.1 Karlstal, Elisabethstraße (Gaarden)	33
2.3.2 Werftstraße	35
2.3.3 Schönberger Straße, Wehdenweg (Wellingdorf).....	36
2.3.4 Neumühlen-Dietrichsdorf	37
2.4 Korridor Nordwest	40
2.4.1 Rungholtplatz, nördliche Eckernförder Straße.....	40
2.4.2 Südliche Eckernförder Straße, Johann-Fleck-Straße	41
2.4.3 Steenbeker Weg	43
2.4.4 Projensdorf, Torfende	44
2.4.5 Westliche Olshausenstraße, Torfmoorkamp	45
2.4.6 Östliche Olshausenstraße, Beselerallee	47
2.5 Korridor West	48

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.5.1	Mettenhof, Skandinaviendamm	48
2.5.2	Kronshagener Weg	50
2.5.3	Exerzierplatz, Ziegelteich	51
2.6	Korridor Südost	52
2.6.1	Gaarden, Elmschenhagen (RBZ)	52
2.6.2	Elmschenhagen-Nord	54
2.6.3	Elmschenhagen-Süd	55
2.6.4	Ellerbek-Süd	57
3	Erläuterungen zu den illustrativen Querschnitten	60
4	Anlagen	62
	Lagepläne mit illustrativen Querschnitten Kernnetz 35 km	62
	Glossar und Abkürzungsverzeichnis	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Zeitliche Einordnung Trassenstudie	5
Abbildung 2	Projektziele	7
Abbildung 3	Konzept der Superblocks (Quelle: Stadt Wien)	34
Abbildung 4	Plan der Oberleitungstypen BRT	60
Abbildung 5	Plan der Oberleitungstypen Tram	61

Anmerkung zu den Abbildungen: Sofern keine Quelle genannt ist, sind die Abbildungen im Rahmen der Trassenstudie erstellt worden. Photos ohne Quellenangabe stammen von Ramboll. Für alle anderen Abbildungen oder Photos sind externe Quellen genannt worden.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

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 Lageplänen, Höhenplänen und Querschnitten, die im Rahmen des Arbeitspakets E-130 erstellt wurden. Dieses einleitende Kapitel gibt einen kurzen Überblick über den Projekthintergrund, dessen Entstehung und Ziele und dient zur Einordnung des ab Kapitel 1 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 durch den fehlenden politischen Rückhalt 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 zeitlichen Überblick über die angesprochenen zeitlichen Abläufe der Grundlagenstudie und den darauffolgenden Beschlüssen, die zur **Trassenstudie mit vertiefter Infrastruktur- und Gesamtsystemplanung** geführt haben und den dann folgenden Phasen:

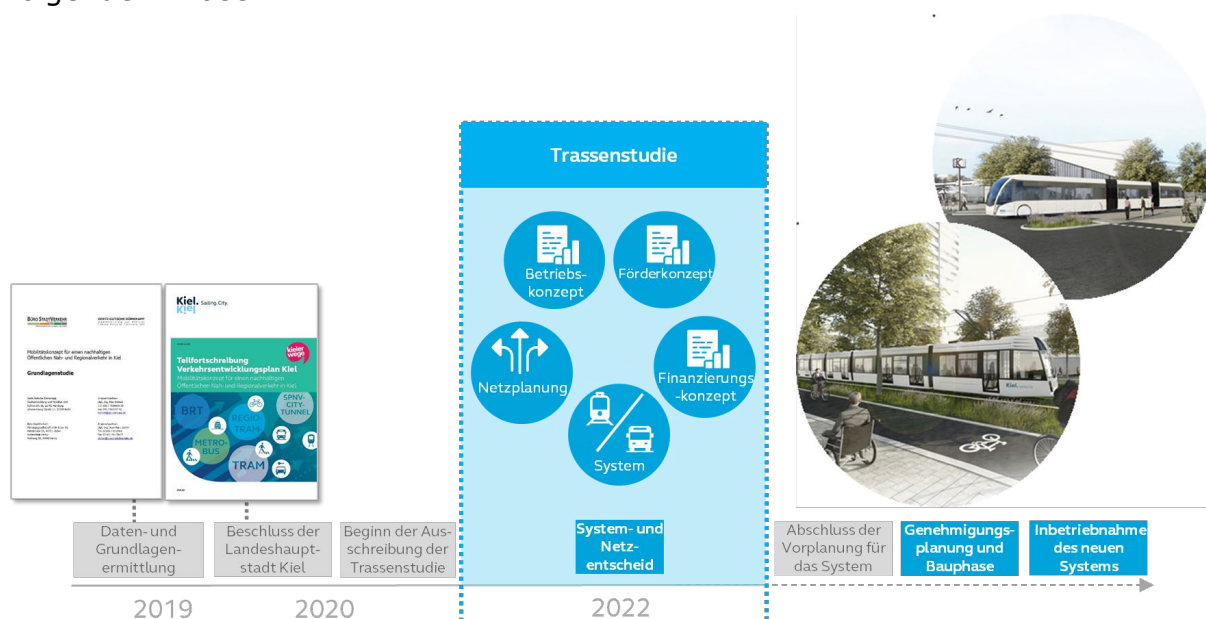


Abbildung 1 Zeitliche Einordnung Trassenstudie

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

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 und erste Teile einer darauffolgenden Vorplanung zu erreichen, damit diese Planungsphase anschließend 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, welche in der Grundlagenstudie ermittelt worden waren, verfügen über die erforderlichen Nachfragepotenziale und eignen sich für höherwertige ÖPNV-Systeme.

- Dietrichsdorf – Gaarden-Ost – Hbf. – Wik
- Neumühlen-Dietrichsdorf/ FH Kiel – Gaarden-Ost – Hbf. – Uni – Suchsdorf
- Elmschenhagen – Gaarden-Ost. – Hbf. bis nach Mettenhof

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

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

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 Ergebnisse erarbeiten und ableiten. Letztlich wurde eine 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 Netz durch die politischen Gremien der Landeshauptstadt Kiel zu treffen. Daraufaufgehend 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 im 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 (Kopfstellen 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

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

- 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 erweiterte Dokumentation der Arbeitsergebnisse 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 mit dem neuen HÖV-System (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.

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

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Nr.	Arbeitspaket	Inhalt Dokumentation
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
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

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Nr.	Arbeitspaket	Inhalt Dokumentation
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 AP E-130.5 befasst sich mit den Lageplänen, Höhenplänen und Querschnitten, die im Rahmen des Arbeitspakets E-130 erstellt wurden.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

1 Einführung

Im Rahmen der Trassenstudie zur Einführung eines hochwertigen ÖPNV-Systems (HÖV) in der LH Kiel wurden Lagepläne zur Neuaufteilung des Straßenraums erstellt. Hierbei galt es, machbare Möglichkeiten in iterativen Schritten zu finden und aufzuzeigen. Erst in den zukünftigen Planungsschritten ab der Vorplanung wird dann die finale Umsetzung in weiteren Varianten entwickelt.

Auf Basis der Trassierung für den HÖV wurden die Seitenräume (Verkehrsanlagen für den weiteren Bus-ÖPNV, MIV, Rad- und Fußverkehr) soweit möglich unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten und allgemeiner Vorgaben in den zur Verfügung stehenden Straßenraum eingeplant. Es wurde vermieden, in angrenzende Grundstücke einzugreifen. Teilweise gibt es jedoch keine andere Möglichkeit, da sich die Gesamtbreite des Verkehrsraums aufgrund der zusätzlichen Spuren für den HÖV, Haltestellen oder neu zu berücksichtigender höherer verkehrlicher Standards/Vorgaben für die weiteren Verkehrsträger erweitert. Die vorzusehenden Breiten der einzelnen Verkehrsräume wurden den geltenden Normen und Richtlinien, sowie den von der Stadt Kiel vorgegebenen Ausbauquerschnitten (beispielsweise für den Radverkehr zur Stärkung desselbigen) entnommen und in Modulblöcken zusammengestellt. Diese mit der Stadt Kiel abgestimmten Regelzeichnungen dienten als einzuhaltender Standard bei der Erstellung der Lagepläne und als Vorlage für die Querschnitte. Gleichwohl werden in den nächsten Planungsphasen Optimierungen hinsichtlich der jeweiligen Querschnittsbreiten untersucht, um den Grunderwerb möglichst zu minimieren.

Grundlage für die Aufteilung des Straßenraums sind die in Abstimmung mit den beteiligten Fachämtern der Landeshauptstadt Kiel durch Ramboll entwickelten Funktionskonzepte (siehe Dokumentation AP E-130.1). Diese Funktionskonzepte beschreiben die Anordnung des Straßenraumes in den einzelnen Bereichen und Korridoren. Neben den für den unbegleiteten Schwerlastverkehr freigegebenen Strecken, die einen breiteren Straßenquerschnitt erfordern, wurde das von der Stadt Kiel entwickelte Veloroutennetz berücksichtigt und in die Planungen integriert. Auch bereits konkret geplante oder sich im Bau befindliche Mobilitätsstationen wurden berücksichtigt (Dokumentation AP E-122). Ebenfalls findet das entwickelte begleitende Busnetz Berücksichtigung (Endbericht Anlage 3), da die Bushaltestellen in den Plänen dargestellt sind und Umsteigemöglichkeiten mit räumlicher Nähe zu den HÖV-Haltestellen, Mobilitätsstationen, Parkplätzen etc. angestrebt wurden.

Ergänzend zu den Lageplänen wurden an repräsentativen oder markanten Stellen Querschnitte gezeichnet, die die Straßenraumaufteilung an genau diesem Punkt darstellen. Die entstandenen Pläne zeigen mögliche Vorschläge einer Umsetzung, jedoch keine abgeschlossene Planung und erheben keinen Anspruch darauf, die Ideallösung zu sein. Alternativen sind im weiteren Planungsverlauf ab Vorplanung sehr gut möglich und werden in Varianten untersucht, u.a. um den Grunderwerb möglichst zu minimieren. Ansätze und weitere Vorschläge werden in dieser Dokumentation aufgezeigt.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2 Erläuterungen zu den Lageplänen

Das geplante Netz ist in die Korridore Nord, Nordwest, West, Südost, Nordost und Innenstadt aufgeteilt. Jeder Korridor besteht aus mehreren Plänen, die grundsätzlich im Maßstab 1:2500 (Basisplanung) oder in Einzelfällen im Maßstab 1:1000 (Detailplanung) ausgefertigt sind. Die Unterteilung des 50-km-Netzes in die Abschnitte der Basisplanung und der Detailplanung ist in der Anlage 15.5_1 dargestellt.

Weitere Unterteilungen des Streckennetzes sind die Abschnitte der Funktionskonzepte (siehe Dokumentation AP E-130.1) und die Abschnitte für die Kostenermittlung (siehe Dokumentation AP E-190). Ein Plan enthält meist mehrere Funktionskonzepts-Abschnitte. Da die Kostenabschnitte, aus denen sich die Kostenschätzung je Mitfall zusammensetzt, an Kreuzungen enden oder beginnen, sind einige Pläne in mehrere Kostenabschnitte und einige Kostenabschnitte auf mehrere Pläne aufgeteilt. Bei relevanten Abweichungen zwischen dem System Tram und BRT, insbesondere an Endhaltestellen, ist für beide Systeme jeweils ein separater Plan vorhanden.

Im Projektverlauf ausgeschiedene Abschnitte werden ebenfalls in Abschnitt 2 kurz beschrieben. Im Endbericht Anlage 1 werden die Kriterien und Untersuchungsergebnisse, die im FAR-Verfahren zum Ausscheiden der Abschnitte geführt haben, erläutert. Der aktuelle Stand aller Pläne (entweder Design Freeze 1 (DF1) (erster Entwurf 50-km-Netz), Design Freeze 2 (DF2) (überarbeiteter Entwurf 35-km-Netz) oder Design Freeze 3 (DF3) (finalisierte Planungen 35-km-Netz)) ist der Anlage 15.5_2 zu entnehmen. Die beiden dreistelligen Nummern dahinter beschreiben die Zuordnung zum Korridor und dem Abschnitt.

Für jeden Korridor und deren Abschnitte werden in den folgenden Kapiteln immer der Bestand, die Planung und ggf. die Unterschiede Tram / BRT beschrieben sowie Hinweise für die weitere Planung gegeben, falls diese vorliegen und hervorgehoben werden sollten.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.1 Innenstadt

2.1.1 Gablenzstraße

2.1.1.1 Bestand

Die Gablenzstraße über die Gablenzbrücke ist zweistreifig je Richtungsfahrbahn. Je ein Fahrstreifen wird als Bussonderfahrstreifen genutzt. Neben den beiden Richtungsfahrbahnen verlaufen je ein kombinierter Geh- und Radweg. Die beiden Richtungsfahrbahnen und die kombinierten Geh- und Radwege von den Fahrbahnen sind baulich durch die Brückenkappen getrennt. Vor dem Hörnbad endet die Brücke. Die mittlere Brückenkappe geht in einen bepflanzten Grünstreifen über. Es entstehen beidseitig separate Rad- und Gehwege, die hinter der Bushaltestelle verlaufen und dann direkt an die Fahrbahn grenzen.

2.1.1.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 25 und 82.

Der heutige nördliche kombinierte Geh- und Radweg soll als Zweirichtungsradweg über die Brücke führen. Der HÖV teilt sich mit dem Bus-ÖPNV die bestehende Fahrbahn Richtung Zentrum. Der MIV erhält einen Fahrstreifen je Richtung auf der bestehenden Fahrbahn Richtung Gaarden. Daran schließt ein Gehweg an, der heute der südliche kombinierte Geh- und Radweg ist.

2.1.1.3 Hinweis für weitere Planungsphasen

Da die Gablenzbrücke nicht ausreichend breit ist, um auf beiden Seiten neben Fahrbahnen und Trasse Geh- und Radwege in Standardmaßen unterzubringen und eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts aufgrund der Brückensituation nicht möglich ist, muss eine andere Lösung für die Geh- und Radwegeführung gefunden werden. Hier besteht weiter Untersuchungs- und Planungsbedarf.

2.1.2 Hörnumfahrring

Die Streckenführung unmittelbar entlang der Hörn ist im Projektverlauf aufgrund mangelnder technischer Machbarkeit (zweimalige höhengleiche Kreuzung der Gleisanlagen des Seehafens Kiel) vor Abschluss des Design Freezes 1 ausgeschieden. Die Streckenvariante wäre vom Bahnhofsvorplatz entlang der Kaistraße zwischen Fahrbahn und den Gleisen der Hafenbahn verlaufen, bis sie diese nördlich der Gablenzbrücke gequert hätte. Zum Zurückstellungszeitpunkt wäre eine höhengleiche Querung vorgesehen gewesen, welche laut technischer Aufsichtsbehörde (TAB) nicht genehmigungsfähig wäre. Weiter wäre der Streckenast über den Parkplatz zwischen Hörncampus und Gablenzbrücke (Querkai 101) und auf der Ostseite der Hörn auf dem Willy-Brandt-Ufer neben Geh- und Radwegen verlaufen, bis er durch die Straßen „An der Halle 400“ und „Gaardener Ring“ nördlich des Werftbahnkreisels an die Strecke nach Gaarden angeschlossen hätte.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.1.3 Zusätzliche Brücke Hbf-Süd

2.1.3.1 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 82 und 84.

Alternativ zur Streckenführung über die Gablenzbrücke ist ein Brückenneubau zwischen Gablenzbrücke und Hauptbahnhof angedacht. Der Neubau einer Querung des Gleisvorfelds des Kieler Hauptbahnhofs samt einer neuen Haltestelle Hauptbahnhof-Süd mit einer neuen Fußgängerquerung und Bahnsteigzugängen zu den Südenden der Hauptbahnhofsbahnsteige, wurde auf Anregung der Bearbeiter des Los 2 mit in die Variantenuntersuchung aufgenommen, da im Falle einer grundsätzlichen und technischen Machbarkeit ein sehr hoher verkehrlicher Mehrwert durch den direkten Umstieg zu den Fern- und Regionalbahnsteigen vermutet wird.

Westlich des Anni-Wadle-Wegs wird der HÖV zur Querung der Gleisanlagen des Hauptbahnhofs auf ein eigenständiges neues Brückenbauwerk (siehe Dokumentation AP E-130.4 Neue Bauwerke) geführt. Es liegt parallel zur Gablenzbrücke und führt dann schräg am Gebäude der Provinzial vorbei entlang der Straße „Schröpfcke“. Die Gablenzbrücke bleibt wie im Bestand erhalten. Der Haltestellenbereich des Sophienblattes wird auf der vorhandenen Parkplatzfläche liegen. Südlich der Ringstraße ist der Querschnitt des Sophienblattes identisch mit der Variante über die Gablenzbrücke.

2.1.4 Werftbahnkreisel, Betriebshofstrecke

2.1.4.1 Bestand

Der Werftbahnkreisel besteht aus teils dreistreifigen Richtungsfahrbahnen mit einer über den begrüneten und bepflanzten Kreisverkehr verlaufenden zweistreifigen ÖPNV-Trasse. Der Kreisverkehr besteht aus einem zweispurigen Ring. Er verbindet die Gablenzstraße, die Werftstraße, den Gaardener Ring, Karlstal und das KVG-Betriebsgelände miteinander. Für Fußgänger sind Querungshilfen vorhanden. Umlaufend gibt es sowohl Rad- als auch Gehwege.

Der sich südlich anschließende Teil der Werftstraße ist zweistreifig je Fahrtrichtung und weitet sich vor der Kreuzung Preetzer Straße/Schwedendamm in Richtung Süden in drei Abbiegestreifen auf. Östlich verlaufen Rad- und Gehweg. Westlich gibt es einen Radfahrstreifen, Längsparkstände zwischen Baumbestand und einen anschließenden Gehweg.

Die Sörensenstraße ist eine in nördliche Richtung verlaufende Einbahnstraße. Zwischen dem Knotenpunkt Preetzer Straße/Schwedendamm und Zum Brook ist die Sörensenstraße vierstreifig und es sind beidseitig Längsparkbuchten vorhanden. Zwischen Zum Brook und Asmusstraße/Hofstraße ist die Fahrbahn dreistreifig und hat westlich einen Längsparkstreifen. Südlich der Asmusstraße/Hofstraße ist sie zweistreifig. Nur vor der Heischstraße hat sie zusätzlich einen separaten Links- und Rechtsabbiegestreifen und nördlich davon beidseitig Längsparkbuchten. Östlich ist sowohl ein Radweg als auch ein Gehweg vorhanden, der hinter den Längs-

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

parkstreifen verläuft. Zwischen dem Knotenpunkt Preetzer Straße/Schwedendamm und Zum Brook ist zwischen Rad- und Gehweg ein bepflanzter Grünstreifen vorhanden. Westlich gibt es nur einen hinter den Längsparkstreifen verlaufenden Gehweg.

Die Diedrichstraße ist zwischen dem Knoten Sörensenstraße / Bahnhofstraße / Theodor-Heuss-Ring / Diedrichstraße und der nördlichen Zufahrt zum KVG-Betriebshof prinzipiell zweistreifig, weist aber im Knotenzulauf eine zusätzliche Spur auf. Auf Westseite liegt ein Gehweg und auf Ostseite ein Rad- und ein Gehweg.

2.1.4.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 25 und 76.

Der Werftbahnkreisel wird zu einer mehrstreifigen T-Kreuzung umgebaut. In der Werftstraße verläuft die HÖV-Trasse in Mittellage. In nördliche Richtung verlaufen zwei Fahrspuren, wobei die linke Spur mit dem HÖV eine Mischtrasse darstellt. In entgegengesetzter Richtung ist es eine separate Spur, sodass für den HÖV eine Eigentrasse vorliegt. Nur am Knotenpunkt Preetzer Straße/Schwedendamm weitet sich die Straße in zwei Abbiegespuren auf. Die HÖV-Trasse verläuft hier aber weiterhin als Eigentrasse. Östlich und westlich an die beiden Fahrbahnen schließen ein Einrichtungsrad- und ein Gehweg an. Die Einbahnstraßenregelung der Sörensenstraße wird beibehalten. Die HÖV-Trasse verläuft in westlicher Seitenlage. Wie in der Werftstraße verlaufen in nördliche Richtung zwei Fahrspuren, wobei die linke Spur mit dem HÖV eine Mischtrasse darstellt. Nur am Knotenpunkt Preetzer Straße/Schwedendamm verschwenken die zwei Fahrbahnen, sodass die HÖV-Trasse sich die Spur nicht mit dem MIV teilen muss. In entgegengesetzte Richtung teilt sich der HÖV die Trasse nur mit dem Bus-ÖPNV. Für eine Haltestelle auf Höhe der Heintzestraße muss in den dort vorhandenen Spielplatz eingegriffen werden. Hier verläuft die HÖV Trasse auch vom MIV getrennt. In der gesamten Sörensenstraße schließt westlich der Fahrbahn ein Gehweg, östlich der Fahrbahn ein Zweirichtungsradweg und ein Gehweg an. Vereinzelte Längsparkmöglichkeiten sind nur im soeben erwähnten Haltestellenbereich und auf Höhe Zum Brook östlich zwischen Fahrbahn und Zweirichtungsradweg vorhanden. Auf dem kurzen Abschnitt in der Diedrichstraße zwischen Joachimplatz und Betriebshof entfällt im Knotenzulauf die zweite Spur zugunsten der HÖV-Trasse, welche nur noch vom Bus-ÖPNV mitbenutzt wird. Es verbleibt somit eine Fahrspur für den MIV in Richtung Joachimplatz. In entgegengesetzter Richtung teilen sich HÖV und MIV eine Fahrspur im Mischverkehr.

2.1.5 Zentrale Bereiche, Umgebung Hauptbahnhof

2.1.5.1 Bestand

Zwischen der Gablenzstraße und der Ringstraße ist das Sophienblatt dreistreifig je Fahrtrichtung und baulich durch einen bepflanzten Mittelstreifen getrennt. In nördliche Fahrtrichtung wird ein Fahrstreifen als Bussonderfahrstreifen genutzt. Westlich ist ein zusätzlicher Längsparkstreifen vorhanden. Beidseitig grenzen Rad-

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftsicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

und Gehwege an den Längsparkstreifen bzw. Bussonderstreifen an. Querungshilfen für Fußgänger sind an Kreuzungen vorhanden.

Vor dem Hauptbahnhof liegen die Bussteige A-D. Entlang der östlichen Bussteige A und B1 verläuft ein Bussonderfahrstreifen Richtung Norden. Daneben wird der Radverkehr auf einem farblich markierten Radfahrstreifen geführt. Westlich grenzen die Bussteige B2 und B3 an. Hinter dem anschließenden Bussonderfahrstreifen verläuft eine Fahrspur für KFZ. Bus- und KFZ-Spur werden am Ende des Bussteigs B2 zusammengeführt und teilen sich im Knotenzulauf zur Raiffeisenstraße in zwei Geradeaus-Fahrspuren auf. Auf der gegenüberliegenden Seite liegen etwas weiter nördlich die Bussteige C und D. Die Aufteilung des Straßenraums neben den Bussteigen ist hier nahezu identisch zu den Bussteigen A und B. Aufgrund der Einbahnstraßenregelung für den MIV zwischen Ziegelteich und Ringstraße ist auf dieser Seite keine Fahrspur für den MIV vorhanden. Die beiden Richtungen werden durch einen locker bepflanzten, und mit zahlreichen Querungshilfen ausgestatteten Mittelstreifen baulich getrennt. Dieser wird an den Knotenpunkten Ringstraße und Raiffeisenstraße unterbrochen, um ein Linksabbiegen zu ermöglichen. Zwischen der Raiffeisenstraße und dem Ziegelteich ist das Sophienblatt erneut zweistreifig je Fahrtrichtung und baulich durch einen bepflanzten Mittelstreifen getrennt. Bussonderfahrstreifen sind in wechselnder Lage angeordnet. Östlich sind Längsparkstreifen vorhanden. Beidseitig grenzen Rad- und Gehwege an den Längsparkstreifen bzw. Fahrstreifen an. Auf der Westseite verlaufen diese teilweise unter den auskragenden Geschossen eines großen Kaufhauses. Querungshilfen für Fußgänger sind an Kreuzungen vorhanden.

2.1.5.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 25 und 82.

Die ÖPNV-Trasse liegt zwischen Gablenzstraße und Harmsstraße in östlicher Seitenlage und wird in diesem Abschnitt auch vom Bus-ÖPNV genutzt. Nördlich der Harmsstraße wechselt sie als HÖV-Eigentrasse in Mittellage. Es gibt zwischen Gablenzstraße und Harmsstraße westlich der HÖV-Trasse einen Fahrstreifen je Richtung und einen zusätzlichen Bussonderfahrstreifen in südliche Fahrtrichtung für die nicht die Gablenzbrücke querenden Buslinien. In den Nebenflächen sind je ein Einrichtungsrad- und ein Gehweg geplant. Nördlich der Harmsstraße verschwenken MIV und Bus-ÖPNV in Fahrtrichtung Norden auf die östliche Straßenseite. Hier sind zwischen Radweg und HÖV-Trasse die Bussteige, ein Bussonderfahrstreifen, eine einspurige Fahrbahn und ein Linksabbieger in die Ringstraße vorgesehen. Die HÖV-Trasse erhält südlich der Ringstraße ein drittes Gleis zum Warten und Wenden. Für den BRT ist eine Alternativplanung ausstehend. An der vorhandenen Parkplatzfläche soll eine direkte fußläufige Verbindung zu den Gleisen des Hauptbahnhofes sowie zum Parkhaus des Erlebnisentrums CAP Kiel – Kai City Center in Form einer Fußgängerbrücke als Umsteigemöglichkeit entstehen (siehe Dokumentation AP E-130.4 Neue Bauwerke). Nördlich der Ringstraße sind seitlich der HÖV-Trasse je Richtung zwei Wartebereiche mit drei mittig und an den

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Knotenpunkten liegenden Querungshilfen angeordnet. Westlich der HÖV-Haltestelle sind wie in der Gegenrichtung Fahrbahn, Bus-Sonderfahrstreifen und Bushaltestellen vorgesehen. Im Norden ist ein Linksabbieger in die Raiffeisenstraße vorgesehen. Zwei Bussteige sollen an den Hauptbahnhofsvorplatz in die Raiffeisenstraße verlegt werden, wenn dies für das zukünftige Busaufkommen erforderlich ist. Hierfür werden Bussonderfahrstreifen zwischen Radfahrstreifen und Wartebereichen vorgesehen. Zwischen den Radfahrstreifen bleibt die Raiffeisenstraße je Richtung einspurig. Im Abschnitt zwischen Hbf. und Ziegelteich ist die Fahrbahn in Richtung Norden zweistreifig, wobei der linke Streifen als Abbiegestreifen vorgesehen ist. Zwischen der HÖV-Trasse und dem Abbiegestreifen ist ein Grünstreifen angeordnet. Östlich und westlich grenzen an die Fahrbahn ein Einrichtungsrad und ein Gehweg. Auf Höhe Herzog-Friedrich-Straße ist eine Querungshilfe für Fußgänger vorgesehen.

2.1.6 Holstenbrücke, Andreas-Gayk-Straße

2.1.6.1 Bestandssituation

Zwischen dem Ziegelteich und der Fabrikstraße sind Bushaltestellen mit drei Bussonderfahrstreifen vorhanden. Zwei davon liegen in Fahrtrichtung Norden und einer in Fahrtrichtung Süden. Dem MIV steht ein Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung. Auf der Westseite verläuft dieser als linke Spur. Auf der Ostseite verläuft der MIV-Fahrstreifen zwischen den beiden Sonderfahrstreifen-Wartebereich-Kombinationen. Die beiden Fahrtrichtungen sind vor dem Knotenpunkt Fabrikstraße durch einen kurzen bepflanzten Mittelstreifen baulich getrennt. In Fahrtrichtung Süden sind vor der Kreuzung Ziegelteich je ein Rechts- und Linksabbiegestreifen vorhanden. Das Geradeausfahren ist aufgrund der Einbahnstraßenregelung im Sophienblatt nur für den Bus-ÖPNV möglich. Zwischen der Fabrikstraße und der Hafenstraße ist die Fahrbahn zweispurig inklusive Bussonderfahrstreifen in beide Richtungen. Zusätzlich gibt es beidseitig einen Längsparkstreifen sowie Radfahrstreifen und Gehwege. Nördlich der Hafenstraße ist die Durchfahrt für den MIV gesperrt. Lieferverkehr und Anlieger sind hiervon ausgenommen. Einzelne Lieferbuchten zwischen Radfahrstreifen und Gehweg sowie Hinterhofzufahrten sind vorhanden. Die Fahrbahn ist einspurig je Richtung. Die Gehwege und Radfahrstreifen werden in den Seitenräumen fortgeführt. Die Holstenbrücke ist zweistreifig und nur für den Bus-ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr freigegeben.

2.1.6.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf das Blatt Nr. 49.

Durch die Andreas-Gayk-Straße, die für den MIV gesperrt werden soll, verläuft die HÖV-Eigentrasse zwischen Ziegelteich und Fabrikstraße in Mittellage. Es gibt nur noch einen Bussonderfahrstreifen je Richtung. Die im Lageplan verzeichneten Doppelhaltestellen für den HÖV weisen den maximal möglichen Ausbauzustand nach. Eventuell ist je eine Haltestellenposition ausreichend, an deren Ende und

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

eventuell Mitte insgesamt bis zu drei Querungshilfen für Fußgänger geplant werden. Östlich grenzen an den Busfahrstreifen eine doppelte Haltestelle für den ÖPNV, Fahrradweg, Grünstreifen und Gehweg. In entgegengesetzte Richtung verläuft der Fahrradstreifen zwischen HÖV-Haltestelle und Bussonderstreifen. An diesen grenzt in unmittelbarer Nähe zur Kreuzung Ziegelteich eine Haltestelle und ein Gehweg. Da für den Bus-ÖPNV in diese Richtung nur eine Doppelhaltestelle vorgesehen ist, befindet sich in nördlicher Verlängerung hinter der Haltestelle und der Querungshilfe ein Grünstreifen. Zwischen Fabrikstraße und Hafenstraße teilen sich in Fahrtrichtung Süden der HÖV und der Bus-ÖPNV die Trasse. Westlich grenzen daran ein Grünstreifen und ein Rad- und Gehweg. In den Grünstreifen sind einzelne Längsparkbuchten für den Lieferverkehr vorgesehen. Die Anfahrt erfolgt über den Geh- und Radweg. Östlich grenzt an die HÖV-Eigentrasse ein Grünstreifen, der Bussonderstreifen, ein Längsparkstreifen für Lieferverkehr, ein Rad- und ein Gehweg. Da die Zufahrt in die Andreas-Gayk-Straße sowohl vom Ziegelteich als auch von der Holstenbrücke nicht mehr zulässig sein soll, wird eine Schleife in Form eines umgedrehten P durch die Fabrik- und Hafenstraße vorgesehen. Zwischen Hafenstraße und Holstenbrücke teilen sich HÖV und Bus-ÖPNV die Trasse. Hinter der Haltestelle verlaufen beidseitig lediglich ein Rad- und ein Gehweg.

Die Holstenbrücke bleibt unverändert. Der HÖV teilt sich die Trasse mit dem Bus-ÖPNV und beidseitig schließen Gehwege an.

2.1.7 Asmus-Bremer-Platz

Die Streckenführung über den Asmus-Bremer-Platz ist im Rahmen der Multikriterienanalyse des FAR-Verfahrens (Endbericht Anlage 1) ausgeschieden.

2.1.7.1 Bestand

Der Asmus-Bremer-Platz ist ein unter Denkmalschutz stehender Teil der Einkaufsstraße, der Holstenstraße, in der Innenstadt. Durch die Willestraße, eine von Parkplätzen flankierte Einbahnstraße, wird er mit der Rathausstraße und den Grünanlagen am Kleinen Kiel verbunden.

2.1.7.2 Planung

Da die Streckenführung über den Asmus-Bremer-Platz ausgeschieden ist, wurden die Planungen zu dieser Streckenführung im Projektverlauf abgebrochen. Die unvollständigen Planungen werden in diesem Kapitel beschrieben, es gibt aber keine fertig abgestimmten, ausgearbeiteten und somit zur Veröffentlichung freigegebenen Pläne.

Die Trasse wäre in der Fußgängerzone geplant gewesen. In der Willestraße wäre sie über einen Teil der Parkplätze verlaufen, da in der schmalen Einbahnstraße zwei Spuren für den HÖV hätten untergebracht werden müssen. Hierdurch wären nur einzelne Schrägaufsteller auf der östlichen Seite möglich gewesen. Entgegen der in Richtung Norden verlaufenden Einbahnstraße wäre die Trasse als Eigen-

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

trasse geplant gewesen. Der Radweg in die gleiche Richtung wäre aus Platzgründen hinter den Parkständen auf der in Fahrtrichtung rechten Seite verlaufen. In Richtung der Einbahnstraße ist die Trasse im Mischverkehr mit KFZ und Rad geplant. Die direkt anschließenden Parkstände hätten zu Verzögerungen durch Ein- und Ausparkvorgänge und zu teilweise auf der Trasse stehenden Fahrzeugen führen können. Daher wären sowohl die Parkstände als auch die Fahrbahnbreite großzügig dimensioniert gewesen.

2.1.8 Bergstraße, Martensdamm

2.1.8.1 Bestand

Der Martensdamm ist einstreifig je Richtung. Es gibt separate Abbiegespuren am Jensendamm und eine eigene Busspur für die Haltestelle am Lorentzendamm. In nördliche Fahrtrichtung sind zwischen Jensendamm und nördlich der Bushaltestelle Martensdamm Längsparkbuchten mit Bepflanzung vorhanden. Beidseitig sind im selben Abschnitt ein Rad- und Gehweg vorhanden, die hinter den Längsparkbuchten in nördliche bzw. einem bepflanzten Grünstreifen in südliche Richtung liegen. Südlich der Haltestelle im Martensdamm gehen die Radwege in Schutzstreifen über, an die direkt die Gehwege anschließen. Zwischen Jensendamm und Lorentzendamm verlaufen beidseitig die Rad- und Gehwege direkt an der Fahrbahn bzw. hinter der Bushaltestelle. Die Bergstraße ist bis zum Philosophengang zweistreifig je Fahrtrichtung, wobei in nördliche Fahrtrichtung die rechte Spur als Bussonderfahrstreifen genutzt wird. Im weiteren Verlauf ist die Bergstraße in südliche Fahrtrichtung einstreifig. In nördliche Fahrtrichtung ändert sich die Fahrspurführung, außer im Kreuzungsbereich, nicht. Zwischen Holtenauer Straße und Muhliusstraße gibt es durchgehend beidseitig Längsparkstreifen. In südliche Fahrtrichtung werden diese bis zum Philosophengang fortgesetzt. In nördliche Fahrtrichtung sind die Parkstreifen durch Bäume unterbrochen. Beidseitig grenzen an die Fahrbahn bzw. den Parkstreifen Einrichtungsradwege und Gehwege.

2.1.8.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf das Blatt Nr. 48.

Zwischen Holstenbrücke und Jensendamm liegt die HÖV-Eigentrasse in westlicher Seitenlage. Die Fahrstreifen werden auf einen je Richtung reduziert. Es grenzen an die Trasse bzw. die Fahrbahn östlich und westlich je ein Einrichtungsrad- und Gehweg. Außerhalb der südlichen Haltestelle sind links und rechts der Fahrbahn Grünstreifen angebracht. Nördlich des Jensendamms wechselt die Trasse durch Verschwenken der in Richtung Süden führenden Fahrspur in Mittellage. Der Radverkehr wird ab hier auf der Fahrbahn geführt. Beidseitig verlaufen Gehwege hinter der Fahrbahn. In Fahrtrichtung Holtenauer Straße ist vor der Muhliusstraße zwischen Fahrbahn und Gehweg auf einem kurzen Abschnitt ein Radweg vorgesehen.

Dokumentation AP E-130.5**Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten****Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse**

Die Bergstraße erhält durch die Aufweitung des HÖV in zwei separate Spuren einen begrünten Mittelstreifen. Zwischen der Muhliusstraße und der Brunswiker Straße können in Fahrtrichtung Holtenauer Straße die Parkbuchten erhalten werden.

2.1.8.3 Hinweise für weitere Planungsphasen

Der geplante Grünstreifen im nördlichen Teil der Bergstraße in der Mitte der Trasse ist geringfügig zu schmal, um dort Bäume pflanzen zu können. Durch eine Aufweitung des Mittelstreifens in den weiteren Planungsschritten auf 4,00 m zwischen den Trassen wäre dies möglich. In der vorliegenden Planung ist aufgrund der Vorgabe aus der Trassierung nur ein Grünstreifen mit etwa 3,25 m Breite vorgesehen.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.2 Korridor Nord

2.2.1 Knooper Weg, Lehmborg

Die Streckenführungen durch den Knooper Weg und den Lehmborg sind im Projektverlauf im Rahmen der Multikriterienanalyse des FAR-Verfahrens (Endbericht Anlage 1) ausgeschieden.

2.2.1.1 Bestand

Am Exerzierplatz ist die durch einen Mittelstreifen baulich getrennte Verbindungsstraße zwischen Schützenwall und Knooper Weg in nördliche Fahrtrichtung drei- und in südliche Fahrtrichtung zweispurig. In den Kreuzungsbereichen mit dem Kronshagener Weg und der Möllingstraße kommen in beide Richtungen eine Linksabbiegespur hinzu. In Fahrtrichtung Norden geht die Rechte der drei Fahrspuren in eine Rechtsabbiegespur über. In den Seitenräumen befinden sich Rad- und Gehwege sowie westlich zwischen Radweg und Fahrbahn einzelne Straßenbäume. An der Nordwestecke des Exerzierplatzes befindet sich zwischen Gehweg und Platzfläche ein öffentliches Toilettengebäude.

Der südliche Knooper Weg ist durchgehend einspurig. An wichtigen Kreuzungen sind separate Abbiegespuren vorhanden. Der Radverkehr wird in Richtung Norden bis Jungfernstieg auf einem Radweg geführt. Im Kreuzungsbereich mit der Möllingstraße befindet sich zwischen Radweg und Fahrbahn ein Längsparkstreifen. In Richtung Süden wird der Fahrradverkehr bis zur Aufweitung im Zuge des Knotenpunktes auf einem Radfahrstreifen geführt. Hinter Straßenbäumen verläuft auf der westlichen Seite ein Gehweg. Auf der östlichen Seite grenzt dieser direkt an den Radweg. Zwischen Jungfernstieg und Wilhelminenstraße/Humboldtstraße führt in nördliche Richtung ein Radfahrstreifen, an den ein Längsparkstreifen und ein Gehweg grenzen. Auf der westlichen Seite ist der Querschnitt ähnlich. Statt des Radfahrstreifens gibt es nur einen Schutzstreifen und die Längsparkmöglichkeiten sind erst nördlich der Damperhofstraße bis zur Bushaltestelle Kunsthochschule zwischen Straßenbäumen vorhanden. Nördlich der Wilhelminenstraße/ Humboldtstraße ist der Straßenraum ausreichend breit für einen Radfahrstreifen auf der Westseite anstatt des im Bedarfsfall überfahrbaren Radfahrstreifens.

Zwischen Teichstraße und Lehmborg sind beidseitig Radwege vorhanden, die auf der östlichen Straßenseite hinter einem Längsparkstreifen und auf der westlichen Seite hinter Parkstreifen für Schrägaufsteller geführt werden. Diese werden beidseitig durch Grüninseln unterbrochen. Dahinter verläuft auf beiden Seiten ein Gehweg. Zwischen Mittelstraße und Teichstraße entfallen die Längsparkmöglichkeiten, zwischen Mittelstraße und Legienstraße auch die Schrägparkmöglichkeiten. Hier befindet sich zwischen dem westlichen Gehweg und dem Fahrradstreifen eine bepflanzte Grünfläche.

Busse halten auf dem Radfahr(-schutz-)streifen. In diesem Bereich sind Parkstreifen unterbrochen.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Der Lehmburg verbindet einspurig je Richtung für den MIV den Knooper Weg mit der Holtenauer Straße am Dreiecksplatz. Dazwischen und der Annenstraße ist der Lehmburg zweispurig und in die Mittelstraße führt eine kurze Aufstellfläche für Linksabbieger. Nach Südosten befinden sich eine gesonderte Busspur und Längsparkstreifen mit Straßenbegleitgrün im Seitenraum. Neben dem Parkstreifen sind ein schmaler Radweg und ein Gehweg angeordnet. In Fahrtrichtung Knooper Weg schließen an die Fahrbahn ein Radfahrstreifen und ein Gehweg an. Im Kreuzungsbereich zur Holtenauer Straße werden Fahr- und Busspur zu Rechtsabbiegespuren nach Süden. Ein Abbiegen nach Norden in die Holtenauer Straße ist nicht möglich. Rad- und Gehweg werden hier hinter einem eingefassten Hochbeet geführt.

Nördlich des Lehmburgs und westlich der Holtenauer Straße liegt eine kleine Grünfläche mit öffentlichem Toilettengebäude.

Im nördlichen Knooper Weg ist auf der Ostseite eine außerhalb der Knotenpunkt-zuläufe einspurige Fahrbahn mit Radfahrstreifen sowie ein daran angrenzender Längsparkstreifen mit anschließendem Gehweg vorhanden. In der Gegenrichtung verläuft ebenfalls ein Radfahrstreifen und Längsparkstreifen sind erst nördlich der Saldernstraße vorhanden. Diese Aufteilung des Straßenraums zieht sich bis zur Olshausenstraße außerhalb von Knotenpunkten durch. Die beiden Fahrtrichtungen werden zwischen Lehmburg und Schauenburgerstraße in Kreuzungsbereichen durch einen Mittelstreifen mit Querungshilfen baulich getrennt. Zwischen Olshausenstraße und Bernhard-Minetti-Platz befinden sich auf der Ostseite Schrägaufsteller sowie vereinzelt Straßenbegleitgrün. Der Radverkehr wird dahinter auf einem Radweg geführt. Daran grenzt ein Gehweg. Auf der Westseite bleibt die Aufteilung Radfahrstreifen, Längsparker und Gehweg erhalten. Entlang des Bernhard-Minetti-Platzes besteht auch auf der Westseite statt des Radfahrstreifens ein Radweg, der an den Radweg in der Holtenauer Straße anschließt.

2.2.1.2 Planung

Da die Streckenführungen durch den Knooper Weg und den Lehmburg ausgeschieden sind, wurden die Planungen zu diesen Streckenführungen im Projektverlauf abgebrochen. Die unvollständigen Planungen werden in diesem Kapitel beschrieben, es gibt aber keine fertig abgestimmten, ausgearbeiteten und somit zur Veröffentlichung freigegebenen Pläne.

Am Exerzierplatz in der Verbindungsstraße zwischen Schützenwall und Knooper Weg wäre die Trasse in Mittellage in nördliche Fahrtrichtung als Eigentrasse und in südliche Fahrtrichtung im Mischverkehr vorgesehen gewesen. Eine Eigentrasse in der Verbindungsstraße zwischen Schützenwall und Knooper Weg hätte hier aufgrund der Trassenradien und der engen Bebauung nicht dargestellt werden können. Die Seitenräume wären überwiegend wie im Bestand geplant gewesen. Die östlichen Nebenanlagen hätten sich geringfügig auf den Exerzierplatz verschoben, wobei die Bestandsbäume hätten erhalten werden können. Der Gehweg hätte nicht wie im Bestand zwischen Gebäude und Radweg hindurchgeführt, sondern

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

über den Exerzierplatz auf der anderen Seite des Toilettengebäudes. Außerdem wäre ein Geradeausstreifen je Fahrtrichtung zugunsten der HÖV-Trasse entfallen. Im weiteren Verlauf des südlichen Knooper Wegs wäre bis Lessingplatz eine Mischtrasse mit Radfahrstreifen vorgesehen gewesen. Auf der Westseite hätte durch eine abgesetzte Führung des Gehwegs ein Großteil der Bestandsbäume erhalten werden können. Auf der gegenüberliegenden Seite hätte der Gehweg direkt an den Radfahrstreifen gegrenzt. Parkmöglichkeiten wären nicht vorgesehen gewesen. Auf Höhe des Lessingplatzes hätte ein Wechsel in eine/aus einer (je nach Fahrtrichtung) Eigentrasse in Mittellage stattgefunden. Der Radverkehr wäre auf der Fahrbahn geführt worden, sodass die Radfahrstreifen einem schmalen Grünstreifen hätten weichen können, an die weiterhin beidseitig Gehwege gegrenzt hätten.

Diese Straßenraumaufteilung hätte sich im nördlichen Knooper Weg bis zur Olshausenstraße fortgesetzt. Der Grünstreifen hätte von Haltestellen unterbrochen werden sollen. Nördlich der Olshausenstraße wäre durch Aufweitung der HÖV-Spuren ein mit Bäumen bepflanzter Grünstreifen zwischen den Trassenspuren vorgesehen gewesen. Die Parkstände in den Seitenräumen wären auch hier entfallen. Der Knotenpunkt Knooper Weg/Holtenauer Straße hätte nach Süden verschoben und verkleinert werden müssen, um auf dem Bernhard-Minetti-Platz eine Haltestelle integrieren zu können.

Im Lehmberg wäre nach Norden eine HÖV-Eigentrasse und eine gesonderte Fahrspur vorgesehen gewesen. Rad- und Gehweg hätten sich im Vergleich zum Bestand kaum geändert. Nach Süden wäre eine Trasse im Mischverkehr vorgesehen gewesen. Die Parkplätze und das Straßenbegleitgrün wären entfallen. Rad- und Gehweg hätten etwas verbreitert werden können. Im Kreuzungsbereich zur Holtenauer Straße hätte die Trasse aufgrund der vorhandenen Bebauung und der erforderlichen Kurvenradien nicht im Straßenraum geführt werden können. Daher hätte sie in die seitliche Grünanlage verschwenkt. Das Toilettengebäude wäre entfallen. Der Straßenraum hätte sich südlich der Teichstraße kaum im Vergleich zum Bestand geändert. Die HÖV-Trasse hätte zu einer Verkehrsüberlastung am Knotenpunkt Dreiecksplatz geführt, sodass diese Variante ausscheidet.

2.2.2 Dreiecksplatz, Holtenauer Straße Süd

2.2.2.1 Bestand

Im Bestand ist die Holtenauer Straße zwischen Brunswiker Straße und Bernhard-Minetti-Platz/Knooper Weg in beide Richtungen grundsätzlich zweistreifig. An einzelnen Knotenpunkten sind zusätzliche Abbiegestreifen vorhanden. Getrennt werden die Fahrtrichtungen vereinzelt durch Querungshilfen oder sonstige Verkehrsinseln. Ein schmaler Radweg ist beidseitig vorhanden. Busse fahren und halten auf der äußeren Fahrspur. Nördlich der Holtenauer Arkaden (ab Lehmberg) befindet sich auf beiden Seiten außerhalb der Kreuzungen und Bushaltestellen ein Längsparkstreifen. Im Bereich der Geh- und Radwege befinden sich Bepflanzungen, Fahrradanklehbügel und weitere Straßenraumausstattung. Die breiten Gehwege

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

werden teilweise durch die anliegenden Ladenlokale genutzt. Im Bereich der Holtenauer Arkaden (Dreiecksplatz) liegt der Gehweg teilweise unter der auskragenden Bebauung auf Privatgrund.

Zwischen Bernhard-Minetti-Platz und Esmarchstraße ist die Fahrbahn je Richtung einstreifig. Anstatt der Längsparker sind schräge Parkstände vorhanden. Alles Weitere ist ähnlich zum südlich angrenzenden Abschnitt.

Nördlich der Esmarchstraße bis zur Kleiststraße reduziert sich der Straßenquerschnitt zugunsten kleiner Vorgärten. Die Fahrbahn ist je Richtung weiterhin einstreifig. Der Radverkehr wird mit einem Trennstreifen auf der Fahrbahn geführt. Parkmöglichkeiten sind außerhalb der Bushaltestellen und Kreuzungsbereiche in Längsrichtung vorhanden. Ein verkleinerter Vorgarten ermöglicht nördlich der Hardenbergstraße Parkmöglichkeiten senkrecht zur Fahrbahn.

Zwischen Kleiststraße und Paul-Fuß-Straße weitet sich der Straßenraum auf. Die beiden überbreiten Richtungsfahrbahnen sind durch einen Mittelstreifen getrennt, auf dem Parken in Schrägaufstellung möglich ist. Beidseitig sind Parkbuchten für Längsaufsteller vorhanden. Die Führung des Radwegs bleibt unverändert.

Im Bestand ist die Holtenauer Straße im weiteren Verlauf in beide Richtungen einstreifig. An der Paul Fuß-Straße sind zusätzliche Abbiegestreifen vorhanden. Hier gibt es beidseitig einen Fahrradstreifen. Im Bereich der Radfahrstreifen halten Busse auf diesen. Zwischen Paul-Fuß-Straße und Schüttenredder/Schulredder befindet sich auf der Ostseite außerhalb der Kreuzungen und Bushaltestellen zwischen Straßenbäumen ein Senkrechtparkstreifen. Zwischen Hanssenstraße und Schüttenredder/Schulredder befindet sich auf der Westseite außerhalb der Kreuzungen und Bushaltestellen ein Längsparkstreifen. Dahinter verlaufen beidseitig Gehwege.

2.2.2.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 48, 7 und 8.

Zwischen Dreiecksplatz und Lehmberg ist im Kreuzungsablauf die HÖV-Trasse im Mischverkehr mit dem Linksabbiegestreifen des nächsten Knotenpunktes sowie rechts daneben eine zweite Fahrbahn geplant. Im Kreuzungszulauf verschwenkt der Linksabbiegestreifen zwischen die HÖV-Spuren, sodass im unmittelbaren Bereich vor der Kreuzung eine HÖV-Eigentrasse möglich ist. Im Süden ermöglicht ein zusätzlicher Abbiege- und Geradeausfahrstreifen das Abbiegen nach rechts in die Bergstraße wie im Bestand. Der bestehende Mittelstreifen wird überplant, einzig eine Mittelinsel zwischen den Linksabbiegestreifen in Lehmberg und Preußerstraße trennt die beiden HÖV-Spuren. In Fahrtrichtung Süden ist ein durchgängiger Radweg vorgesehen. In Fahrtrichtung Norden ermöglicht ein kurzer Radweg im Knotenbereich Holtenauer Straße/Lehmberg ein Umfahren der Lichtsignalanlage für Radfahrer*innen. Durch den Linksabbieger in der Preußerstraße ist es in dem DF3 Plan nicht möglich, einen durchgehenden Radweg aus der Brunswicker Straße nach Norden zu integrieren. Dieses Thema wird in der Vorplanung ggf. weiter zu diskutieren sein.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftsicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Bis zur Esmarchstraße sieht die Planung den Radverkehr auf der je Richtung einspurigen Fahrbahn in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (max. 20 km/h) vor. Zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen ist die HÖV-Eigentrasse vorgesehen. An relevanten Kreuzungsbereichen sind zusätzlich kurze Abbiegestreifen berücksichtigt. An den Kreuzungspunkten und Haltestellenzugängen sind Querungshilfen für Fußgänger vorgesehen. Im Seitenraum sind zwischen den bestehenden Straßenbäumen Parkstände und Lieferbuchten berücksichtigt. Dahinter verläuft ein oft das Regelmaß überschreitender breiter Gehweg. Zwischen Lornsenstraße und Waitzstraße, sowie zwischen Beselerallee und Düppelstraße ist ein 3,00 m breiter Grünstreifen zwischen den HÖV-Spuren möglich, der jedoch aufgrund der freizuhaltenden Lichträume von 2,00 m zwischen Baumstamm und Fahrzeug nicht mit Bäumen bepflanzt werden kann.

Nördlich des Bernhard-Minetti-Platzes wechselt die Lage der Parkbuchten von der Fahrbahnaußenseite zur Innenseite zwischen Fahrbahn und Trasse, sodass bestehendes Straßenbegleitgrün teilweise erhalten werden kann. Hierdurch entsteht zwischen der HÖV-Trasse und den Fahrstreifen ein Grünstreifen, welcher soeben erwähnte Parkbuchten enthält.

Zwischen Esmarchstraße und Kleiststraße ist aufgrund der geringen verfügbaren Breite ein Wechsel in eine Mischtrasse notwendig. Der Radverkehr soll zwischen Hardenbergstraße und Esmarchstraße auf einem Radweg und nördlich der Hardenbergstraße bis Paul-Fuß-Straße auf einem Radfahrstreifen geführt werden. Querungshilfen für Fußgänger sind bei den Haltestellen vorgesehen. Nördlich der Hardenbergstraße bis Paul-Fuß-Straße sind zwischen Gehweg und Radfahrstreifen nach Möglichkeit unter Beibehaltung der bestehenden Bepflanzung Längsparkstände vorgesehen.

Nach der Kleiststraße endet der Mischverkehr und eine HÖV-Eigentrasse ist möglich. Im unmittelbaren Bereich der Kleiststraße ist zwischen den HÖV-Spuren ein kurzer Grünstreifen möglich, der bis zum Beginn der Haltestelle bei der Paul-Fuß-Straße wegen der Verschwenkung der Spuren zueinander kontinuierlich schmaler wird und verschwindet. Hierdurch wird ein Grünstreifen zwischen der HÖV-Trasse und den Fahrspuren ermöglicht. Zwischen der Kleiststraße und Paul-Fuß-Straße sind ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung geplant. In Richtung Norden wird ein Linksabbiegestreifen vorgesehen. In beide Richtungen ist ein separater Fahrradstreifen möglich. Zudem sind für Fußgänger an beiden Seiten der Haltestelle Querungshilfen eingebaut. Im unmittelbaren Bereich hinter der Kleiststraße sind ein paar Längsparkplätze vorgesehen.

Im weiteren Verlauf der Holtener Straße bleibt die einstreifige Fahrbahn je Richtung erhalten. An der Kreuzung Paul-Fuß-Straße sind Abbiegestreifen vorgesehen. Die HÖV-Trasse hat eine eigene Führung in Mittellage. Die Planung sieht den Radverkehr auf der je Richtung einspurigen Fahrbahn in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (max. 20 km/h) vor. Im Bereich der Kreuzung Paul-Fuß-Straße werden in beide Richtungen kurze Radfahrstreifen angebracht, um den Übergang zwischen dem verkehrsberuhigten Bereich und mit separatem Fahrradstreifen besser zu gestalten. Der restliche Querschnitt besteht aus Gehwegen auf beiden

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftsicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Seiten und Grünstreifen. An Haltestellen sind Querungshilfen für Fußgänger vorgesehen.

2.2.3 Belvedere/Zwischenendhaltestelle Projensdorfer Straße

2.2.3.1 Bestand

Die Projensdorfer Straße ist eine von Bäumen eingefasste Fahrradstraße. Zwischen den Bäumen, halb auf der Fahrbahn sind senkrechte Parkstände vorhanden. Die Gebäude stehen direkt am dahinterliegenden Gehweg.

2.2.3.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 9 und 81.

Die Zwischenendhaltestelle Belvedere soll bei Veranstaltungen oder an Spieltagen im Holsteinstadion dieses an den HÖV anbinden. Zu anderen Zeiten soll diese Haltestelle nicht bedient werden. Daher konnten weniger strenge Kriterien für die Planung des Verkehrsraums angewendet werden als für den Rest der Strecke.

Die Projensdorfer Straße wird als Fahrradstraße erhalten und die Radfahrer*innen werden dementsprechend auf der Straße geführt, sodass sie stoppen müssen, wenn eine Tram oder ein BRT an der Haltestelle hält. In den Wartebereich soll das Straßenbegleitgrün eingebunden werden. Die Parkstände zwischen den Bäumen entfallen zwischen Paul-Fuß-Straße und Kämpfenstraße.

2.2.3.3 Unterschiede Tram/BRT

Für den Systemfall Tram ist eine beidseitige Endhaltestelle geplant. Ein Mittelbahnsteig ist hier nicht sinnvoll, um eine möglichst störungsfreie Nutzung durch Radfahrende außerhalb der Veranstaltungstage zu gewährleisten. Außerdem können die erwarteten Fahrgastmassen durch die direkte Anbindung an den Gehweg diesen als Aufenthaltsfläche mitnutzen. Stürze ins Gleisbett durch Gedränge können reduziert werden. Damit Fahrradfahrer*innen nicht über Gleise fahren müssen, wird beidseitig ein Fahrradstreifen geplant.

Für den Systemfall BRT ist die Ausstiegshaltestelle auf der Ostseite der Projensdorfer Straße vorgesehen. Die Westseite kann nahezu wie im Bestand erhalten werden, sodass hier keine Parkflächen entfallen müssen. Separate Fahrradstreifen sind in diesem Fall nicht nötig. Die Wendeschleife für den BRT führt über die Eduard-Adler-Straße und den Westring in die Paul-Fuß-Straße. In der Eduard-Adler-Straße sind Wartepositionen für drei BRT-Fahrzeuge vorgesehen, um die Fahrgastströme zügig aufnehmen zu können. Die Einstiegshaltestelle ist in der Paul-Fuß-Straße vorgesehen. Die wesentlichen Änderungen im Straßenraum sind mit der Haltestelle in der Projensdorfer Straße vergleichbar und betreffen nur die südliche Straßenseite.

2.2.3.4 Hinweise für weitere Planungsphasen

In der Projensdorfer Straße sind im Bereich der Haltestellen zwei Hinterhof-Zufahrten (im BRT-Fall eine) durch Absenken des Haltestellenbordes zu erhalten.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.2.4 Holtenauer Straße Nord

2.2.4.1 Bestand

Im Bestand ist die Holtenauer Straße bis Prinz-Heinrich-Straße in beide Richtungen einstreifig. An einzelnen Knotenpunkten sind zusätzliche Abbiegestreifen vorhanden. Getrennt werden die Fahrrichtungen im Bereich Schüttenredder/Schulredder durch eine Mittelinsel mit Straßenbegleitgrün und Parkständen in Schrägaufstellung. An dieser Stelle ist auch eine Querungshilfe für Fußgänger vorhanden. Bis Knorrstraße gibt es beidseitig einen Fahrradstreifen und nördlich der Bushaltestelle Knorrstraße verschwenkt der östliche Radfahrstreifen auf einen hinter Straßenbegleitgrün und Parkständen geführten Radweg. Im Bereich der Radfahrstreifen halten Busse auf diesen. Zwischen Schulredder und Hohenrade/Knorrstraße befindet sich auf beiden Seiten außerhalb der Kreuzungen und Bushaltestellen ein Querparkstreifen. Auf der Ostseite setzt sich dieser bis Prinz-Heinrich-Straße fort. Auf der Westseite befindet sich ein Längsparkstreifen. Im Bereich der Parkstände befinden sich Bepflanzungen und weitere Straßenraumausstattung. Die breiten Gehwege liegen direkt an der Gebäudekante.

2.2.4.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 10 und 11.

In der Planung bleibt die einstreifige Fahrbahn je Richtung erhalten. An wichtigen Kreuzungen wie Elendsredder/Mercatorstraße, Hohenrade/Knorrstraße und Prinz-Heinrich-Straße sind Abbiegestreifen vorgesehen. Die HÖV-Trasse hat eine eigene Führung in Mittellage. Lediglich zwischen Elendsredder/Mercatorstraße und Prinz-Heinrich-Straße wird die Trasse von den Stadtbussen mitbenutzt. Im Bereich Schüttenredder/Schulredder wird die HÖV-Trasse in einzelne Spuren aufgeweitet, um die Fläche der heutigen Parkstände als Grünfläche und Gehweg ohne Parkmöglichkeit nutzen und die Bestandsbäume erhalten zu können. Im gesamten Abschnitt sieht die Planung den Radverkehr auf der je Richtung einspurigen Fahrbahn in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (max. 20 km/h) vor. Der Querschnitt besteht aus Gehwegen auf beiden Seiten und Grünstreifen. An Haltestellen sowie im Bereich der Aufweitung der HÖV-Trasse sind Querungshilfen für Fußgänger vorgesehen.

In Fahrtrichtung Prinz-Heinrich-Straße sind vor der Aufweitung der HÖV-Trasse unter Beachtung der vorgegebenen Mindestbreite der Gehwege aus den Modulblöcken ein Längsparkstreifen vorgesehen. Dasselbe gilt für den Bereich zwischen Elendsredder/Mercatorstraße und Wiker Straße sowie die entgegengesetzte Fahrtrichtung zwischen Elendsredder/Mercatorstraße und dem Beginn der Aufweitung der HÖV-Trasse. In Richtung Prinz-Heinrich-Straße werden einzelne Längsparkplätze zwischen dem Ende der Aufweitung der HÖV-Trasse und der Linksabbiegespur in den Elendsredder unter Beibehaltung der Bestandsbäume im Grünstreifen angeordnet. Dies gilt in beide Richtungen auch für den Grünstreifen zwischen der Fahrbahn und der HÖV-Trasse zwischen Elendsredder/Mercatorstraße und Hohenrade/Knorrstraße.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Im Abschnitt zwischen Hohenrade/Knorrstraße und Prinz-Heinrich-Straße werden die Parkstände verkleinert, sodass dazwischen bzw. dem Fahrstreifen und dem breiten Gehweg ein Grünstreifen angeordnet werden kann. Kurz vor der Kreuzung Prinz-Heinrich-Straße wird der Radverkehr auf einen separaten Radfahrstreifen gelenkt, um verkehrlich an die anderen Straßen anschließen zu können.

Hinweise für weitere Planung

Der beschriebene Planungsstand ist eine Variante mit maximal viel Parkraum bei gleichzeitig bestmöglichem Erhalt des durch Straßenbegleitgrün geprägten Straßenbildes. Durch Verzicht auf Parkmöglichkeiten für den MIV kann Platz für Straßenbegleitgrün und Gehwegbereiche geschaffen werden, wodurch die Aufenthaltsqualität in der als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich vorgesehenen Holtenauer Straße steigen würde.

2.2.5 Schleusenstraße

2.2.5.1 Bestand

Die Schleusenstraße ist nach Norden in Fahrtrichtung Uferstraße/Nord-Ostsee-Kanal einspurig und nach Süden einstreifig. Zweirichtungsrad- und Gehweg verlaufen auf der Ostseite entlang des an die Fahrbahn anschließenden Parkstreifens für Längsaufsteller, sowie hinter den Bestandsbushaltestellen in den Kreuzungsbereichen Schleiweg und Uferstraße.

Westlich grenzt an die Fahrbahn ein Längsparkstreifen mit Straßenbegleitgrün zwischen der Uferstraße und der Glücksburger Straße. Neben dem Parkstreifen bzw. der Fahrbahn im Bereich ohne Parkmöglichkeit ist ein Gehweg angeordnet. Der Gehweg wird im Kreuzungsbereich zur Prinz-Heinrich-Straße hinter einzelnen Bauminseln geführt.

Im Süden liegt östlich hinter einem Parkplatz und im Norden westlich hinter einer Buswendeschleife jeweils eine kleine Grünfläche.

2.2.5.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 69 und 70.

In der Schleusenstraße ist in beide Richtungen zum großen Teil eine Mischverkehrsstraße für MIV und HÖV vorgesehen. Eine HÖV-Eigentrasse liegt in den beiden Kreuzungsbereichen Prinz-Heinrich-Straße sowie Uferstraße vor. Im Kreuzungsbereich zur Holtenauer Straße/Prinz-Heinrich-Straße wird die Trasse nicht im Straßenraum geführt, um eine großzügige Umsteiganlage im Seitenraum vorsehen zu können. Der Straßenraum ändert sich daher zwischen Prinz-Heinrich-Straße und Schleiweg kaum im Vergleich zum Bestand. Der öffentliche Parkplatz und ein Teil der anschließenden Grünanlage östlich der Kreuzung werden durch die Umsteiganlage überplant.

Im Kreuzungsbereich zur Uferstraße wird die Trasse ebenfalls nicht im Straßenraum geführt, um eine ausreichend dimensionierte Endhaltestelle vorsehen zu

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

können. Der Straßenraum ändert sich daher im Bereich vor Hausnummer 30 kaum im Vergleich zum Bestand. Die vorhandene Bushaltestelle und ein Teil der anschließenden Grünanlage östlich der Kreuzung werden durch die Endhaltestelle überplant.

Rad- und Gehweg können etwas verbreitert werden. Zwischen Prinz-Heinrich-Straße und Schleiweg sind es zwei Einrichtungsradwege, zwischen Schleiweg und Uferstraße ist es ein Zweirichtungsradweg. Nach Norden entfällt der Längsparkstreifen, in Richtung Süden nur einzelne Parkplätze und etwas Straßenbegleitgrün.

2.2.5.3 Unterschied Tram/BRT

Während die Tram an der Endhaltestelle einen Mittelbahnsteig erhält, werden für den BRT zwei einzelne Haltestellenbereiche für Aus- und Einstieg vorgesehen. Dadurch verläuft die Trasse des BRTs im Einmündungsbereich zur Uferstraße durchgehend im Mischverkehr, da wegen der geänderten Haltestellenposition die Fahrspur ebenfalls angepasst werden muss.

2.2.5.4 Hinweise für weitere Planungen

In der Vorplanung muss auch die Prüfung auf Umsetzbarkeit auf Grund der derzeit laufenden Bebauung im Umfeld geprüft werden.

2.2.6 Elendsredder, östlicher Steenbeker Weg

Die Streckenführung zwischen Holtenauer Straße und Projensdorf durch den Elendsredder und den östlichen Steenbeker Weg bis zum Knotenpunkt Torfmoorkamp/Torfende ist im Rahmen der Multikriterienanalyse des FAR-Verfahrens (Endbericht Anlage 1) ausgeschieden.

2.2.6.1 Bestand

Von Osten nach Westen ist zunächst Wohnbebauung entlang des je Richtung einstreifigen Elendsredder vorhanden, die sich dann auflockert und einem Grüngürtel sowie dem Gelände der Friedrich-Junge-Schule weicht. Die insgesamt zwei Spuren bleiben erhalten. An der Bushaltestelle „Husumer Weg“ im Bereich des Grüngürtels ist eine Querungshilfe vorhanden. Beidseitig sind zwischen Elendsredder 32 und Wesselburener Straße Geh- und Radwege vorhanden. Östlich der Wesselburener Straße wird der Radverkehr durch Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt. Busse halten auf diesem Radfahrstreifen. Im Kreuzungszulauf zur Projensdorfer Straße wird der Radverkehr in westliche Richtung durch einen Schutzstreifen auf die Fahrbahn geführt. In entgegengesetzte Richtung erfolgt die Führung auf einem Radweg. In diesem Bereich ist erneut eine dichte Wohnbebauung vorhanden. Auf der Südseite ist in den Bereichen mit Wohnbebauung ein Längsparkstreifen vorhanden, der zwischen Fahrbahn und Radweg bzw. Gehweg liegt.

Westlich der Projensdorfer Straße beginnt der Steenbeker Weg. Im Kreuzungszulauf zur Projensdorfer Straße weist dieser eine Rechts-, Geradeaus- und Linksabbiegespur auf. Weiter westlich sind beide Richtungen einstreifig mit Linksabbiegespuren an bedeutenderen Knotenpunkten. Auf der Nordseite verlaufen Geh- und

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Radweg hinter einem Grünstreifen, in den die Wartebereiche für die bestehenden Bushaltestellen integriert sind. Auf der Südseite ist zwischen Schutzstreifen für Fahrradfahrer*innen und Gehweg ein Grünstreifen mit Bus-Wartebereichen, Straßenbäumen und Straßenbeleuchtung vorhanden. Westlich der Querungshilfe für Fußgänger in der Nähe des Moorkamp beginnt auf der Nordseite ein Längsparkstreifen, der bis zum Knotenpunkt Torfende/Torfmoorkamp nur durch Zufahrten unterbrochen wird. An benanntem Knotenpunkt wird der Fahrstreifen zur Linksabbiegespur. In der Fortsetzung des Parkstreifens ist eine Geradeaus- und Rechtsabbiegespur vorhanden.

2.2.6.2 Planung

Da die Streckenführungen durch den Elendsredder und den Lehmberg ausgeschieden sind, wurden die Planungen zu diesen Streckenführungen im Projektverlauf abgebrochen. Die unvollständigen Planungen werden in diesem Kapitel beschrieben, es gibt aber keine fertig abgestimmten, ausgearbeiteten und somit zur Veröffentlichung freigegebenen Pläne.

Im Elendsredder wäre in den eng bebauten Kreuzungsbereichen östlich der Weselburener Straße und Holtenauer Straße und westlich der heutigen Bushaltestelle Husumer Weg Mischtrasse und im Bereich des Grüngürtels Eigentrasse in Mittellage, im Seitenraum schmale Geh- und Radwege vorgesehen gewesen. Hierfür wäre Grunderwerb erforderlich gewesen, wobei die Bäume im Umfeld der Straße erhalten worden wären.

Im östlichen Steenbeker Weg wäre eine Eigentrasse im Kreuzungszulauf zur Projensdorfer Straße und zum Torfmoorkamp vorgesehen gewesen. In der Gegenrichtung wäre aus Platzgründen eine Mischtrasse geplant worden, wobei durch die Ampelschaltung eine Pulkführerschaft sichergestellt worden wäre. Zwischen den Haltestellen am Grüngürtel Schwarzer Weg mittig zwischen den beiden großen Knotenpunkten wäre beidseitig Mischverkehr vorgesehen gewesen. In den Seitenräumen wären beidseitig Geh- und Radwege errichtet worden, in die die bestehenden Straßenbäume hätten integriert werden sollen. In der Nähe der beiden Knotenpunkte wäre eine ausreichende Flächenverfügbarkeit gegeben gewesen, sodass weitere Grünstreifen hätten erhalten bzw. geschaffen werden können.

2.2.7 Paul-Fuß-Straße, Westring, Projensdorfer Straße, Gurlittstraße, Charles-Roß-Ring

Die Streckenführung zwischen Holtenauer Straße und Projensdorf durch die Paul-Fuß-Straße, den Westring, die Projensdorfer Straße, die Gurlittstraße und den Charles-Roß-Ring ist im Rahmen der Multikriterienanalyse des FAR-Verfahrens (Endbericht Anlage 1) ausgeschieden.

2.2.7.1 Bestand

Die Paul-Fuß-Straße verbindet Allee-ähnlich die Holtenauer Straße mit dem Westring. Im Mittelstreifen sind Bäume und Straßenbeleuchtung vorhanden. Im Seitenraum schließen auf beiden Seiten Querparkstände unter Straßenbäumen an

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

den Radfahrstreifen an. Zwischen den Parkplätzen und den Vorgärten der Wohnbebauung verläuft jeweils ein Gehweg. Außerhalb der Knotenpunktbereiche ist die Paul-Fuß-Straße in jede Richtung einspurig.

Als Hauptverkehrsachse ist der Westring zwischen Paul-Fuß-Straße und Holsteinstadion in beide Richtungen zweisepurig ausgeführt. Getrennt werden die beiden Richtungsfahrbahnen durch einen begrünten Mittelstreifen mit Straßenbeleuchtung und Querungshilfen an jedem Knotenpunkt. Im Seitenraum ist in beide Richtungen ein Längsparkstreifen mit anschließendem Grünstreifen sowie Geh- und Radwegen vorhanden. Am Holsteinstadion gabelt sich der Westring in Richtung Projensdorf und zur B76. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist ein komplexer Knotenpunkt mit mehreren Abbiegespuren und Lichtsignalanlagen vorhanden. Aufgrund der Nähe zum Fußballstadion wird der Bereich an Spieltagen regelmäßig für den Durchgangsverkehr gesperrt.

Die Projensdorfer Straße wird von lockerer Wohnbebauung sowie Gewerbe dominiert. Sie ist außerhalb der Kreuzungsbereiche mit separaten Abbiegespuren einspurig. Zwischen Westring/Elendsredder ist auf der Westseite zwischen Gehweg und Schutzstreifen für Fahrradfahrer*innen ein Längsparkstreifen vorhanden. Auf der Ostseite werden Rad- und Gehweg hinter einem breiten Grünstreifen mit integrierten Parkständen quer zur Straße geführt. Nördlich der Bushaltestelle Projensdorfer Straße südlich des Knotenpunktes Elendsredder/Steenbeker Weg sind auf beiden Seiten keine Parkmöglichkeiten vorhanden. Auf der Westseite kann der Radverkehr sowohl auf der Fahrbahn als auch auf einem eigenen Radweg verkehren. Zwischen Steenbeker Weg und Gurlittstraße schließen Rad- und Gehwege direkt an die Fahrbahn an. Als Mittelstreifen sind Querungshilfen für Fußgänger und Linksabbiegestreifen vorhanden.

Die Gurlittstraße und der Charles-Roß-Ring sind schmale zweisepurige Wohnstraßen in einer 30 km/h-Zone. Außerhalb der Bushaltestellen und Zufahrten sind beidseitig in der Gurlittstraße Längsparkstände vorhanden. Im Charles-Roß-Ring sind in im Außenring kurzen Abschnitten, insbesondere vor dem Ernst-Barlach-Gymnasium und dem Burmesterweg, die Längsparkstreifen zu Senkrechtaufstellern aufgeweitet. Im Innenring sind nur vereinzelt Quer- und Längsparkmöglichkeiten vorhanden. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. An die an die Parkstände grenzenden Gehwege schließen Vorgärten an.

2.2.7.2 Planung

Da die Streckenführungen zwischen Holtenuer Straße und Projensdorf durch die Paul-Fuß-Straße, den Westring, die Projensdorfer Straße, die Gurlittstraße und den Charles-Roß-Ring ausgeschieden sind, wurden die Planungen zu diesen Streckenführungen im Projektverlauf abgebrochen. Die unvollständigen Planungen werden in diesem Kapitel beschrieben, es gibt aber keine fertig abgestimmten, ausgearbeiteten und somit zur Veröffentlichung freigegebenen Pläne.

In der Paul-Fuß-Straße wäre die Eigentrasse in Mittellage anstatt des mittleren Grünstreifens vorgesehen gewesen. Die je Richtung eine Fahrspur wie auch der

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftsicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Radfahrstreifen hätten dafür nach außen verschoben werden müssen. Die Parkstände zwischen den Bäumen wären entfallen. Der Grünstreifen wäre erhalten geblieben. Da die Tram etwas schmaler ist als der BRT, hätten im Systemfall Tram die seitlichen Bäume gehalten werden können. Im Systemfall BRT wäre dies nur möglich gewesen, wenn der Radweg hinter die Bäume und der Gehweg auf die privaten Grundstücke verlegt worden wäre.

Im Westring wäre ebenfalls der Mittelstreifen für die Ermöglichung einer Eigen-trasse entfallen. Zusätzlich hätte außerhalb der Kreuzungsbereiche nur eine Fahrspur je Richtung zur Verfügung gestanden. Die Seitenräume hätten nahezu unverändert bleiben können. Der Knotenpunkt am Holsteinstadion wäre überplant und aufgrund einer erwarteten Reduzierung der Verkehrsströme deutlich vereinfacht worden. Vor dem Holsteinstadion wäre eine Haltestelle im Mischverkehr im Zulauf zum Westring und in Eigen-trasse in Richtung Projensdorf vorgesehen gewesen. Eine Zwischenendhaltestelle für Shuttle-Verkehr zu Veranstaltungen im Holsteinstadion war zwischenzeitlich angedacht, wurde bis zum Ausscheiden des gesamten Streckenastes jedoch nicht ausgeplant.

In der Projensdorfer Straße wäre eine Eigen-trasse in Mittellage vorgesehen gewesen. Die westlichen Seitenräume mit angrenzendem Rad- und Gehweg hätten nahezu unverändert bleiben können. Die Fahrbahn wäre nach Osten in den bestehenden Grünstreifen verschoben worden, sodass ein nicht unerheblicher Teil der Bäume entfallen und ein Großteil der in den Grünstreifen integrierten Senkrecht-Parkstände zu Längsaufstellern geworden wären. Der dahinter verlaufende Rad- und Gehweg wären unverändert geblieben. Nördlich der Kreuzung mit dem Steenbecker Weg und am Knotenpunkt mit der Gurlittstraße ist Mischverkehr mit einer Eigen-trasse im Kreuzungszulauf vorgesehen. Rad- und Gehwege wären neben der Fahrbahn verlaufen.

In der Gurlittstraße und im Charles-Roß-Ring wäre die Trasse auf der bestehenden Fahrbahn als Mischverkehr verlaufen. Im Kreuzungsbereich mit dem Stenbecker Weg und Gurlittstraße hätte die in Richtung der Kreuzungen verlaufende Fahrbahn verschwenkt, sodass hier für ein kurzes Stück der HÖV in einer Eigen-trasse verlaufen wäre. Die weitere Aufteilung des Straßenraums mit beidseitig angrenzendem Rad- und Gehweg in der Projensdorfer Straße bzw. Parkstände und Gehweg in der Gurlittstraße wäre nahezu unverändert geblieben. Am Ernst-Barlach-Gymnasium wäre eine Endhaltestelle vorgesehen gewesen. Im Systemfall Tram hätte der Trassenverlauf am nördlichsten Punkt des Charles-Roß-Ring die Bestandsstraße verlassen und als Eigen-trasse auf das Schulgrundstück verschwenkt. Die Haltestelle wäre als Mittelbahnsteig vorgesehen gewesen. Ein Mensa-Neubau genau an dem Ort der Endhaltestelle verbietet diese Planungsidee. Der BRT hätte auf dem Parkplatz am nördlichsten Punkt des Charles-Roß-Ring halten und wenden sollen. Hierfür wären dort die Parkplätze entfallen.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.3 Korridor Nordost

2.3.1 Karlstal, Elisabethstraße (Gaarden)

2.3.1.1 Bestand

Die Straße Karlstal ist bis zur Elisabethstraße zweistreifig je Richtungsfahrbahn. In Richtung Innenstadt wird zwischen Werftstraße und Schulstraße der in Fahrtrichtung innere Fahrstreifen als Bussonderfahrstreifen genutzt. Die Richtungsfahrbahnen sind baulich durch einen bepflanzten Mittelstreifen getrennt. Beidseitig gibt es schmale Rad- und Gehwege. In Fahrtrichtung Osten sind diese durch einen Grünstreifen mit Bepflanzung getrennt. Einzelne Längsparkplätze sind in den Grünstreifen integriert. Im Abschnitt zwischen Schulstraße und Elisabethstraße sind auf der südlichen Seite weder Grünstreifen noch Längsparkstreifen vorhanden. Im Gegensatz hierzu sind auf der nördlichen Seite Längsparkstreifen zwischen Fahrbahn und Radweg vorhanden.

Die zweistreifige Schulstraße ist im unmittelbaren Bereich des Karlstal baulich durch einen begrünten und bepflanzten Mittelstreifen getrennt und verfügt über separate Abbiegestreifen.

Die Elisabethstraße ist bis zum Vinetaplatz eine einstreifige Einbahnstraße. Östlich befindet sich ein Längsparkstreifen, westlich sind Parkbuchten in Schrägaufstellung vorhanden. Hinter den Parkplätzen verläuft je Richtung ein Gehweg

Über den Vinetaplatz verläuft die Elisabethstraße etwas tiefer liegend als der restliche Platz. Der Höhenunterschied wird durch Stützmauer und Treppenanlagen abgefangen.

Auf dem Vinetalplatz bis zur Johannesstraße ist eine Fußgängerzone mit durchgehendem Straßenbegleitgrün eingerichtet.

Zwischen der Johannesstraße und der Kieler Straße ist die Elisabethstraße zweistreifig. Östlich liegen Längsparkstreifen, westlich sind Parkbuchten in Senkrechtaufstellung vorhanden. Beidseitig gibt es dahinter Gehwege.

Zwischen der Kieler Straße und der Augustenstraße ist die Elisabethstraße in zwei einspurige Richtungsfahrbahnen geteilt. Auf dem breiten Mittelstreifen befinden sich eine Reihe Parkplätze in Senkrechtaufstellung. Westlich gibt es einen Längsparkstreifen und östlich Parkbuchten für Senkrechtaufsteller. Dahinter verläuft weiterhin ein Gehweg je Seite.

Zwischen der Augustenstraße und der Norddeutschen Straße ist die Elisabethstraße zweistreifig. In diesem Abschnitt befinden sich auf östlicher Seite Längsparker und westlich liegen Parkbuchten mit Senkrechtaufstellung. Beidseitig gibt es breite Gehwege. Bis hier wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Zwischen der Norddeutschen Straße und der Werftstraße ist die Straße weiterhin zweistreifig. Auf der östlichen Seite sind Längsparkstreifen und westlich Parkbuchten mit angrenzendem Rad- und Gehweg vorhanden.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.3.1.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 25 und 27.

Im Karlstal liegt die HÖV-Eigentrasse in Mittellage. Dazu werden die Fahrstreifen auf einen je Richtung reduziert, und es entfällt der bepflanzte Mittelstreifen. An den Fahrstreifen schließen beidseitig Einrichtungsrads- und Gehweg an. In Richtung Wertstraße weitet sich in seinem unmittelbaren Kreuzungsbereich die Fahrbahn in zwei Spuren auf.

Die Einmündung der Schulstraße wird umgestaltet, sodass die südliche Fahrbahn zum Einrichten von Parkmöglichkeiten genutzt werden kann.

Für die Einbindung der Trasse in den Vinetaplatz erfolgt die Ausarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes. Die Fußgängerzone wird bis zur Augustenstraße ausgeweitet. Die Nutzung der Trasse durch den Lieferverkehr in westliche Richtung ist möglich. Alte Parkstände werden als Lieferzonen genutzt und im Abschnitt zwischen Vinetaplatz und Johannesstraße ins Straßenbegleitgrün integriert. Dem MIV ist nur noch die Nutzung der querenden Straßen gem. dem Konzept des Superblocks möglich.

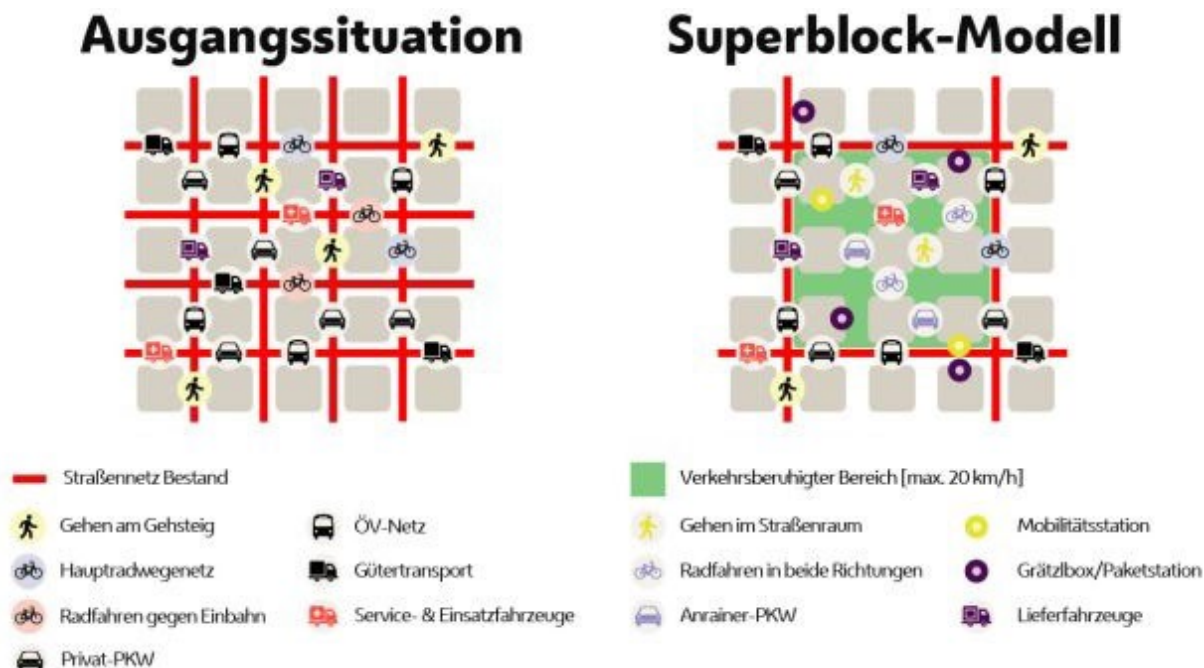


Abbildung 3 Konzept der Superblocks (Quelle: Stadt Wien)

Im Abschnitt zwischen Kieler Straße und Augustenstraße wird der vergleichsweise breite Querschnitt zur Einrichtung der Haltestelle genutzt, sodass hier die Belieferung der Anlieger über ein Halten auf dem breiten Gehweg erfolgen muss.

Im Abschnitt zwischen Augustenstraße und Norddeutsche Straße verläuft die HÖV-Trasse in Mittellage, an die ein Grünstreifen mit Bepflanzung, der aus dem Bestand erhalten wird, und ein Gehweg anschließen. In westliche Richtung sind Lieferzonen in die Bepflanzung integriert. Wegen der Einbahnstraßenregelung in westliche

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Richtung verläuft die HÖV-Trasse in diese Richtung im Mischverkehr und in entgegengesetzter Richtung als Eigentrasse.

Nördlich der Norddeutschen Straße werden der nördliche Gehweg und die Parkmöglichkeiten wie im Bestand angeordnet. Eine einstreifige Einbahnstraße führt in Richtung der Norddeutscher Straße. Nach Osten schließt sich ein Einrichtungsradsfahrstreifen entgegen der Einbahnstraßenrichtung und die HÖV-Eigentrasse in Seitenlage an.

2.3.1.3 Hinweise für weitere Planungsphasen

Je nach geplanter Geschwindigkeit des HÖV kann eine bauliche Trennung zwischen dem Radfahrstreifen und der Trasse vor der technischen Fakultät notwendig werden.

2.3.2 Werftstraße

2.3.2.1 Bestand

Die Werftstraße ist zweistreifig je Richtungsfahrbahn. Es gibt bei größeren Kreuzungen separate Abbiegestreifen. Im Bereich der technischen Fakultät der CAU sowie zwischen dem Klausdorfer Weg und Wahlestraße sind die Richtungsfahrbahnen baulich durch einen bepflanzten Mittelstreifen getrennt. Dort sind auch Querungshilfen für Fußgänger vorhanden. Im Kreuzungsbereich zur Elisabethstraße gibt es südlich hinter einer Baumreihe sowohl einen Geh- als auch einen Radweg. Nördlich befindet sich hinter dem Zweirichtungsradweg und einer Reihe Bäumen der Gehweg.

Ab der Kaiserstraße sind die Geh- und Radwege teilweise kombiniert. Daran schließt entweder ein stark bewachsener Seitenraum an oder Freiflächen vor der Wohnbebauung werden zum Parken genutzt.

Die Einrichtung eines breiten Zweirichtungsradwegs auf der Nordseite der Werftstraße im Premiumroutenstandard ist in Planung. Sie soll deutlich vor dem Beginn des HÖV-Systems zur Ausführung kommen. Der Zweirichtungsradweg soll teilweise aufgeständert zwischen den Bestandsbäumen verlaufen und teilweise provisorisch auf der Fahrbahn geführt werden. An den Radweg wird ein Gehweg anschließen. Diese Informationen wurden als fiktiver Bestand berücksichtigt und sind in die Planung mit eingeflossen, indem der Verlauf besagten Radwegs dem aktuellen Planungsstand entspricht.

2.3.2.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 30, 29 und 28.

Im Haltestellenbereich zwischen Elisabethstraße und Kaiserstraße verläuft die HÖV-Trasse in westlicher Seitenlage. Die Haltestellenzugänge werden in das anschließende Gelände der CAU integriert. Ab der Kaiserstraße verläuft die HÖV-Eigentrasse in Mittellage. Auf der gesamten Länge werden die Fahrstreifen auf einen je Richtung reduziert. Separate Abbiegestreifen werden bei größeren Kreuzungen angeordnet. Zwischen der Elisabethstraße und der Kaiserstraße werden

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

der östliche Gehweg, Baumbestand und Zweirichtungsradweg erhalten. Die aktuelle zweispurige Fahrbahn Richtung Innenstadt, welche zukünftig einstreifig je Richtung benutzt werden soll, wird aufgeweitet, der Mittelstreifen entfällt samt umliegendem Baumbestand zu Gunsten eines Haltestellenbereichs vor der Technischen Fakultät. An die westlich der Trasse liegende Haltestelle schließt an beiden Enden ein Gehweg an, sodass Fußgänger ohne Wechsel der Straßenseite verkehren können. Im weiteren Verlauf der Werftstraße schließt südlich der Fahrbahn ein Gehweg an. Nördlich schließen an die Fahrbahn ein Zweirichtungsradweg und ein Gehweg an. Im Bereich etwa 300 m östlich von der Kaiserstraße verschwenken Geh- und Radweg auf das angrenzende Werftgelände, um den Baumbestand an der Böschung erhalten zu können. Hierfür wird eine Aufständigung erforderlich.

2.3.3 Schönberger Straße, Wehdenweg (Wellingdorf)

2.3.3.1 Bestand

Die Schönberger Straße ist zweistreifig je Richtungsfahrbahn und wird immer wieder auf kurzen Strecken baulich durch einen bepflanzten Mittelstreifen getrennt. Hier sind Querungshilfen für Fußgänger vorhanden. Separate Abbiegestreifen gibt es nur an der Wischhofstraße in Fahrtrichtung Osten. Bis zur Kuchelstraße sind beidseitig Längsparkstreifen vorhanden. Südlich schließen ein Einrichtungsradweg und ein Gehweg, nördlich ein Zweirichtungsradweg und ein Gehweg an.

Zwischen der Kuchelstraße und der Wischhofstraße ist nur vereinzelt Längsparken in westliche Richtung möglich. Ansonsten ist der Querschnitt wie im vorherigen Abschnitt.

Ab der Wischhofstraße ist die Schönberger Straße einstreifig je Fahrtrichtung und befindet sich in einer 30er Zone. Nördlich der Fahrbahn sind Parkbuchten für Schrägaufsteller, südlich für Längsaufsteller vorhanden. Nördlich bleiben der an die Parkbuchten anschließender Zweirichtungsradweg und der Gehweg unverändert. Südlich verläuft ein an die Längsaufsteller angrenzender Gehweg, der auch von Fahrradfahrer*innen benutzt werden kann.

Der Wehdenweg, in den die Schönberger Straße übergeht, behält den Querschnitt des Schönberger Straße prinzipiell bei. Der einzige Unterschied ist der Übergang des beidseitigen Radwegs in einen Schutzstreifen je Fahrtrichtung. Außerdem besteht auf den Ostring in Richtung Süden eine Auffahrt und in Richtung Norden sowohl eine Auf- als auch eine Abfahrt.

2.3.3.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 22, 21 und 20.

Zwischen dem Übergang von der Werftstraße bis zur Wischhofstraße kann, außer im Haltestellenbereich am Tilsiter Platz ein kurzes Stück in Mischverkehr, eine HÖV-Eigentrasse in Mittellage realisiert werden. Der Querschnitt ist prinzipiell wie in der Werftstraße vorgesehen. Nördlich der Fahrbahn schließen ein Zweirichtungsradweg und ein Gehweg, südlich der Fahrbahn ein Gehweg an. Wo möglich

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

sollen die Bestandsbäume des Mittelstreifens erhalten werden. Der südliche Einrichtungsradweg entfällt. Sofern Platz vorhanden ist, werden Grünstreifen zwischen den einzelnen Verkehrsflächen wie z.B. Fahrbahn und HÖV-Trasse vorgesehen. Vorhandene Längsparkstreifen entfallen zum größten Teil. Diese werden nur in geringem Maß in westliche Fahrtrichtung bei der Kieler Kuhle erhalten bleiben. Ab der Wischhofstraße verläuft die HÖV-Trasse im Mischverkehr. Wie in den vorherigen Abschnitten schließen nördlich ein Zweirichtungsradweg sowie ein Gehweg an die Fahrbahn an und südlich nur ein Gehweg. Östlich der Haltestelle im Stadtteilzentrum Wellingdorf sind zwischen Rad- bzw. Gehweg und Fahrbahn Grünstreifen vorgesehen, in denen wenige Parkbuchten vorgesehen sind und somit erhalten werden können.

Beim Übergang der Schönberger Straße in den Wehdenweg verschwenkt die HÖV-Trasse in eine nördliche Seitenlage. Ab hier teilt sich der nördliche Zweirichtungsradweg in einen Einrichtungsradweg je Richtung auf. Im Verschwenkbereich der Trasse wird nördlich der Fahrbahn ein kombinierter statt einem getrennten Geh- und Radweg vorgesehen.

Hier quert die HÖV-Trasse die Schwentine östlich des Ostrings in einem eigenen Brückenbauwerk, dessen Planung ausstehend ist.

2.3.3.3 Zwischenausbaustufe Unterschied Tram/BRT

Die erste Ausbaustufe sieht für die Tram ein Endgleis unter dem Ostring auf der dortigen Grünfläche vor. Die Trasse fädelt sich dort in Seitenlage aus, um im späteren Verlauf die Schwentine über ein eigenständiges Bauwerk kreuzen zu können. Die erste Ausbaustufe des BRTs endet auf Höhe der Gabelsbergerstraße. Die notwendige Wendeschleife führt durch die Straße am Seefischmarkt. Für das Herrichten einer Haltestelle können dortige Parkflächen genutzt werden.

2.3.4 Neumühlen-Dietrichsdorf

2.3.4.1 Bestand

Der vorhandene Knotenpunkt nördlich der Schwentine verbindet den Ostring mit der B 502, der Tiefen Allee und dem Heikendorfer Weg. Ein Unterflieger dient der direkten Verbindung zum Ostuferhafen.

Zweigstrecke Ostuferhafen: Der Heikendorfer Weg ist mit separaten Einfädelungs-, Ausfädelungs- und Abbiegestreifen einstreifig je Richtungsfahrbahn. Diese sind durch einen bepflanzten Mittelstreifen baulich getrennt. Zwischen dem Ostring und der Straße An der Holsatiamühle befindet sich im Süden ein kombinierter Geh- und Radweg. Ab An der Holsatiamühle geht dieser in einen Zweirichtungsradweg und einen separaten Gehweg über, der in kurzen Abschnitten durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. Auf Höhe des Überganges des Heikendorfer Wegs in die Grenzstraße wechselt der Zweirichtungsradweg auf die andere Straßenseite. Ab hier gibt es zusätzlich einen Gehweg auf der Seite des Zweirichtungsradweges. Der Straßenquerschnitt weitet sich zu einem überbreiten zweistreifigen Querschnitt mit Mittelstreifen auf. Dieser ist entweder mit einer

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Sperrfläche markiert oder wird als Abbiegestreifen genutzt. Auf Höhe der Luisenstraße endet der Radweg und geht in einen Gehweg über. Fahrradfahrer*innen werden in die Luisenstraße gelenkt.

Der Abschnitt der Grenzstraße entlang der Gleise des Ostuferhafens ist zweistreifig, getrennt durch einen bepflanzten Mittelstreifen, an dem Querungshilfen für Fußgänger vorhanden sind. Beidseitig gibt es schmale Gehwege und bepflanzten Seitenraum. Weiter entlang der Gleise befindet sich ein großer Parkplatz der Fachhochschule (FH) Kiel und ein Gebäude der FH.

Zweigstrecke Dietrichsdorf: der Ostring ist südlich der Lüderitzstraße zweistreifig je Richtungsfahrbahn baulich durch einen bepflanzten Mittelstreifen getrennt und mit separaten Abbiege- und Einfädelungsstreifen im Kreuzungsbereich mit der B 502 und Tiefe Alle. Beidseitig befinden sich schmale Einrichtungsradwege. Gehwege werden großräumig durch die angrenzenden Wohngebiete geführt.

Nördlich der Lüderitzstraße ist der Ostring nur noch einstreifig je Richtung ausgebaut. Bei der Kreuzung mit dem Masurenring/Nachtigalstraße sind separate Abbiegestreifen vorhanden. Westlich liegen Parkbuchten für Längsparker, an die ein Rad- und ein Gehweg anschließen. Östlich verläuft hinter einem Grünstreifen mit teilweiser Bepflanzung ein kombinierter Geh- und Radweg, der im Kreuzungsbereich Masurenring/Nachtigalstraße direkt an die Fahrbahn anschließt.

Der Masurenring ist ebenfalls einstreifig je Richtung. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Beidseitig ist ein Gehweg vorhanden. Zwischen der Johannisburger Straße und der Instenburger Straße liegen südlich Längsparkstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg. Zwischen der Istenburger Straße und dem Poggenkörper Weg ist südlich weiterhin Längsparken möglich, nördlich kann ebenfalls teil senkrecht, teils längs geparkt werden. Diese Parkflächen befinden sich zwischen Fahrbahn und Gehweg.

Vor der Toni-Jensen-Grundschule gibt es ein kleines Gebäude (Hausmeisterwohnung, ca. 9m x 12m) und einen Lehrerparkplatz umgeben von bewachsener Grünfläche.

2.3.4.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 16, 17 und 83 (Zweigstrecke Ostuferhafen) sowie 17, 18, 19 und 75 (Zweigstrecke Dietrichsdorf).

Zweigstrecke Ostuferhafen: Am Knoten nördlich der Schwentine wird anstelle der bestehenden Fahrbahn in Richtung Ostuferhafen die HÖV-Eigentrasse mit einer Haltestelle errichtet. Hinzu kommt in diesem Knotenpunkt ein Überflieger für die Anbindung der B502, damit die Leistungsfähigkeit des Knotens erhalten bleibt. Die HÖV-Eigentrasse verläuft im Heikendorfer Weg in nördlicher Seitenlage, an die südlich eine einspurige Fahrbahn je Richtung anschließt. Südlich an die Fahrbahn grenzt zwischen Ostring und An der Holsatiamühle ein Gehweg, zwischen An der Holsatiamühle und dem Übergang in die Grenzstraße ein Zweirichtungsradweg

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftsicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

und ein Gehweg. Ab besagtem Übergang wird die HÖV-Trasse auf eine Spur verengt und nördlich der Trasse ist ein Gehweg vorgesehen. Der Zweirichtungsradsradweg bleibt südlich der Fahrbahn erhalten und endet Höhe der Schwentinstraße. Die Endstation liegt auf dem FH-Parkplatz. Im Bereich des Ostuferhafens ist zwischen der HÖV-Trasse und der Fahrbahn ein kurzer Grünstreifen vorgesehen.

Zweigstrecke Dietrichsdorf: die HÖV-Eigentrasse verläuft in östlicher Seitenlage auf der alten Richtungsfahrbahn Mönkeberg, sodass auf einen Fahrstreifen je Richtung reduziert werden muss. Im Kreuzungsbereich mit der B 502 und Tiefe Allee sind separate Abbiegespuren sowie eine Wendemöglichkeit zurück zur B 502 vorgesehen. Bis Lüderitzstraße grenzt östlich an die HÖV-Trasse ein Einrichtungsradsradweg. Westlich grenzt an die HÖV-Trasse die zweistreifige Fahrbahn und ein Einrichtungsradsradweg, sodass der bepflanzte Mittelstreifen entfällt. Beidseitig wird die Führung der Gehwege erhalten. Die fußläufige Anbindung der angrenzenden Wohngebiete erfolgt über die bestehenden Verbindungen. Die Treppenanlagen zwischen dem Ivensring und Strohredder entfallen, weil die hierdurch erschlossenen Bushaltestellen beidseitig entfallen. Auf Höhe der Haltestelle Lüderitzstraße wird der Querschnitt aufgeweitet. Die Gehwege verlaufen wieder direkt hinter den Einrichtungsradsradwegen. Im Abschnitt zwischen Lüderitzstraße und der nördlich gelegenen Kombihaltestelle ist zwischen Geh- und Radweg sowie der HÖV-Trasse ein Grünstreifen vorgesehen, sodass Grunderwerb hinter den Bestandsbäumen notwendig ist. Nördlich der Kombihaltestelle und dem Masurenring verschwenkt der Radweg zur Haltestelle hin, sodass Bestandsbäume dazwischen und dem Gehweg erhalten werden können. Im Masurenring läuft die Trasse im Mischverkehr. Beidseitig verlaufen Einrichtungsradsrad- und Gehwege. Die südlichen Parkmöglichkeiten entfallen. Nördlich ist westlich der Insterburger Straße Längsparken weiterhin möglich. Für die Endhaltestelle verschwenkt die Trasse nach Süden und liegt vor der Toni-Jensen-Grundschule.

2.3.4.3 Unterschied Tram/BRT

Die Wendeschleife des BRT verläuft an der FH durch die Schwentinstraße. Die Einstiegshaltestelle befindet sich vor der Grenzstraße im dortigen Längsparkstreifen.

Auch vor der Toni-Jensen-Grundschule in Dietrichsdorf muss eine Wendeschleife eingerichtet werden. Sie verläuft durch den Poggendorfer Weg und zurück auf den Masurenring. Die Einstiegshaltestelle befindet sich im Masurenring. Höhe des alten Parkplatzes wird eine Warteposition eingerichtet.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.4 Korridor Nordwest

Im Korridor Nordwest ist die finale Entscheidung zwischen zwei Trassenvarianten, von der Olshausenstraße über die Johann-Fleck-Straße in die Eckernförder Straße in Kronshagen, sowie vom Torfmoorkamp über den Steenbeker Weg in die Eckernförder Straße nördlich von Kronshagen, gefallen. Es wurde sich im Rahmen des FAR-Verfahrens (Endbericht Anlage 1) für letztere Variante entschieden. Sie unterscheiden sich an den Kreuzungen Olshausenstraße/Johann-Fleck-Straße und Steenbeker Weg/Eckernförder Straße nur unwesentlich, sodass hier auf eine Darstellung der Abweichungen voneinander verzichtet wird.

2.4.1 Rungholtplatz, nördliche Eckernförder Straße

2.4.1.1 Bestand

Die Straße Rungholtplatz ist zweistreifig mit einseitigem Parkstreifen auf südlicher Seite und beidseitigen Gehwegen. Von der Eckernförder Straße kommend, werden Fahrradfahrer*innen im Kreuzungsbereich auf einem kurzen Stück auf einem separaten Fahrradweg geführt, der durch einen schmalen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. Auf Höhe der Ausfahrt vom Einzelhandel werden Fahrradfahrer*innen auf die Fahrbahn geführt. Hinter dem Fahrradweg bzw. der Fahrbahn verläuft ein Gehweg. Für den ansässigen Einzelhandel gibt es südlich des Rungholtplatzes einen großen Parkplatz. Zwischen den Querparkenden auf diesem Parkplatz und dem Parkstreifen verläuft der Radweg in Richtung Eckernförder Straße. Der Gehweg auf der südlichen Seite des Rungholtplatzes verläuft hinter dem großen Parkplatz beim Einzelhandel. Ein kleiner Kreisverkehr verbindet die gleichnamige Endhaltestelle inkl. Buswendeschleife mit dem Rungholtplatz und der Ostseestraße, welche Querungshilfen für Fußgänger enthält. Die im Jahr 2020 umgebaute Bushaltestelle hält vier Ladestationen für Elektrobusse vor.

Die Eckernförder Straße ist zwischen Rungholtplatz und Sylter Bogen in Richtung Südosten einstreifig mit separaten Abbiegespuren. In entgegengesetzter Richtung ist der kurze Abschnitt zwischen Sylter Bogen und Buernkrog zweistreifig und im weiteren Verlauf wird die zweite Spur zur Linksabbiegespur in den Rungholtplatz. Ein Längsparkstreifen ist bis auf kurze Abschnitte in beide Richtungen vorhanden. Auf südwestlicher Seite verlaufen hinter dem Längsparkstreifen ein Zweirichtungsradweg und ein Gehweg. Auf entgegengesetzter Seite wird ein separater Rad- und Gehweg bis Buernkrog fortgeführt, der dahinter in einen schmalen Weg zur Erschließung der Wohngebäude übergeht.

Vom Sylter Bogen bis zum Steenbeker Weg ist die Eckernförder Straße in südöstlicher Richtung zweistreifig und in entgegengesetzter Richtung einstreifig. An übergeordneten Kreuzungen sind separate Abbiegestreifen vorhanden. Getrennt werden die Fahrtrichtungen meist durch Querungshilfen oder sonstige Verkehrsinseln mit Begrünung und Bepflanzung. Zwischen Sukoring und Birkenweg/Nienbrügger Weg sind außer im Kreuzungsbereich und Haltestellen überwiegend Längsparkstreifen vorhanden. In südöstliche Richtung ist dies auch zwischen Birkenweg/Nienbrügger Weg und Schneiderkamp der Fall. In nordwestliche Richtung

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

ist ein Fahrradstreifen vorhanden. In entgegengesetzte Richtung grenzt an die Fahrbahn bzw. dem Längsparkstreifen ein Fahrradweg. Beidseitig sind ganz außen Gehwege vorhanden.

2.4.1.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 33, 34 und 71.

Der Rungholtplatz bleibt einspurig je Richtung. Der Parkstreifen entfällt und der Parkplatz vor den Geschäften wird verschmälert. Statt senkrecht werden die Parkstände schräg angeordnet, um mehr Platz im Straßenquerschnitt für die HÖV-Eigentrasse zu schaffen. Der mittig gelegene Gehweg wird zum Zweirichtungsradweg. Der neue Gehweg verläuft sowohl nordöstlich der HÖV-Trasse als auch südwestlich des Parkplatzes für den Einzelhandel. Der kleine Kreisverkehr wird durch eine T-Kreuzung ersetzt, über dessen Mitte die HÖV-Trasse verlaufen wird. Die Wendeschleife bleibt im Wesentlichen unverändert, wird aber um zwei Haltestellen für den BRT beziehungsweise einen Mittelbahnsteig für die Tram erweitert. Die Straße Rungholtplatz wird über einen Kreisverkehr an die Eckernförder Straße angebunden, den der HÖV mittig quert.

Abgesehen vom Abschnitt zwischen Sylter Bogen und Sukoring, in dem Mischverkehr vorgesehen ist, ist in der nördlichen Eckernförder Straße eine HÖV-Eigentrasse in Mittellage geplant. Die HÖV-Trasse wird in zwei separate Spuren mit einem Grünstreifen dazwischen im Bereich Sukoring bis Alte Dorfstraße sowie Schneiderkamp bis Steenbeker Weg aufgeteilt. Die Eckernförder Straße wird in beide Richtungen grundsätzlich einstreifig. Lediglich bei wichtigen Kreuzungen werden separate Abbiegestreifen vorgesehen. In der HÖV-Haltestelle zwischen Sylter Bogen und Sukoring bleibt die Aufweitung der HÖV-Trasse aus südöstlicher Richtung bestehen, sodass in den Sylter Bogen zwischen den HÖV-Spuren ein separater Linksabbiegestreifen ohne Mischverkehr eingerichtet werden kann. Eine Querungshilfe für Fußgänger wird auf beiden Seiten der Haltestelle angeordnet. Beidseitig der Eckernförder Straße wird ein Einrichtungsradweg geplant, an den jeweils ein Gehweg anschließt.

2.4.1.3 Unterschied Tram/BRT

Die Endhaltestelle der Tram liegt auf dem Grundstück des angrenzenden Spielplatzes mit einem Mittelbahnsteig. Der BRT umfährt die bestehende Endhaltestelle in entgegengesetzter Richtung zum Bus-ÖPNV und hat zwei Haltepositionen. Die Haltestellenanlage muss auf das angrenzende unbebaute Grundstück verbreitert werden. Nach der Ausfahrt aus der Wendeschleife muss der BRT ein kurzes Stück im normalen Verkehr fahren, bis Höhe Ostseestraße wieder die Eigentrasse beginnt.

2.4.2 Südliche Eckernförder Straße, Johann-Fleck-Straße

Die Streckenführung durch die südliche Eckernförder Straße, die Johann-Fleck-Straße und die Durchbindung Bremerskamp wurde im FAR-Verfahren (Endbericht

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftsicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Anlage 1) zum Ende des Projektverlaufs gegenüber der Führung durch Torfmoorkamp und den Steenbeker Weg zurückgestellt.

2.4.2.1 Bestand

Zwischen dem Steenbeker Weg und der Johann-Fleck-Straße besteht die Eckernförder Straße aus zwei zweistreifigen Richtungsfahrbahnen. Vereinzelt sind die Richtungsfahrbahnen durch Grünstreifen oder Querungshilfen baulich voneinander getrennt. An allen größeren Kreuzungen und Einfahrten sind zusätzliche Abbiegestreifen vorhanden. An die Fahrbahn schließen je ein Radweg und ein Gehweg an. Diese sind auf der westlichen Straßenseite nördlich des Suchskrug und auf der östlichen Seite nördlich des Klausbrooker Wegs durch Grünstreifen mit Bepflanzung getrennt.

Die Johann-Fleck-Straße ist zweistreifig mit beidseitigem Begleitgrün und anschließendem separaten Rad- und Gehwegen. Sie geht im Trassenverlauf in einen Wanderweg über, an den zwei Parkdecks und Wohnbebauung grenzen.

2.4.2.2 Planung

Da die Streckenführungen durch die südliche Eckernförder Straße, die Johann-Fleck-Straße und die Durchbindung Bremerskamp zurückgestellt worden sind, wurden die Planungen zu diesen Streckenführungen im Projektverlauf unterbrochen. Die unvollständigen Planungen werden in diesem Abschnitt beschrieben, es gibt aber keine fertig abgestimmten, ausgearbeiteten und somit zur Veröffentlichung freigegebenen Pläne.

Der HÖV erhielte eine Eigentrasse in Mittellage. Dazu würden die Fahrstreifen auf einen je Fahrtrichtung reduziert. Abbiegestreifen wären nicht vorgesehen. Je Fahrbahnseite würde ein Einrichtungsrادweg und ein Gehweg hergestellt. An den HÖV-Haltestellen würden Querungshilfen für Fußgänger eingerichtet werden. Die Bushaltestellen würden zwischen Fahrradweg und Fahrbahn angeordnet werden. Die Querung der Gleise nahe dem Bahnhof Suchsdorf wäre nur mit einem Brückenbauwerk möglich. Der Anschluss der umliegenden Grundstücke würde westlich der Gleise über zusätzlich hergerichtete Zuwegungen erfolgen. Östlich der Gleise würden die umliegenden Grundstücke rückwärtig über den Klausbrooker Weg und den Suchskrug erschlossen.

Zwischen dem Kreuzungsbereich Johann-Fleck-Straße und der Durchbindung Bremerskamp verlief die Trasse im Mischverkehr mit einseitigem Zweirichtungsrادweg und beidseitigem Gehweg. In der Durchbindung Bremerskamp könnte eine Eigentrasse mit Fortführung der Geh- und Radwege realisiert werden. Der MIV würde weiterhin dem bestehenden Verlauf der Johann-Fleck-Straße folgen.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftsicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.4.3 Steenbeker Weg

2.4.3.1 Bestand

Zwischen der Eckernförder Straße und dem Knotenpunkt B 76 ist der Steenbeker Weg zweistreifig je Richtungsfahrbahn mit begrüntem Mittelstreifen. In süd-östlicher Richtung wird die Fahrbahn im Kreuzungsbereich des Knotenpunkts B 76, Steekberg und der Eckernförder Straße auf drei Streifen aufgeweitet. In entgegengesetzter Richtung ist dies beim Knotenpunkt B 76 der Fall. Abgesetzt von der Fahrbahn mit einem Grünstreifen verläuft nördlich sowohl ein Zweirichtungsradweg als auch ein Gehweg. Nur zwischen der Eckernförder Straße und dem Steekberg/Einfahrt zum Einzelhandel handelt es sich um einen Einrichtungsradweg und südlich verläuft zwischen Fahrbahn und Gehweg ein Einrichtungsradweg in entgegengesetzte Richtung. Parkmöglichkeiten sind nicht vorgesehen.

Zwischen dem Knotenbereich B 76 und Torfende steht, außer von kurzen Abbiegestreifen im Bereich übergeordneter Kreuzungen, nur noch ein Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung und es gibt keinen begrünnten Mittelstreifen mehr. Der Zweirichtungsradweg teilt sich hinter dem Kreuzungsbereich mit B 76 auf. Nördlich verläuft ein mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn getrennter Einrichtungsradweg. Südlich befindet sich lediglich ein Schutzstreifen auf der Richtungsfahrbahn. Ab der Elfriede-Dietrichs-Straße, welche näher an der B 76 liegt, sind zusätzlich beidseitig Längsparkstreifen angeordnet und auf der südlichen Seite des Steenbeker Wegs verläuft ein mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn abgegrenzten Gehweg.

2.4.3.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 23 und 24.

Die HÖV-Eigentrasse verläuft in Mittellage. Zwischen Steekberg und B 76 werden die HÖV-Spuren aufgeweitet, sodass zwischen ihnen ein Grünstreifen unter Erhalt der Bestandsbäume möglich ist. Dazu werden die Fahrstreifen auf einen je Fahrrichtung reduziert. Nur im Kreuzungsbereich der Eckernförder Straße, Steekberg und B 76 werden separate Abbiegestreifen angeordnet. Um den Einzelhandel im Bereich Steekberg erreichen zu können, wird südöstlich des Steenbeker Wegs zwischen Eckernförder Straße und der Einfahrt zum Einzelhandel hinter Steekberg ein gemeinsamer Geh- und Radweg geplant, der im weiteren Verlauf bis zur Ausfahrt vom Einzelhandel als separater Einrichtungsradweg mit einem angrenzenden Grünstreifen zur Fahrbahn geführt wird. Im Anschluss wird ein Radfahrstreifen vorgesehen. Auf der nordwestlichen Seite des Steenbeker Wegs verläuft von der Einfahrt zum Einzelhandel auf der gegenüberliegenden Seite ein Radfahrstreifen. Der Gehweg ist unter Erhalt möglichst vieler Bestandsbäume mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn inkl. Radfahrstreifen abgesetzt. Zwischen B 76 und knapp nördlich der Zufahrt eines Baumarkts (Bauhaus) auf der gegenüberliegenden Seite des Einzelhandels verläuft der Radweg und der anschließende Gehweg versetzt

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

von der Fahrbahn, da dazwischen ein breiter Grünstreifen unter Erhalt der Bestandsbäume angelegt ist. Querungshilfen für Fußgänger sind lediglich auf der Kreuzung zur Eckernförder Straße zugewandten Seite der Haltestelle vorgesehen. Im weiteren Verlauf bis zur Elfriede-Dietrich-Straße ändert sich der Querschnitt von einer HÖV-Eigentrasse in Mittellage, einer Fahrspur je Richtung, einem Einrichtungsradweg je Richtung und einem Gehweg auf der nördlichen Seite nicht. An der darauffolgenden Haltestelle des HÖV sind auf beiden Seiten Querungshilfen für Fußgänger angeordnet.

Auf Höhe der Bestandshaltestelle Rehbenitzwinkel wechselt die HÖV-Trasse in den Mischverkehr. Bis Torfende befindet sich auf der in Richtung Torfende führenden Seite ein Grünstreifen zwischen dem Fahrradweg und dem Gehweg. Auf der gegenüberliegenden Seite verläuft der Grünstreifen zwischen der Fahrbahn und dem Fahrradweg. Hierdurch können möglichst viele Bestandsbäume erhalten werden.

2.4.3.3 Hinweise für weitere Planungsphasen

Der geplante Grünstreifen im südwestlichen Teil des Steenbeker Wegs in der Mitte der Trasse ist geringfügig zu schmal, um dort Bäume pflanzen zu können. Durch eine Aufweitung des Mittelstreifens in den weiteren Planungsschritten auf 4,00 m zwischen den Trassen wäre dies möglich. Es sollte geprüft werden, ob die dort vorhandenen Bäume erhalten werden können. In der vorliegenden Planung ist aufgrund der Vorgabe aus der Trassierung ein Grünstreifen mit etwa 3,75m Breite vorgesehen.

2.4.4 Projensdorf, Torfende

2.4.4.1 Bestand

Die Straße Torfende besitzt eine zweistreifige Fahrbahn, auf welcher der Radverkehr geführt wird. Nur im Bereich der Kreuzung Steenbeker Weg gibt es in beide Richtungen einen kurzen Schutzstreifen für den Radverkehr. Beidseitig verläuft ein Gehweg. In diesem Abschnitt sind vereinzelte Längsparkmöglichkeiten. Der Charles-Roß-Ring hat ebenfalls eine zweistreifige Fahrbahn. Der Radverkehr wird ebenfalls auf der Fahrbahn geführt. Der Gehweg wird nur südlich fortgeführt. Bis zur Bendixenstraße finden sich beidseitig Senkrechtaufsteller. Die Bendixenstraße ist ebenfalls zweistreifig mit dem Radverkehr erreichbar. Es gibt wieder einen beidseitigen Gehweg und auf der südlichen Seite der Straße einen Längsparkstreifen. Der Parkplatz Ecke Charles-Roß-Ring/Bendixenstraße besteht aus sechs Reihen Senkrechtaufstellern.

2.4.4.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 65 und 79.

In der Einmündung Torfende wird die HÖV-Trasse über die angrenzende Grünfläche als Eigentrasse in östlicher Seitenlage geführt. Zwischen der zweistreifigen Fahrbahn und der HÖV-Trasse im Bereich der Kreuzung Steenbeker Weg verläuft

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

ein Grünstreifen. Ein Gehweg ist nur auf der westlichen Seite der Fahrbahn vorgesehen. Ein Einrichtungsrادweg verläuft östlich der HÖV-Trasse bis zum Charles-Roß-Ring und mündet dort in die Fahrbahn. Kurz vor dem Charles-Roß-Ring geht die Fahrbahn bis auf Höhe des Parkplatzes Ecke Charles-Roß-Ring/Bedixenstraße in Mischverkehr über. Es sind einseitige Längsparkstreifen in nordöstliche Richtung und beidseitige Gehwege vorgesehen.

2.4.4.3 Unterschied Tram/BRT

Für das Herrichten der BRT Wendeschleife sind kaum Eingriffe in die Bendixenstraße notwendig. Die vorhandenen Senkrechtaufsteller auf dem Parkplatz werden für die umlaufende Wendeschleife, die Haltestellenbereiche und zwei Wartepositionen neu angeordnet. Die Parkrichtung in der Mitte des Parkplatzes wird um 90 Grad gedreht. Die Parkplätze am Rand des Parkplatzes werden für den Trassenverlauf, den Pausenbereich und Haltestelle des BRT aufgelöst.

Für die Endhaltestelle der Tram in Mittellage wird nach jetzigem Stand Grunderwerb in der Bendixenstraße notwendig, sodass die Fahrbahn entsprechend der Wartebereichsbreite nach Süden verschoben werden muss. Das hat zur Folge, dass auch die Wendeanlage in alter Lage umgebaut werden muss. Durch den Grunderwerb können beidseitig Gehwege hergerichtet werden und vier von sechs Parkstreifen auf dem Parkplatz erhalten werden. Ein Parkstreifen muss hierfür in Schrägaufsteller umgebaut werden.

2.4.4.4 Hinweise für weitere Planungsphasen

Aufgrund des örtlichen Parkdrucks sollten Lösungsansätze für die wegfallenden Parkstände gefunden werden.

Eine alternative Trasse führt vom Torfmoorkamp in den Steenbeker Weg in Richtung des Lubinus-Klinikums, die noch im Rahmen des FAR-Verfahrens (Endbericht Anlage 1) geprüft wird und ggf. in die Vorplanung übergeht. Mit Fertigstellung des Neubaugebietes südlich des Steenbeker Wegs könnte die Nachfrage steigen.

2.4.5 Westliche Olshausenstraße, Torfmoorkamp

2.4.5.1 Bestand

Der Torfmoorkamp ist zweistreifig mit westlich angrenzendem Einrichtungsrادweg und Gehweg. Im Kreuzungsbereich Stenbeeker Weg weitet sich die Straße in Richtung Norden in zwei Abbiegestreifen auf. Auf der östlichen Fahrbahn ist bis zur Höhe der Kleingartenanlage, zwischen der in Richtung B 76 liegenden Mangoldtstraße und Meyerhofstraße, ein Schutzstreifen markiert. Dort geht der Schutzstreifen in einen Einrichtungsrادweg und einen Gehweg über. Zwischen dem Einzelhandel in der Nähe des Stenbeeker Wegs und der in Richtung B 76 liegenden Mangoldtstraße trennt den Einrichtungsrادweg und die Fahrbahn ein schmaler Grünstreifen.

Im Übergang zur Olshausenstraße bleibt dieser Querschnitt grundsätzlich gleich. Es kommen zusätzlich einseitige Längsparkbuchten in südliche Richtung zwischen

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Fahrradweg und Fahrbahn hinzu. Zwischen den Parkbuchten ist meist Bepflanzung angebracht. Wegen des zusätzlichen Linksabbiegestreifens in nördliche Richtung sind bei der in Richtung Johann-Fleck-Straße liegenden Mangoldstraße und Johann-Fleck-Straße Querungshilfen für Fußgänger angebracht. Ab der Johann-Fleck-Straße wird die Olshausenstraße durch einen bepflanzten Mittelstreifen getrennt. Ab Bremerskamp sind auf den Fahrbahnen beidseitig Fahrradschutzstreifen markiert. Daran grenzen beidseitig Längsparkstreifen. Westlich daran angrenzend befinden sich ein schmaler Grünstreifen, ein schmaler Einrichtungsradweg und ein Gehweg. Östlich, zum Unigelände hin gelegen, gibt es ebenfalls einen mit einem schmalen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennten Einrichtungsradweg und, durch einen breiten bepflanzten Grünstreifen abgetrennt, einen breiten Gehweg. Für die Leibnitzstraße sind ein Linksabbiegestreifen und beim Westring jeweils ein Streifen pro Richtung vorhanden.

2.4.5.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 15, 14, 13 und 12.

Durch den Toorfmoorkamp verläuft die HÖV-Trasse im Mischverkehr. Kurz vor der Querung der B 76 wechselt die HÖV-Trasse in westliche Seitenlage und verläuft im Anschluss über ein eigenständiges Brückenbauwerk (siehe Dokumentation AP E-130.4 Neue Bauwerke). Parallel zum Mischverkehr verläuft zwischen der Fahrbahn ein Zweirichtungsradweg sowie ein Gehweg. Bei der Verschwenkung der HÖV-Trasse in Seitenlage wird diese vom Rad- und Gehweg höhengleich gequert und verläuft zwischen der an die HÖV-Trasse angrenzenden schmalen Grünstreifen und der Fahrbahn. Bei der Kurve der Olshausenstraße zwischen der in Richtung B 76 liegenden Mangoldstraße und Meyerhofstraße quert die HÖV-Trasse die Olshausenstraße und verläuft auf der anderen Seite der Fahrbahn in Seitenlage über das Gebiet des B-Plans Bremerskamp. Zwischen Mangoldstraße und der weiter östlich liegenden Querung der HÖV-Trasse führt ein zusätzlicher Gehweg entlang der Kleingärten südlich der HÖV-Trasse. Nach der Querung der HÖV-Trasse wird der MIV wie im Bestand geführt und ist durch einen bepflanzten Mittelstreifen vom HÖV getrennt. Beidseitig werden Gehwege und Einrichtungsradweg hergerichtet. Diese verlaufen in Fahrtrichtung B 76 südlich bzw. östlich der HÖV-Trasse. Der Linksabbiegestreifen in die in Richtung Johann-Fleck-Straße liegenden Mangoldstraße wird aufgelöst. Ab Bremerskamp wird der Querschnitt in ähnlicher Weise fortgeführt. Die Eigentrasse des HÖV verläuft auf der alten nördlichen Richtungsfahrbahn. Der Einrichtungsradweg und Gehweg auf nordöstlicher Seite verschwenken zu Gunsten des Erhalts des Grünstreifens inkl. Baumbestandes. Der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und HÖV-Trasse beginnt bereits auf Höhe Meyerhofstraße. Die beidseitigen Grünstreifen verlaufen bis vor den Kreuzungsbereich des Westrings. Auf diese wird lediglich im Haltestellenbereich und bei der höhenfreien Querung der B 76 verzichtet. Kurz vor der Kreuzung Westring wechselt die HÖV-Trasse in Mittellage. Dort wird der in Richtung Westring verlaufende Radverkehr auf die Fahrbahn geführt. Für die Fußgänger sind beidseitige Querungshilfen vorgesehen.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.4.5.3 Unterschied Tram/BRT

Sowohl Tram als auch BRT verlaufen im Bereich der Olshausenstraße auf derselben Trasse. Für das Einrichten einer Zwischenendhaltestelle kann die BRT Wendeschleife durch die Mangoldstraße geführt werden.

2.4.6 Östliche Olshausenstraße, Beselerallee

2.4.6.1 Bestand

Zwischen dem Westring und der Holtenauer Straße verläuft die Olshausenstraße/Beselerallee durchgehend zweistreifig mit teilweise zusätzlichen Abbiegestreifen vor den Knotenpunkten. Zwischen Westring und Hansastrasse sind nördlich Längsparkstreifen, ein Zweirichtungsradweg und ein Gehweg vorhanden. Südlich gibt es einen Schutzstreifen und einen Gehweg.

Ab der Hansastrasse geht der Radweg in einen beidseitigen Schutzstreifen über. An die Schutzstreifen grenzen beidseitig Längsparkstreifen und Gehwege an. Lediglich zwischen Knoop Weg und Holtenauer Straße gibt es in westlicher Richtung keinen Schutzstreifen, sodass Fahrradfahrer*innen auf der Fahrbahn geführt werden. In östlicher Richtung gibt es außerdem auch keine Längsparker.

2.4.6.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 12 und 47.

Die Mittellage des HÖV auf einer eigenen Trasse wird nur zwischen Westring und Professor-Anschütz-Straße fortgeführt. Im Anschluss verläuft der HÖV bis zur Holtenauer Straße im Mischverkehr. Lediglich im Kreuzungsbereich Westring, Knoop Weg und Holtenauer Straße sind Abbiegespuren vorgesehen. Beidseitig werden Einrichtungsradwege hergerichtet, an die Gehwege anschließen. Auf Höhe der Samwerstraße muss Grunderwerb getätigt werden, um das Herrichten eines Haltestellenbereichs zu ermöglichen. Die Haltestellenkaps werden überfahrbar ausgebildet. Längsparkmöglichkeiten sind nur in Fahrtrichtung Westring zwischen Hansastrasse und Professor-Anschütz-Straße vorgesehen.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.5 Korridor West

2.5.1 Mettenhof, Skandinaviendamm

2.5.1.1 Bestand

In Mettenhof wurde in den 1960er Jahren großzügig geplant und gebaut, sodass der Skandinaviendamm zwischen Jütlandring und Bergenring/Stockholmstraße in beide Richtungen zweispurig und zwischen Bergenring/Stockholmstraße und Kronshagener Weg neben der jeweils einspurigen Fahrbahn eine Freihaltetrasse vorhanden ist. Im Bestand ist die Freihaltetrasse als Grünfläche bewachsen.

Der Skandinaviendamm ist im vierspurigen Abschnitt durch einen begrünten Mittelstreifen in die beiden Richtungsfahrbahnen getrennt. Diese enthalten in Abschnitten, in denen der Grünstreifen eine ausreichende Breite aufweist, Bepflanzung durch Bäume. An den meisten Kreuzungen sind separate Abbiegespuren vorhanden. Die Rechtsabbiegespuren sind ausgerundet. Vom Jütlandring bis zum Bergenring/Stockholmstraße verlaufen beidseitig ein Einrichtungsrads- und ein Gehweg. Diese sind auf der östlichen Seite der Fahrbahn bis zur Fußgängerbrücke auf der Höhe des Heidenberger Teichs und auf der westlichen Seite bis Bergenring/Vaasastraße durch einen Grünstreifen mit teilweiser Bepflanzung von der Fahrbahn abgesetzt. Für Fußgänger sind an den Kreuzungen Querungshilfen angebracht.

Im zweispurigen Bereich des Skandinaviendamms, der bei den meisten Kreuzungen separate Abbiegestreifen enthält, befindet sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite zur Freihaltetrasse zwischen Bergenring/Stockholmstraße und Claus-Sinjen-Straße ein Einrichtungsrads- und im weiteren Verlauf ein Zweirichtungsrads- und ein Gehweg. Zwischen dem Fahrradweg und der Fahrbahn befindet sich ein Grünstreifen. Zwischen Bergenring/Stockholmstraße und Melsdorfer Straße verläuft auf der Seite der Freihaltetrasse ein Gehweg, der ebenfalls mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist. Bis Claus-Sinjen-Straße wird diese auch von Fahrradfahrer*innen benutzt. Auf der Höhe des Naturerlebnis zentrums Kollhorst gibt es in westliche Richtung einen kurzen Längsparkstreifen.

Der Jütlandring im Süden Mettenhofs ist einspurig in beide Richtungen befahrbar und liegt in einer 30er Zone. In beide Richtungen sind schmale Einrichtungsradswege vorhanden. Sie werden von der Fahrbahn durch Straßenbegleitgrün oder Längsparkstreifen auf der Innenseite und Senkrechtparkstreifen auf der Außenseite des Ringes getrennt. Ein breiter Gehweg ist auf beiden Straßenseiten hinter Straßenbegleitgrün oder dem Radweg vorhanden. Bushaltestellen liegen nur auf der Innenseite des Rings, da die Busse diesen ausschließlich im Uhrzeigersinn befahren.

2.5.1.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 6, 72, 5, 4, 3, 2 und 1.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Die HÖV-Eigentrasse wird in die Freihaltetrasse ohne Grünstreifen zwischen ihr und der Fahrbahn geplant. Zwischen Stockholmstraße/Bergenring und Melsdorfer Straße sind auf beiden Seiten Einrichtungsrad- und Gehwege vorgesehen. Ab hier Richtung Nordosten entfallen auf der Südseite Geh- und Radweg und auf der Nordseite verläuft bis zum Kronshagener Weg ein Zweirichtungsradweg zwischen Gehweg und Fahrbahn. Der Geh- und Radweg auf der Nordseite wird außer im Bereich der Straßenüberführung über die Eisenbahn und vor der Kreuzung mit der Kieler Straße durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.

Im bisher vierspurigen Abschnitt des Skandaviendamms wird die östliche zweispurige Richtungsfahrbahn zur Eigentrasse in Seitenlage und die andere zweispurige Richtungsfahrbahn zu zwei einspurigen Fahrbahnen, die im Bereich der Kreuzungen eigene Abbiegespuren erhalten. Daher werden in den Seitenräumen (Radweg, Gehweg, Straßenbegleitgrün) nur unwesentliche Änderungen nötig. Zwischen den Geh- und Radwegen und der HÖV-Trasse bzw. der Fahrbahn sowie zwischen der HÖV-Trasse und Fahrbahn bleiben die Grünstreifen teilweise erhalten.

Im Jütlandring ersetzt die HÖV-Trasse den Busverkehr als Einrichtungs-Schleife im Uhrzeigersinn mit Endhaltestelle auf Höhe des Thorwaldespfad. Sie ist in den Seitenräumen auf der Innenseite des Rings unter Beibehaltung der aktuellen Straßenführung vorgesehen, sodass dort Längsparkstreifen entfallen. Der Grünstreifen zwischen der Trasse und dem Gehweg bleibt abgesehen vom Bereich der Haltestellen erhalten. Auf der äußeren Seite des Rings werden ein Einrichtungsradweg und ein Gehweg durch einen breiten Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt, in dem Längsparkstreifen vorgesehen sind.

2.5.1.3 Unterschied Tram/BRT

An der Endhaltestelle im Jütlandring ist für den Systemfall Tram eine von beiden Seiten bedienbare Haltestelle vorgesehen. Durch die Zweigleisigkeit können Überlieger-Fahrzeuge überholt werden. Der Mittelbahnsteig vereinfacht die Orientierung für die Fahrgäste, da sie nicht schon vorher entscheiden müssen, auf welchen Haltestellenbereich sie gehen müssen.

Für den Systemfall BRT sind zwei separate Wartebereiche nebeneinander vorgesehen, sodass Überlieger-Fahrzeuge überholt werden können. Beide Wartebereiche müssen von links bedient werden, da BRT nur rechts Türen haben. Daher ist ein Mittelbahnsteig in dem Fall nicht möglich.

2.5.1.4 Hinweise für weitere Planungsphasen

In den weiteren Planungsschritten sollte weiterhin berücksichtigt werden, dass Infrastruktur und Grundstücke auch über die Eigentrasse in Seitenlage gut erreicht werden können. Wenn sich eine Möglichkeit hierzu ergibt, wäre eine Neugestaltung des Kurt-Schuhmacher-Platzes im Zentrum Mettenhofs von den Anwohnern gewünscht, um die Umgebung dieser hochfrequentierten Haltestelle attraktiver und behindertengerechter zu gestalten. Weiterhin sollte geprüft werden, ob der

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Erhalt oder die Wiederherstellung der Allee-Situation entlang der Freihaltetrasse möglich ist. Zudem wurde sich im Projektverlauf von den Bürgern gewünscht, die Erreichbarkeit des Naturerlebnisraums Kollhorst sowie des südlichen Kronshagens zu erhalten und zu verbessern.

2.5.2 Kronshagener Weg

2.5.2.1 Bestand

Der Kronshagener Weg ist zweistreifig je Richtungsfahrbahn, die baulich durch einen breiten mit Bäumen bepflanzten Mittelstreifen getrennt sind. Bei der Kreuzung mit der B 76, Dehnckestraße, Sedanstraße und Westring sind separate Abbiegestreifen vorhanden. Zwischen der B 76 und dem Westring sind nördlich fast durchgehend Längsparkstreifen angeordnet. Daran angrenzend verläuft ein Radweg, ein breiter Grünstreifen mit Bepflanzung und ein Gehweg. Der Grünstreifen entfällt östlich der Max-Giese-Straße. Südlich an die Fahrbahn angrenzend befindet sich ein kombinierter Geh- und Radweg. Bis Dehnckestraße befindet sich zwischen der Fahrbahn und dem kombinierten Geh- und Radweg ein Grünstreifen. Ab der Dehnckestraße bis zum Westring entfällt dieser und geht in vereinzelt Längsparkstreifen über. Für Fußgänger sind an den Kreuzungen Querungshilfen vorhanden.

Zwischen dem Westring und dem Wilhelmplatz gibt es keine bauliche Trennung zwischen den Fahrstreifen. Beidseitig verlaufen Radfahrerschutzstreifen auf der Fahrbahn, daneben sind abwechselnd Längsparkstreifen/Parkbuchten und Bepflanzung sowie ein Gehweg angeordnet. Kurze separate Abbiegestreifen sind bei Kreuzungen sowie zwei Querungshilfen für Fußgänger am Wilhelmplatz vorhanden.

Entlang des Wilhelmplatzes verläuft ein mit Bäumen bepflanzter Mittelstreifen. Auf nordöstlicher Seite der Fahrbahn ist statt des Schutzstreifens ein Radweg angeordnet. Auf südwestlicher Seite bleibt der Querschnitt, abgesehen von der durch einen Längsparkstreifen abgelösten Bepflanzung, unverändert.

Zwischen der Hermann-Weigmann-Straße und dem Schützenwall gibt es keinen Mittelstreifen, dafür beidseitig Rad- und Gehwege. An der nördlichen Fahrbahn befindet sich in der Nähe des Schützenwalls ein kurzer Längsparkstreifen.

2.5.2.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 44, 45 und 46.

Im Übergang vom Skandinaviendamm zum Kronshagener Weg verschwenkt die in Richtung Innenstadt führende KFZ-Spur, sodass die HÖV-Trasse von der Seitenlage in die Mittellage wechselt. Zwischen B 76 und Dehnckestraße wird die HÖV-Trasse in einzelne Spuren aufgeweitet, damit die Bestandsbäume des aktuellen Mittelstreifens erhalten werden können. Dazu werden die Fahrstreifen auf einen je Fahrbahn reduziert. Beidseitig werden Einrichtungsradwege vorgesehen. Diese und die beidseitigen Gehwege werden so angeordnet, dass je Seite ein

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Grünstreifen unter Erhalt der Bestandsbäume ermöglicht wird. In Fahrtrichtung B 76 sind Längsparkstreifen vorgesehen.

Die einzelnen HÖV-Spuren werden direkt östlich der Dehnckestraße wieder zusammengeführt, damit eine Haltestelle im Straßenraum untergebracht werden kann. Ab Dehnckestraße in Richtung Innenstadt verringern sich die Grünstreifen, bis sie schließlich ab Sedanstraße abgesehen von einem kurzen Stück komplett entfallen. Stattdessen können Längsparkstreifen untergebracht werden. An die HÖV-Trasse schließen bis Westring beidseitig eine einspurige Fahrbahn, ein Einrichtungsradweg und ein Gehweg an. Nur direkt westlich des Westrings teilt sich die HÖV-Trasse für einen kurzen Abschnitt in zwei separate Spuren, um die Bestandsbäume in der Mitte erhalten zu können. Für Fußgänger sind an Haltestellen und Grünstreifen zwischen der HÖV-Trasse Querungshilfen vorgesehen.

Ab Westring geht die Trasse bis zum Wilhelmplatz in Mischverkehr mit beidseitigen Radfahrstreifen und Gehwegen über. Zwischen Gehweg und Radfahrstreifen sind Längsparkbuchten und Grünstreifen vorgesehen.

Die Haltestelle am Wilhelmplatz liegt in nördlicher Seitenlage und ist in den Platz integriert. Der Rad- und Gehweg in Richtung Westring verlaufen nördlich der Haltestelle.

Ab der Hermann-Weigmann-Straße verschwenkt die Trasse wieder in Mittellage. Ab da verläuft die Trasse im Mischverkehr mit beidseitigem Radfahrstreifen und Gehweg. Im Bereich Schützenwall schwenkt der in Richtung Innenstadt führende KFZ-Fahrstreifen nach Süden, sodass im unmittelbaren Kreuzungsbereich nur in diese Richtung eine HÖV-Eigentrasse vorliegt. In entgegengesetzte Richtung ist unmittelbar hinter der Kreuzung ein kurzer Längsparkstreifen geplant.

2.5.2.3 Hinweis für weitere Planungsphasen:

Der Parkplatz an der Kreuzung B76/Konshagener Weg/Abzweig nach Kronshagen liegt günstig, um als Park-and-Ride-Parkplatz ausgebaut zu werden. Die Pendler, die über die B76 oder aus den umliegenden Dörfern hinter Kronshagen nach Kiel kommen, können hier ihr Fahrzeug abstellen und mit dem HÖV weiterfahren. Um diese Verbindung für eine große Menge an Pendlern zu ermöglichen, sollte eine Erweiterung des Parkplatzes geprüft werden (siehe genauer Dokumentation AP E-122). Für einen attraktiven Umstieg in den HÖV ist eine zusätzliche Haltestelle erforderlich, etwa als Ersatz für die bestehende Bushaltestelle Königsstein. Diese zusätzliche Möglichkeit sollte in den weiteren Planungsschritten untersucht werden.

2.5.3 Exerzierplatz, Ziegelteich

2.5.3.1 Bestand

Die Straße Ziegelteich ist vierstreifig mit beidseitigem Fahrradschutzstreifen und Gehwegen. Zwischen Lange Reihe und Exerzierplatz sind in Richtung Westring

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Längsparkstreifen zwischen dem Fahrradschutzstreifen und dem Gehweg vorhanden. Dies ist in entgegengesetzter Richtung zwischen Exerzierplatz und Großer Kuhberg der Fall. Für Fußgänger sind Querungshilfen vorhanden.

Entlang des Exerzierplatzes in Richtung Westring und zwischen Hopfenstraße und Sophienblatt in beide Richtungen sind Bussonderfahrstreifen vorhanden, welche von Fahrradfahrer*innen benutzt werden können. Auf der Südseite der Straße Exerzierplatz verläuft der Radfahrerschutzstreifen zwischen Geradeaus-Fahrbahn und Rechtsabbiegespur. Je Knotenpunkt sind teils mehrere zusätzliche Abbiegestreifen vorhanden.

2.5.3.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf das Blatt Nr. 57.

Die HÖV-Trasse verschwenkt von Mischverkehr in Richtung Exerzierplatz in nördliche Seitenlage und wird dort mit HÖV- und Bushaltestellen in den Platz integriert. Bis Spritzenstraße teilt sich der HÖV die Trasse mit dem restlichen Bus-ÖPNV. Die Fahrstreifen werden auf einen je Fahrriichtung plus notwendige Abbiegestreifen reduziert. Beidseitig werden Einrichtungsrادweg und Gehweg vorgesehen. Zwischen Lange Reihe und Großer Kuhberg verläuft die HÖV-Trasse in Richtung stadtauswärts im Mischverkehr.

Zwischen der Hopfenstraße und dem Sophienblatt teilen sich die HÖV-Trasse und die KFZ-Spuren auf, sodass erste in Mittellage zwischen den Haltestellen liegt. In diesem Bereich sind Rad- und Gehweg so geplant, dass die Position der Stützen der Personenbrücke (Aufstiegsbauwerk) nicht verändert werden müssen.

2.6 Korridor Südost

2.6.1 Gaarden, Elmschenhagen (RBZ)

2.6.1.1 Bestand

Die Straße Karlstal ist zwischen der Elisabethstraße und dem westlichen Ender der Helmholtzstraße zweistreifig mit beidseitigen Einrichtungsrادwegen sowie Gehwegen. Südlich befinden sich zwischen Fahrbahn und Radweg Parkbuchten für Längsparkende, zwischen denen sich Bepflanzung befindet.

Ab Ende Karlstal bis zur Gaußstraße sind zusätzlich auf der nördlichen Seite Parkbuchten und Bepflanzung bei sonst gleichbleibendem Querschnitt angeordnet. Im kurzen Abschnitt zwischen Gaußstraße und Ostring sind keine Parkmöglichkeiten vorhanden, da eine separate Abbiegespur auf den Ostring vorhanden ist. In der Röntgenstraße befinden sich anstatt von Radwegen nur Fahrradschutzstreifen. Diese befinden sich zwischen der Fahrbahn und dem Längsparkstreifen, der nicht von Bepflanzung unterbrochen wird. Zusätzlich zur zweistreifigen Fahrbahn sind im Kreuzungsbereich Ostring und Preetzer Straße separate Abbiegespuren vorhanden.

Die Preetzer Straße ist zweistreifig. Nördlich grenzt an die Fahrbahn ein bewachsener Grünstreifen, dahinter liegt ein teilweise unbefestigter Gehweg. Südlich

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

grenzt ein Gehweg an die Fahrbahn. Der dahinterliegende Seitenraum wird teilweise zum Parken genutzt. Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der Fahrbahn. Am Haltepunkt Schulen am Langsee kreuzt die Preetzer Straße die dazugehörige Bahnstrecke der AKN höhengleich. Entlang des RBZ befinden sich nördlich nur noch vereinzelt Bäume und weiterhin ein unbefestigter Gehweg. In diesem Abschnitt befindet sich ein Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn.

2.6.1.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 31, 32 und 77.

Zwischen der Elisabethstraße und der Kaiserstraße bleibt die Aufteilung des Straßenraums wie im Bestand. Die HÖV-Trasse verläuft im Mischverkehr. In der Helmholtzstraße entfallen die Einrichtungsradwege, die Umleitung erfolgt nach Norden bzw. Süden über die Kaiserstraße bzw. den Kirchenweg. Der Grund hierfür ist, dass der HÖV die Trasse mit Fahrradfahrer*innen wegen beengter Verhältnisse nicht teilen muss. Ebenfalls entfallen der nördlichen Parkbuchten zugunsten einer breiteren Fahrbahn für die breiten HÖV-Fahrzeuge. Die Aufteilung des Straßenraumes bleibt in diesem Abschnitt grundsätzlich auch unverändert, was auch den Erhalt der separaten Linksabbiegespur in den Ostring betrifft. Dieser wird vom HÖV nicht tangiert, da seine Trasse auf den außenliegenden Spuren verläuft. Wegen des Platzbedarfs für die Haltestellen werden die dahinter verlaufenden Gehwege versetzt, sodass hierfür Grünfläche entfallen muss.

In der Röntgenstraße wechselt die HÖV-Trasse in östliche Seitenlage. Der Querschnitt der Fahrbahn bleibt unverändert. Beidseitig werden Gehwege angeordnet. Der auf der östlichen Seite liegende Gehweg verläuft zwischen der Fahrbahn und HÖV-Trasse. Aufgrund der Radverkehrsumleitung ist bis zum Kirchenweg kein Radweg vorgesehen. Lediglich im kurzen Abschnitt zwischen Kirchenweg und Preetzer Straße sind beidseitig Einrichtungsradwege zwischen Gehweg und Fahrbahn geplant. Die beidseitigen Längsparkmöglichkeiten entfallen zwischen Ostring und Preetzer Straße.

Für die Querung der Gleisanlagen bei der Haltestelle Kiel Schulen am Langsee ist ein Brückenbauwerk notwendig. Daher erfolgt ein Umbau der Preetzer Straße. Ihr alter Verlauf wird unterbrochen und dient nur noch als Zuwegung zu den umliegenden Grundstücken. Die Nebenflächen werden in Grünflächen umgewandelt. Das Brückenbauwerk, welches südlich der heutigen Preetzer Straße vorgesehen ist, erhält eine fußläufige Anbindung über seitliche Rampenanlagen an der neu zu errichtenden Haltestelle östlich der Bahnstrecke. Hier sind für Fußgänger auch Querungshilfen vorgesehen. Der Querschnitt des Bauwerks umfasst die HÖV-Trasse in Mittellage, einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung sowie beidseitige Einrichtungsradwege und Gehwege.

Ab der Geschwister-Scholl-Straße verläuft die Trasse im Mischverkehr mit beidseitigem Einrichtungsradweg und Gehweg. Lediglich im Kreuzungsbereich der Geschwister-Scholl-Straße ist die HÖV-Trasse von der Fahrbahn getrennt, die dort einen separaten Rechtsabbiegestreifen erhält.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

2.6.1.3 Unterschied Tram/BRT

Der Querschnitt der Tram ist zwischen der neuen Haltestelle östlich der Bahnstrecke und dem RBZ breiter, da sie ein zusätzliches Wendegleis zwischen den zwei Richtungsgleisen erhält. Fahrbahn, Rad- und Gehwege sind entsprechend der Breite verschoben. Der grundsätzliche Aufbau des Querschnittes ändert sich nicht. Der BRT erfordert eine Wendeschleife, die in der Geschwister-Scholl-Straße entlang der Kleingärten angeordnet wird.

2.6.1.4 Hinweise für weitere Planungsphasen

Entlang der Kleingärten am Langsee verläuft ein Wanderweg. Dieser quert die HÖV-Trasse östlich der geplanten Haltestelle. Um eine attraktive, durchgängige Führung des Grüngürtelwanderwegs zu ermöglichen und eine höhengleiche Querung von Trasse und Fahrbahn durch Wandernde zu vermeiden, sollte die Umsetzbarkeit einer Unter- oder Überführung in den weiteren Planungsschritten geprüft werden.

Weiter westlich am Fuß des neu geplanten Damms liegt die Feuer- und Rettungswache Ost direkt an der Trasse. Das Ausrücken der Fahrzeuge muss hier jederzeit sicher ermöglicht werden. Ein Überfahren muss schadlos möglich sein. Eventuell ist eine Mitbenutzung der Trasse durch die Feuerwehrfahrzeuge bis zum südlich gelegenen nächsten Knotenpunkt sinnvoll, um die an den Lichtsignalanlagen wartenden KFZ zu umfahren. Eine Lichtsignalanlage für den HÖV wird hier unvermeidbar sein. Eine Berücksichtigung der Oberleitungshöhe ist ebenfalls erforderlich.

2.6.2 Elmschenhagen-Nord

2.6.2.1 Bestand

In Richtung Elmschenhagen verläuft die Preetzer Straße bis zur Villacher Straße zweistreifig. Nur im Bereich der Einfahrt zum Einzelhandel und der Villacher Straße sind separate Abbiegestreifen vorhanden. Auf der östlichen Straßenseite befindet sich zwischen Geschwister-Scholl-Straße und dem Parkplatz für den Einzelhandel ein Radfahr-Schutzstreifen. Von der Geschwister-Scholl-Straße bis Feldscheide schließt an die Fahrbahn beidseitig ein Gehweg an, der auf der östlichen Seite unbefestigt ist und im Bereich Feldscheide mit einem kurzen Abschnitt mit Bepflanzung von der Fahrbahn getrennt ist. Auf der westlichen Seite wird der Fahrradverkehr zusammen auf dem Gehweg geschützt geführt. Zwischen Feldscheide und Kuckucksweg sind beidseitig Längsparkstreifen zwischen Fahrbahn bzw. Radfahr-Schutzstreifen und Gehweg vorhanden. Auf der östlichen Seite sind die Längsparkstreifen durch Bepflanzung unterbrochen. Der dahinterliegende Gehweg ist teilweise befestigt. Ab dem Kuckucksweg geht der auf der westlichen Seite liegender Gehweg in einen separaten Rad- und Gehweg über, sodass dort die Längsparkmöglichkeit entfällt.

Die Villacher Straße ist zweistreifig mit Längsparkstreifen im Norden und beidseitigen Rad- und Gehwegen. Zwischen Nelkenweg und Ellerbeker Weg verläuft auf der nördlichen Seite kein Radweg mehr. Dafür ist ab hier auf der südlichen Seite

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

ein Zweirichtungsradweg vorhanden. Im Kreuzungsbereich mit der Preetzer Straße sind separate Abbiegestreifen und Querungshilfen für Fußgänger vorhanden.

Im Ellerbeker Weg ist die Fahrbahn immer noch zweistreifig mit einem separaten Linksabbiegestreifen und einer Querungshilfe für Fußgänger beim Übergang in die Villacher Straße. Auf der westlichen Seite schließt an die Fahrbahn der Gehweg an. Auf der östlichen Seite befinden sich Längsparkstreifen. Dahinter verlaufen der Zweirichtungsradweg und ein Gehweg

2.6.2.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 38, 39, 40 und 54.

Die HÖV-Trasse verläuft im gesamten Abschnitt im Mischverkehr. Separate Abbiegestreifen sind nur im Kreuzungsbereich Preetzer Straße/Villacher Straße vorgesehen. Zu Gunsten beidseitiger Einrichtungsradwege und Gehwege wäre auf der gesamten Länge der Preetzer Straße Grunderwerb zu tätigen und der Baumbestand zu entfernen, sodass die Parkmöglichkeiten entfallen. Diese entfallen auch in der Villacher Straße und dem Ellerbeker Weg. Haltestellenbereiche sind für den Radverkehr überfahrbar auszubilden. Entlang der Villacher Straße hat auf ca. 100 m eine Böschungssicherung oder Aufständigung des Geh-/Radwegs zu erfolgen. Zwischen der Ein- und Ausfahrt zu bzw. von der B 76 und Tauernstraße wird die HÖV-Trasse aufgeweitet, sodass dazwischen separate Spuren für den KFZ-Verkehr entstehen können

2.6.2.3 Hinweise für weitere Planungsphasen

Im Bereich der Haltestellenbereiche ist neben der Überfahrbarkeit für den Radverkehr ebenfalls die Anbindung der umliegenden Grundstücke zu betrachten. Wenn möglich, können Zufahrten benachbarter Grundstücke mitbenutzt werden oder neue Zufahrten geschaffen werden.

Um den Grunderwerb auf ein Minimum zu reduzieren sind die Maße im Querschnitt zu prüfen und ggf. zu reduzieren.

2.6.3 Elmschenhagen-Süd

2.6.3.1 Bestand

Sowohl der Weinberg als auch der Tiroler Ring sind zweistreifig mit beidseitigen Längsparkstreifen sowie Rad- und Gehwegen. Der Weinberg hat bei der Kreuzung mit dem Ellerbeker Weg je einen Links- und Rechtsabbiegestreifen sowie eine Querungshilfe für Fußgänger.

Die Wiener Allee ist ebenfalls zweistreifig mit beidseitigen Längsparkstreifen, hinter denen alter Baumbestand und größtenteils befestigte Geh- und Radwege liegen. Südlich des Andreas-Hofer-Platzes weitet sich die Straße in zwei Einrichtungsfahrbahnen mit Abbiegestreifen und einem begrünten und bepflanzten Mittelstreifen auf. Die Querung der B 76 erfolgt höhenfrei. Die Einfahrt in die B 76 in

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Fahrtrichtung rechts erfolgt über separate Einfahrten. Das Auffahren auf die Bundesstraße in andere Richtung erfolgt über einen großen zweispurigen Kreisverkehr. Fußgänger und Fahrradfahrer können die Bundesstraße auf der westlichen Seite mit mehreren Verschwenkungen ihrer Wege und Überquerungen von Fahrbahnen kreuzen. Auf der östlichen Seite ist dies mit einem Einrichtungsradweg und einem Gehweg möglich.

Die Reichenberger Allee ist nach der Zusammenführung der separaten Fahrstreifen ab dem Bebelplatz zweistreifig. Bis zum Trautenauer Weg gibt es beidseitig Längsparkstreifen und Radwege vor dem alten Baumbestand sowie dahinterliegende Gehwege.

Ab dem Trautenauer Weg sind auf der südwestlichen Straßenseite Parkbuchten für Schrägaufsteller zwischen dem Baumbestand angeordnet. Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der Fahrbahn. Der Querschnitt auf der gegenüberliegenden Seite mit Längsparkstreifen, Baumbestand, Rad- und Gehweg bleibt unverändert.

Die Franzensbarder Straße ist zweistreifig mit beidseitigem Gehweg. Der Radverkehr wird nordwestlich der Marienbader Straße auf der Fahrbahn geführt. Teilweise sind kurze Längsparkstreifen auf beiden Seiten zwischen der Fahrbahn und dem Gehweg vorhanden. Südöstlich der Marienbader Straße sind beidseitig Schutzstreifen für Fahrradfahrer*innen vorhanden. Ab dem Illerweg sind keine Parkmöglichkeiten vorhanden. Auf der Nordseite endet der Gehweg und südlich verläuft der Gehweg hinter einem bepflanzten Grünstreifen. Ein separater Linksabbiegestreifen in den Illerweg sowie Querungshilfen für Fußgänger dort sowie am Lech- und Isarweg zum Erreichen der nördlich von der Franzensbader Straße liegenden Grünanlage sind vorhanden.

2.6.3.2 Planung

Der Abschnitt bezieht sich auf die Blätter Nr. 55, 56 und 78.

Die Trasse verläuft durchgehend vom Weinberg bis zur Kruppallee im Mischverkehr, außer im Kreuzungsbereich der B 76, wo diese über ein eigenes neues Brückenbauwerk in der Mitte des Knotenpunktes gequert wird. Ab der Kruppallee kann eine Eigentrasse in nördlicher Seitenlage realisiert werden.

Im Weinberg und Tiroler Ring entfallen die Längsparkstreifen. Dort sind beidseitig Einrichtungsrad- und Gehwege angeordnet. In der Wiener Alle entfallen die Längsparkstreifen ebenfalls. Der gewonnene Platz ist für drei Fahrstreifen ausreichend. Die beiden Äußeren werden für die Trasse im Mischverkehr genutzt. Der Mittelstreifen wird als Abbiegestreifen zur Rückstauvermeidung und teilweise zum Parken genutzt. Die beidseitigen Rad- und Gehwege werden fortgeführt und zwischen ihnen und der Fahrbahn werden Grünstreifen und nach Möglichkeit die Bepflanzung erhalten.

Im Haltestellenbereich des Andreas-Hofer-Platz entfällt der Baumbestand. Parkmöglichkeiten sind im südlichen Teilzwischen Fahrbahn und Radweg vorgesehen, da der Mittelstreifen als Abbiegespur genutzt wird. Die Verkehrsführung bleibt im

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Kreuzungsbereich im Wesentlichen unverändert. Es werden zwischen dem B 76 näherliegenden Tiroler Ring und Bebelplatz/Hultschiner Straße beidseitig jeweils ein kombinierter Geh- und Radweg geplant, damit auf westlicher Seite nicht der Umweg genommen werden muss. Diese Führung bleibt jedoch zusätzlich erhalten und wird nicht rückgebaut. Für den HÖV ist ein gesondertes Brückenbauwerk für eine direkte Führung mittig durch den Kreisverkehr vorgesehen.

In der Reichenberger Straße entfallen die Parkmöglichkeiten zu Gunsten von Einrichtungsradwegen. Die Haltestelle wird für Fahrradfahrer*innen als überfahrbar ausgestaltet. Bis zur Franzensbader Straße schließen beidseitig Einrichtungsradwege an die Mischtrasse an, die mit einem Grünstreifen vom Gehweg getrennt sind. In der Franzensbader Straße entfallen zwischen der Reichenberger Allee und der Kruppallee/Marienbader Straße der Baumbestand und die Parkmöglichkeiten zu Gunsten der Trasse und ausreichend breitem kombiniertem Geh- und Radweg. Zwischen der Kruppallee/Marienbader Straße und dem Lechweg gleicht die Planung dem Bestand. Es werden beidseitig Radfahrstreifen eingerichtet. Für die HÖV-Eigentrasse in nördlicher Seitenlage ist eine Böschungssicherung notwendig. Der ausschließlich südlich verlaufende Gehweg ab dem Illerweg ist mit einem Grünstreifen vom Radfahrstreifen getrennt. Am Illerweg bleibt eine Querungshilfe für Fußgänger, die jedoch an die Haltestellenposition angepasst und dadurch versetzt werden muss.

Für die Endhaltestelle muss Grunderwerb getätigt werden und der angrenzende private Parkplatz bzw. die Grünfläche umgestaltet werden. Es soll ein Umsteigepunkt zwischen HÖV und Bus-ÖPNV geschaffen werden.

2.6.3.3 Unterschied Tram/BRT

Die Tram und der BRT fahren auf derselben Trasse und unterscheiden sich nur in ihrer jeweiligen Endhaltestelle. Die BRT Endhaltestelle ist etwas länger, da die Haltestellen des Bus-ÖPNV direkt anschließen. Außerdem sind Wartepositionen sowohl für BRT als auch den Bus-ÖPNV vorgesehen. Die Endhaltestelle der Tram ist durch die kombinierte Haltestelle HÖV/Bus-ÖPNV kompakter. Auch hier sind Warteposition für den Bus-ÖPNV vorgesehen.

2.6.4 Ellerbek-Süd

Die alternative Streckenführung nach Elmschenhagen durch die Geschwister-Scholl-Straße, Poppenrade, den Tröndelweg und den Ellerbeker Weg ist im Rahmen der Multikriterienanalyse des FAR-Verfahrens (Endbericht Anlage 1) ausgetrennt.

2.6.4.1 Bestand

Die Geschwister-Scholl-Straße verläuft einspurig je Richtung zwischen RBZ und einer Kleingartenanlage von der Preetzer Straße bis zur Buswendeanlage am Hans-Geiger-Gymnasium. Im westlichen Seitenraum schließen Geh- und Radweg an die Fahrbahn an. Im Osten sind Grünanlagen mit Straßenbäumen und Straßenbeleuchtung neben dem Schutzstreifen für Fahrradfahrer*innen vorhanden.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftsicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Gegenüber der Bushaltestelle Geschwister-Scholl-Straße sind Längsparkmöglichkeiten vorhanden. Südlich des Gymnasiums quert ein Wanderweg die Geschwister-Scholl-Straße, welcher vom MIV nicht überfahren werden darf. Außer für den Bus-ÖPNV, Radfahrer*innen und Fußgänger ist die Geschwister-Scholl-Straße daher eine Sackgasse. Südlich der querenden Gehverbindung ermöglicht ein kleiner Wendehammer das Wenden, ohne den angrenzenden Schulparkplatz befahren zu müssen.

Die Buswendeanlage am Hans-Geiger-Gymnasium kann vom MIV aus der Straße Poppenrade befahren werden. Sie führt am südlichen Rand des in diesem Bereich mit Mehrfamilien-Blocks in Grünflächen bebauten Stadtteils Ellerbek entlang. Auf der Nordseite der je Richtung einspurigen Straße verläuft ein Schutzstreifen für Fahrradfahrer*innen und ein Gehweg entlang der Wohngrundstücke. Auf der Südseite verlaufen Rad- und Gehweg hinter Parkständen in Senkrechtaufstellung, die durch vereinzelte Bäume unterbrochen werden. Zwischen Gehweg und Wohnblocks sind auf der südlichen Seite weitere Privatparkplätze vorhanden. Am Knotenpunkt zum Tröndelweg ist eine Querungshilfe sowie eine kurze Linksabbiegespur vorhanden.

Der Tröndelweg verläuft zunächst je Richtung einspurig durch ein Wäldchen, wird anschließend von Kleingärten flankiert, bis er im Stadtteil Elmschenhagen auf den Ellerbeker Weg mündet. Auf der Westseite verlaufen Geh- und Radweg zwischen den Kleingärten und einem schmalen Grünstreifen mit Straßenbeleuchtung und Bäumen. Auf der Ostseite verlaufen Geh- und Radweg zwischen Kleingärten und Fahrbahn. Am Eingang zu Elmschenhagen, dem Kreuzungsbereich mit dem Ellerbeker Weg, befindet sich im Bereich der Wohnbebauung auf der Ostseite ein Parkstreifen für Längsaufsteller zwischen Radweg und Fahrbahn.

Der Ellerbeker Weg, der je Richtung einstreifig ist, ist von Einfamilienhäusern mit kleinen Vorgärten gesäumt. Der Straßenquerschnitt zwischen den teilweise unbefestigten Gehwegen auf beiden Seiten ist im Bestand bereits sehr schmal und wird durch Längsparker am westlichen Fahrbahnrand und durch einen schmalen Grünstreifen mit Straßenbeleuchtung, an den in Richtung Fahrbahn ein Zweirichtungsradweg grenzt, vom Gehweg am östlichen Fahrbahnrand weiter verengt.

2.6.4.2 Planung

Da die Streckenführungen durch die Geschwister-Scholl-Straße, Poppenrade, den Tröndelweg und den Ellerbeker Weg ausgeschieden sind, wurden die Planungen zu diesen Streckenführungen im Projektverlauf abgebrochen. Die unvollständigen Planungen werden in diesem Abschnitt beschrieben, es gibt aber keine fertig abgestimmten, ausgearbeiteten und somit zur Veröffentlichung freigegebenen Pläne. In der Geschwister-Scholl-Straße hätte die Planung eine Fahrradstraße westlich der Eigentrasse in Seitenlage vorgesehen. Zwischen den beiden HÖV-Spuren hätten die Bestandsbäume soweit möglich erhalten werden sollen. Westlich an die Fahrradstraße hätte ein Gehweg angeschlossen werden sollen. Die Spuren der Trasse wären zwischen der heutigen Bushaltestelle Geschwister-Scholl-Straße und dem Wanderweg wieder zusammengeführt worden. Dieser wäre von der Trasse

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

am ursprünglichen Ort in Eigentrasse gequert worden. Die Fahrradstraße wäre in zwei Einrichtungsradwege links und rechts der Trasse übergegangen. Dahinter hätten beidseitig Gehwege angeschlossen. Die Trasse wäre mittig mit einem kurzen Abschnitt Mischverkehr über die Buswendeanlage in die Straße Poppenrade verlaufen.

In der Straße Poppenrade wäre der Verkehrsraum auf die Fläche der Senkrecht-parkstände erweitert worden, sodass eine Eigentrasse in Mittellage mit einem mittigen Grünstreifen außerhalb der Haltestellen möglich gewesen wäre. Für eine Bepflanzung mit Bäumen wäre der Grünstreifen nicht ausreichend breit. Seitlich an die Trasse hätte beidseitig eine Fahrradstraße angeschlossen, die von den Bestandsgehwegen flankiert worden wäre. Im Bereich der Haltestellen wären diese versetzt zwischen Trasse und Fahrbahn angeordnet gewesen, sodass die Trasse einen leichten S-förmigen Verlauf gemacht hätte.

Im Tröndelweg hätte die Eigentrasse in westliche Seitenlage verschwenkt. Durch einen für Bepflanzung ausreichend breiten Grünstreifen wäre sie von der Fahrbahn getrennt. Auf der östlichen Seite wäre ab Wohldkoppel ein Rad- und Gehweg zwischen Fahrbahn und Kleingärten vorgesehen.

Im Ellerbeker Weg hätte der Straßenraum durch Grunderwerb erweitert werden müssen, um ausreichend Platz für die HÖV-Trasse zu bieten. Es wäre Mischverkehr bereits im Tröndelweg ab dem Bereich der Einmündung zum Ellerbeker Weg bis zum Weinberg vorgesehen gewesen. Wie im Bestand wäre auf der Westseite ein Gehweg und auf der Ostseite ein Zweirichtungsradweg und ein Gehweg vorgesehen gewesen. Grün- und Parkstreifen sowie ein erheblicher Teil der Vorgärten wären entfallen.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

3 Erläuterungen zu den illustrativen Querschnitten

Die Querschnitte stellen die Aufteilung des Straßenraums an repräsentativen oder hervorzuhebenden Punkten dar. Die Querschnittboxen in textlicher Form im Lageplan und die Querschnittsdarstellungen (Tram und BRT) zeigen die Straßenraumteilung auf der Schnittachse. Änderungen in den Breiten entlang des weiteren Trassenverlaufs sind den Lageplänen zu entnehmen. Die gezeichneten Querschnitte stellen für die Systemvarianten Tram und BRT jeweils neben der Aufteilung des Straßenraums (größtenteils identisch) auch die Lage eventuell vorhandener Oberleitungsmasten und symbolisch zu verstehende Fahrzeuge dar. Hierbei ist zu beachten, dass der Standort und die Bauweise der Oberleitungsmasten nur rein indikativ sind, die erst in der weiteren Planung überhaupt geplant und festgelegt werden können (siehe auch Dokumentation AP E-161 Elektrische Anlagen). Die Darstellung der Oberleitungsmasten ist somit vorläufig. Ein im Querschnitt dargestellter Oberleitungsmast bedeutet nicht, dass dieser genau auf der Schnittachse vorgesehen ist. Eine Übersicht über die mit Oberleitungen vorgesehenen Strecken sind für Tram und BRT den folgenden zwei Abbildungen zu entnehmen.

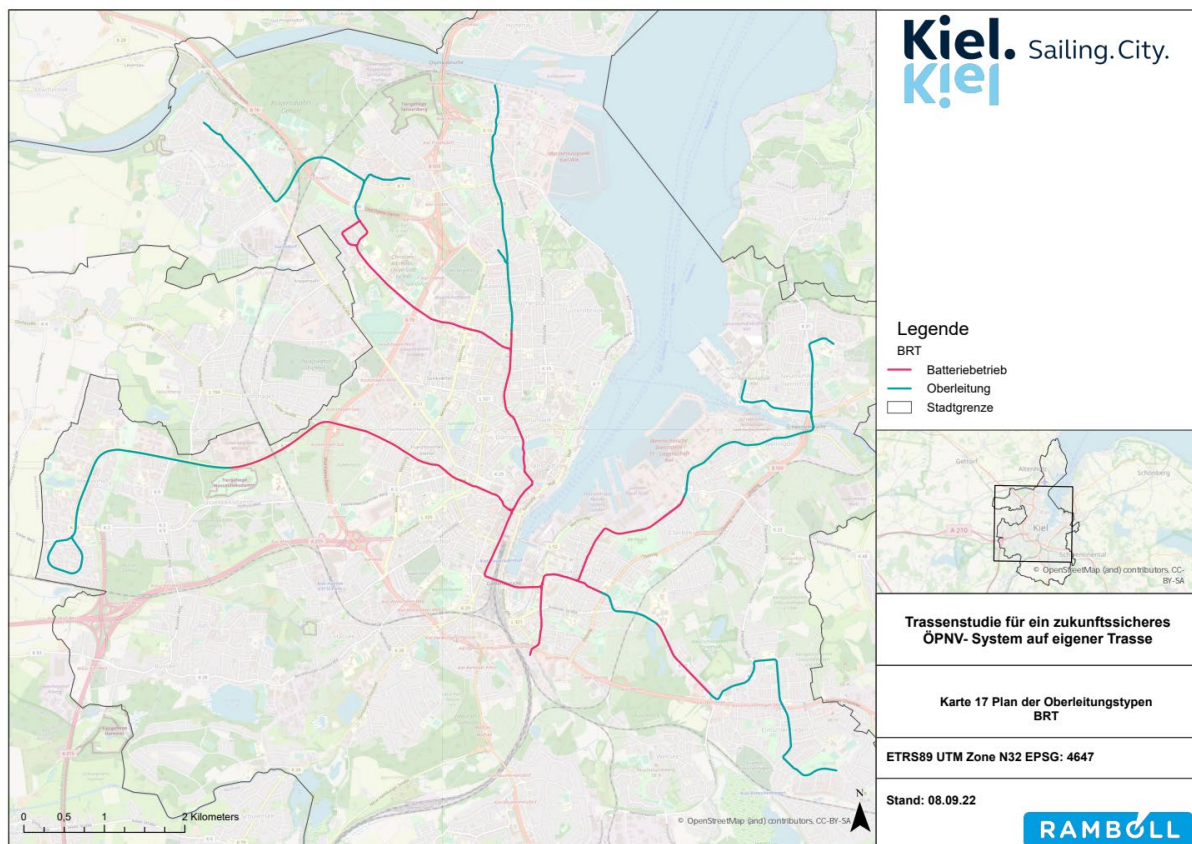


Abbildung 4 Plan der Oberleitungstypen BRT

Dokumentation AP E-130.5
Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten
Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

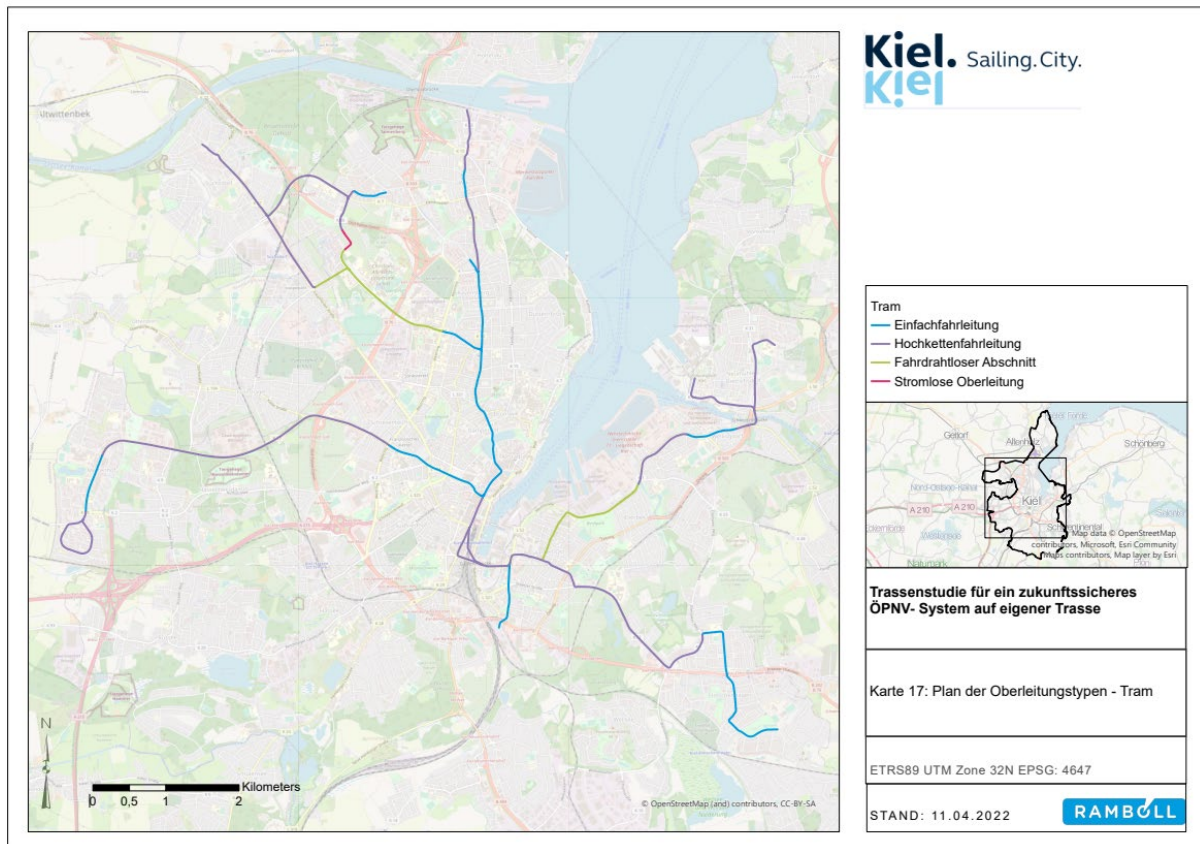


Abbildung 5 Plan der Oberleitungstypen Tram

Über den Unterbau und weitere Bauelemente wie Borde und Rinnen geben die Querschnitte aufgrund des aktuellen Detaillierungsgrades keine Auskunft. Ausstattung und Gestaltungselemente sind aus denselben Gründen nicht oder nur exemplarisch vorhanden. Die Höhenversätze sind – im Gegensatz zu den Breiten – nicht maßstabsgetreu. Sie sollen ausschließlich bauliche Möglichkeiten zur eindeutigen Trennung der unterschiedlichen Spuren andeuten.

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

4 Anlagen

Lagepläne mit illustrativen Querschnitten Kernnetz 35 km

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Glossar und Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
Abschichtung	Mit Hilfe des Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens (FAR-Verfahren) wurden alle sinnvoll wirtschaftlich, technisch und nachfrageseitig machbaren Streckenabschnitte für Tram oder BRT von ca. 128 km Streckenlänge auf das Kernnetz von 35,8 km abgeschichtet.
Abschnitt	Strecken können aus verschiedenen Abschnitten bestehen
Bahnkörper	Fahrweg für Tram Kann als unabhängiger (völlig getrennt vom übrigen Verkehr), besonderer (im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, jedoch durch bauliche Maßnahmen wie z. B. Bordsteine, Hecken oder Baumreihen vom übrigen Verkehr getrennt) oder straßenbündiger (Nutzung des Verkehrsraums anderer Verkehrsteilnehmer wie Fahrbahn oder Fußgängerzone) Bahnkörper ausgebildet sein.
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BRT	Bus-Rapid-Transit Fahrbahngebundenes hochwertiges ÖPNV-System auf überwiegend eigener Trasse, in dem meist Doppelgelenkbusse als Fahrzeuge eingesetzt werden
CAU	Christian-Albrechts-Universität zu Kiel
Design Freeze	Übergabeversion aller relevanten Planunterlagen, an die andere Arbeitspakete wie die Variantenuntersuchung

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
	und die Kostenschätzung anknüpfen, und die in Teilen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. In der Trassenstudie gibt es insgesamt drei Design Freezes, die unter Berücksichtigung aller internen und externen Rückmeldungen iterativ aufeinander aufbauen.
DIN	Deutsches Institut für Normung
DFI	Dynamische Fahrgastinformation, Anzeige an den Haltestellen
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehr
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EMF	Elektromagnetisches Feld
ETCS	European Train Control System
FAR-Verfahren	Formalisiertes Abwägungs- und Rangordnungsverfahren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Gesamtszenario	In einem Netz sinnvoll zusammengesetzte (Teil-) Varianten
GIS	Geographisches Informationssystem
GUW	Gleichrichter-Unterwerk für die Stromversorgung Tram oder BRT
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; Fördermöglichkeiten des Bundes für schienengebundene Verkehrswege (und Seilbahnen)
Hauptroute Radverkehr	2.000-4.000 Radfahrende/24h
HBF	Hauptbahnhof
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
HÖV	Hochwertiges Öffentliches Personennahverkehrssystem
HVZ	Hauptverkehrszeit
Inbetriebnahmestufe	Das Kernnetz besteht aus verschiedenen Inbetriebnahmestufen, welche zeitlich versetzt realisiert werden
Kernnetz	Alle nach Anwendung des FAR-Verfahrens am Ende der Trassenstudie übrig gebliebenen Strecken der Tram / des BRT inkl. der Betriebshofstrecke zusammengesetzt zu einem Netz
Korridor	Ein grob abgegrenzter geographischer Raum zwischen der Innenstadt und einem peripheren Stadtteil, der eine oder mehrere Strecken beinhaltet
KVG	Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
Laststufe	Die Laststufen nach den Technischen Regeln Bremse der BOStrab bezeichnen verschiedene Beladungszustände, Laststufe I ist die geringste, III, die Höchste
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LH	Landeshauptstadt
Linie	Betriebliche HÖV-Bedienung (Tram oder BRT) einer oder mehrerer Strecken des Kernnetzes
LSA	Lichtsignalanlage
Mitfall	Realisierung der geplanten Maßnahmen im HÖV, Tram oder BRT (Bestandteil der Standardisierten Bewertung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
KielRegion Modell	VISUM-Verkehrsmodell der KielRegion (siehe auch VISUM)
Netzhierarchie	Die Netzhierarchie trennt das zukünftige in die Hauptkorridore, welche durch den Hochwertigen Öffentlichen Verkehr (Tram oder BRT) bedient werden und das nachgeordnete Busnetz von nachfragestarken Hauptbuslinien und allen weiteren Buslinien.
NKU	Nutzen-Kosten-Untersuchung

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
	<p>Instrument zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Verkehrsprojekten</p> <p>Eine NKU nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung mit positivem Ausgang ist Grundlage zur Beantragung von Bundesfördermitteln für eine Maßnahme des öffentlichen bzw. Schienenpersonennahverkehrs gemäß GVFG</p>
NKU-Fälle	<p>Verschiedene Gesamtszenarien, die in der NKU (Nutzen-Kosten-Untersuchung) der Trassenstudie (vereinfachte Standardisierte Bewertung) betrachtet werden (Ist-, Ohne- und Mitfälle)</p>
NVZ	<p>Nebenverkehrszeit</p>
OB.M	<p>Stabsstelle Mobilität der Landeshauptstadt Kiel</p>
ÖDA	<p>Öffentlichen Dienstleistungsauftrags</p>
Ohnefall	<p>Der Ohnefall ist ein Bestandteil der Standardisierten Bewertung. Er stellt einen die Weiterentwicklung des Ist-Zustandes im öffentlichen Verkehr dar, falls das HÖV-System (Tram oder BRT) nicht eingeführt wird. Der Ohnefall muss realistisch und umsetzbar sein, eine formale Grundlage besitzen (z.B. Bestandteil eines Nahverkehrsplans sein) und mit dem Zuwendungsgeber abgestimmt werden.</p> <p>Der Ohnefall wird in der Standardisierten Bewertung mit dem Mitfall (Tram- und BRT-System) verglichen.</p>
ÖPNV	<p>Öffentlicher Personennahverkehr</p>
Paarvergleich	<p>Mit Hilfe des Formalisierten Abwägungs- und Rangordnungsverfahrens (FAR-Verfahren) wurden sich gegenseitig ausschließende Abschnitts- bzw. Streckenvarianten innerhalb eines Korridors in einem Paarvergleich bewertet zur Identifizierung von Vorzugsabschnitten bzw. -strecken und im Rahmen der Abwägung zur Abschichtung und Reduzierung von nicht aussichtsreichen Varianten</p>
PBefG	<p>Personenbeförderungsgesetz</p>

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
PPP	PPP (In Englisch: Private Public Partnership) bezeichnet die gemeinsame vertraglich geregelte Projektabwicklung von öffentlichen und privaten Partnern. In Deutschland wird dafür auch der Begriff ÖPP, Öffentlich-Private-Partnerschaft, genutzt.
Premiumrouten Radverkehr	> 4.000 Radfahrende/24h
Radius/Radien	Das Hochwertige Öffentliche Personennahverkehrssystem (HÖV) kann nur bestimmte Mindestradien in Kurven bedienen. Diese sind bei der Infrastrukturplanung beachtet worden.
RASt	Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen
Regiotram	Schienengebundenes Verkehrssystem, welches das städtische Tramnetz in der Stadt Kiel mit dem Eisenbahnnetz in der Region über Anschlussstrecken umsteigefrei verbindet (bisher StadtRegionalBahn, SRB)
RiLSA	Richtlinien für Signalanlagen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Standardisierte Bewertung	Bundeseinheitliches Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung von ÖPNV-Projekten in Deutschland
Strecke	Eine eindeutige Verbindung zwischen zwei Punkten, die aus verschiedenen Abschnitten bestehen kann
Streckennetz	Alle Strecken der Tram / des BRTs zusammengesetzt zu einem Netz
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
TAB	Technische Aufsichtsbehörde
Teilszenario	In einem Korridor sinnvoll zusammengesetzte (Teil-)Varianten
TÖB	Träger öffentlicher Belange

Dokumentation AP E-130.5

Erläuterungen zu den Lageplänen mit illustrativen Querschnitten

Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse

Abkürzung / Fachbegriffe	Erklärung / Beschreibung
Tram	Schienengebundenes hochwertiges ÖPNV-System auf eigener Trasse
Trassenstudie	Technische Studie mit vertiefter Infrastruktur- und Gesamtsystemplanung
Trassierung	Entwerfen und Festlegen der Linienführung ("Trasse") eines Verkehrsweges (Straßen, Bahnstrecken) in Lage, Höhe und Querschnitt
TRStrab Spurführung (TR Sp)	Technische Regeln für die Spurführung von Schienenbahnen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)
TRStrab Trassierung	Technische Regeln für Straßenbahnen – Trassierung von Bahnen
TSI-PRM	Technische Spezifikation der Eisenbahn-Interoperabilität – Personen mit eingeschränkter Mobilität (Technical Specifications for Interoperability – People with reduced mobility)
UIC	Internationaler Verband der Eisenbahnen (International Union of Railways)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
Varianten	Verschiedene Strecken(-abschnitte), welche sich im Kernnetz gegenseitig ausschließen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Zeitinsel	Eine Zeitinsel bezeichnet einen bestimmten Zeitraum, welcher durch Kurse des Hochwertigen Öffentlichen Personennahverkehrssystems eingehalten werden muss, um den Takt einzuhalten (wenn sich z.B. 2 Linien verzweigen oder viele Linien auf einem Abschnitt verkehren)
Zu- und Abgangszeit	Weg vom Startpunkt zur Haltestelle bzw. von der Haltestelle zum Zielpunkt

Anmerkung: Stand 15.09.22