

Abschlussbericht

Konzeptstudie Städtebauliche Vertiefungsbereiche

Stand: 18.06.2025

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung	3
Anlass und Auftrag	
Zielsetzung	
Auswahl der Vertiefungsbereiche	
2. Grundlagen	5
Analyse Vor Ort	
Ziele und Rahmenbedingungen der beteiligten Ämter	
Vorplanung Verkehrsplanung Stadtbahn	
Nachzuholende Planung	
3. Phase 1: Analyse	7
Vorgehen Analyse	
Ergebnisse Analyse	
4. Phase 2: Konzeptstudie	9
Vorgehen	
Öffentlichkeitsbeteiligung	
Ergebnisse Konzeptvarianten	
Ergebnisse Vorzugskonzepte	
5. Anwendung	16
Bindung Stadtbahnplanung	
Planungstiefe	
6. Anlagen	17
Anlage 1: Steckbriefe + Analyse Vertiefungsbereiche	
Anlage 2: Je drei Konzeptvarianten pro Vertiefungsbereich	
Anlage 3: Vorzugskonzepte Vertiefungsbereiche	
7. Impressum	18

1. Einführung

1.1 Anlass und Auftrag

Mit der Einführung einer Stadtbahn in Kiel geht eine – in diesem Umfang und dieser Bedeutung - einmalige Neugestaltung des öffentlichen Raumes an der Trasse und den anliegenden öffentlichen Räumen einher. Aus diesem Grunde wurde die Verwaltung beauftragt, im Rahmen der Vorplanung für die Stadtbahn an fünf zentralen Räumen in der Stadt vertiefende städtebaulich-freiraumplanerische Studien zu beauftragen. Ziel ist es, frühzeitig die freiraumplanerische und städtebauliche Integration der Stadtbahn in den Stadtraum für diese Bereiche in einer besonders hohen Qualität zu gewährleisten sowie ergänzend zu den Planungsparametern der Trassenstudie (Drs. 0160/2021) mögliche Elemente bzw. Bausteine zur Gestaltung des öffentlichen Raumes für das gesamte Streckennetz abzuleiten. Die Inhalte werden mit dem von Grünflächenamt parallel beauftragten Straßenbaumkonzept (Drs. 0120/2023) in der weiteren Entwicklung der städtebaulichen Vertiefungsbereiche abgestimmt.

1.2 Zielsetzung

Bereits in der Trassenstudie, erarbeitet durch den von der LH Kiel beauftragten Gutachter Ramboll, wurde herausgestellt, dass die Implementierung der Stadtbahn die Chance bietet, den Straßen- und Stadtraum insgesamt über verkehrliche Aspekte hinaus umfassend freiräumlich und städtebaulich zu qualifizieren.

Die vorliegende Konzeptstudie mit den ausgewählten freiraumplanerisch städtebaulichen Vorzugskonzepten bildet eine konzeptionelle Grundlage für die weitere Entwurfsplanung der Stadtbahn. Dabei formulieren die Konzepte jeweils einen Vorschlag zur Weiterentwicklung, belassen jedoch gleichzeitig ausreichend Spielraum für Weiterentwicklung und Integration weiterer oder angrenzender Freiraumgestaltungen oder anderer Planungen.

Basis der Zielsetzungen bilden die von Ramboll im Rahmen der Trassenstudie entwickelten Leitbilder (Drs. 0160/2021). Sie dienen dazu, eine einheitliche Orientierung zu geben und die grundsätzlichen und damit allgemeingültigen Vorstellungen über angestrebte Ziele in Bezug auf die städtebauliche Integration zu erläutern. Bindende Grundlage ist die beschlossene Verkehrsplanung zur Inbetriebnahmestufe 1 (IBS 1) sowie die Gutachterempfehlung für die IBS 2, um von Anfang an die verkehrlichen Anforderungen und Rahmenbedingungen als Basis der Planung sicherzustellen.

Konkrete Ziele sind:

- Entwicklung einer hochwertigen gestalterischen Einheit aus öffentlichem Verkehrsraum und Freiraum mit Wiedererkennungswert bei gleichzeitiger Herausstellung besonderer und identitätsstiftender Qualitäten.
- Aufwertung des Stadtbilds unter Berücksichtigung ökologischer und klimatischer Faktoren im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung und Integration Blau-Grüne Infrastruktur.
- Berücksichtigung vielseitiger Nutzungsansprüche für eine soziale und funktionelle Durchmischung (z.B. Schaffung von Flächen für Außengastronomie oder Auslagen der Geschäfte auf Geh- und angrenzenden Platzbereichen, unter Berücksichtigung ausreichender Gehflächen für den Fußverkehr).

- Gestaltung von sicheren, städtischen Räumen für alle mit hoher Aufenthaltsqualität sowie intuitive, barrierefreie Führung und Auffindbarkeit der Verkehrslagen.
- Attraktivierung der öffentlichen Freiräume und somit Erhöhung der Anziehungskraft der Erdgeschossnutzungen (Standortfaktor).

1.3 Auswahl der Vertiefungsbereiche

Bereits während der Trassenstudie wurden besondere Bereiche entlang der zukünftigen Stadtbahntrasse identifiziert, welche für eine vertiefende städtebauliche Betrachtung in Frage kommen. Sie zeichnen sich durch ein besonderes Aufwertungspotential und/oder besonders prägnante und städtebaulich wichtige Schlüsselräume aus. Diese wurden im Städtebaulichen Konzept der Trassenstudie herausgearbeitet und eine erste Umfeldanalyse- und Potenzialanalyse durchgeführt: ([Teilbericht E-140](#) der Trassenstudie): .



Abbildung 01

Städtebauliche Vertiefungsbereiche entlang der Stadtbahntrasse

- 1 - Zentrum Wellingdorf
- 2 - Zentrum Gaarden
- 3 - Hauptbahnhof
- 4 - Südliche Holtenauer Straße
(Arkaden bis Bernhard-Minetti-Platz)
- 5 - Zentrum Wik

(Quelle: Bruun & Möllers, Hamburg)

2 Grundlagen

Im Sinne einer Konzeptstudie wurden die zu beachtenden Grundlagen für die Städtebaulichen Vertiefungsbereiche fachlich abgewogen und mit Hinblick auf die weiteren Leistungsphasen auf die notwendigen Rahmenbedingungen reduziert.

2.1 Analyse vor Ort

Basis der Grundlagenermittlung bildet die durch das Planungsbüro Bruun & Möllers durchgeführte Analyse des Ortes hinsichtlich seiner Eigenarten und Potentiale, festgehalten in gestalteten Übersichtsblättern, sogenannten Steckbriefen (siehe Anlage 1). Sie enthalten in ihrem Betrachtungsraum prägnante Kenndaten und Bilder sowie identifizierte Stärken und Schwächen.

2.2 Ziele und Rahmenbedingungen der beteiligten Ämter

Eine weitere Grundlage bilden die parallel aus den beteiligten Ämtern zum Projektstart eingebrachten Ziele und Rahmenbedingungen. Die Inhalte wurden in der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe, bestehend aus den Stadtbahnkoordinator*innen des Projektteams Stadtbahn, Vertreter*innen des Eigenbetriebes Beteiligungen sowie der Stabsstelle Stadtbahn DVI.SB (vormals OB.M – Stabsstelle Mobilität) gesammelt und abgestimmt. Die intensive Begleitung im vierwöchigen Turnus sicherte den Einfluss und die intensive fachliche Auseinandersetzung mit Entwurfsthemen.

2.3 Vorplanung Verkehrsplanung Stadtbahn

Bereits im Rahmen der Trassenstudie war die Grundlage für die städtebaulichen Überlegungen die Betrachtung des Straßenraums nach französischem Vorbild – von Fassade zu Fassade. Das bedeutet, dass nicht nur der Trassenkorridor, sondern der Straßenraumquerschnitt in seiner Gesamtheit betrachtet wird. Zur Erfüllung der Nachhaltigkeitsziele der LH Kiel ist eine ganzheitliche Betrachtung unabdingbar. Auch zeigen Erfahrungen bei neugebauten ÖPNV-Trassen einschließlich der Umgestaltung der umliegenden Straßenräume, dass davon sowohl der öffentliche Verkehr als auch das Umfeld profitieren können: die neu gestalteten Räume stellen ein attraktives Ziel für viele Aktivitäten dar, Menschen kommen gerne dahin und nutzen dabei oft das neue öffentliche Verkehrssystem. Dies beinhaltet eine integrierte Betrachtung des gesamten Stadtraums

Maßgebend, und somit direkt für die Verkehre Fuß, Fahrrad, Stadtbahn und Motorisierter Individualverkehr (MIV) übernommen, ist immer die von der Ratsversammlung beschlossene Verkehrsplanung (IBS 1) oder die fertiggestellte Vorzugsvariante der Verkehrsplanung zur IBS 2 der Stadtbahn. Neben der beschlossenen Verkehrsplanung wurden auch Details zur technischen Ausstattung der Stadtbahn (z.B. Unterwerke zur Stromzufuhr und Oberleitungsmasten) in den Entwurf einbezogen. Eingang in die Planwerke finden diese erst im Rahmen der folgenden Entwurfsplanung.

Die Ergebnisse zu Standorten von Mobilitätsstationen wurden aus dem separaten Teilauftrag der Vorplanung Stadtbahn zur intermodularen Verknüpfung der Verkehre übernommen, in welchem die Ausgestaltung und Verortung der Mobilitätsstationen geplant wurden.

2.4 Nachzuholende Planung

Aufgrund der Komplexität des Gesamtprojektes lagen zum Zeitpunkt der Erstellung nicht alle Grundlagen einer Freiraumplanung vor. Wo dies der Fall war, wurden Annahmen abgeleitet und auf dieser Basis die Konzepte der Vertiefungsbereiche gemeinsam mit der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe weiterentwickelt. Dies betrifft z.B. folgende Themen:

- Leitungsplanung / Leitungsverlegung (Regenwasser (RW), Schmutzwasser (SW), Trinkwasser (TW), Fernwärme, Gas, Strom und weitere Medien): Zum Zeitpunkt der Erstellung der Vertiefungsbereiche lag noch keine Planung vor. Daher wurden die aktuellen Leitungspläne (ohne Verlegung zur Stadtbahn) gesichtet, um schwerwiegende Planungskonflikte (schwierig zu verlegende Gasleitungen oder Sammler) frühzeitig zu identifizieren und die Planung entsprechend auszurichten.
- Beleuchtungsplanung
- Straßenbaumkonzept der LH Kiel: Hier erfolgt die Fertigstellung voraussichtlich im Sommer 2026. Über die gemeinsame Projektgruppe erfolgt regelmäßig inhaltlicher Austausch in der Erstellung. Für die Konzepte der städtebaulichen Vertiefungsbereiche wurden deswegen zunächst aktuelle Bestandspläne zu Grunde gelegt.
- Gutachten „Bäume auf Leitungen“: Fertigstellung voraussichtlich 2026. Das Gutachten untersucht Restriktionen und Möglichkeiten der Integration von Freiraumplanung und Kanalbau insbesondere im Bereich des Wurzelwerkes. Nach Fertigstellung sollen die Ergebnisse des Gutachtens in die weitere Planung der Stadtbahn einfließen.

3 Phase 1: Analyse

3.1 Vorgehen Analyse

Zu Projektbeginn erfolgte eine kompakte Grundlagenermittlung und Ortsanalyse durch das gesamte Projektteam. Ziel war es, die Aufgabenstellung sowie die planerischen Rahmenbedingungen und Restriktionen schnell zu erfassen und bestehende Konzepte zu integrieren. Parallel dazu wurden alle verfügbaren Datengrundlagen gesichtet und ausgewertet. Für die fünf definierten Vertiefungsbereiche entstanden erste Blattschnitte als Arbeitsgrundlage.

Zum Projektauftritt wurde ein ganztägiger Workshop mit Ortsbegehung durchgeführt. Beteiligt waren Vertreter*innen des Umweltschutz-, Stadtplanungs-, Tiefbau- und Grünflächenamts, des Eigenbetriebs Beteiligungen, der Stabsstelle Stadtbahn sowie die Projektleitungen von Bruun & Möllers.

Ziel war es, ein gemeinsames Verständnis für die räumlichen und funktionalen Zusammenhänge, Potenziale und Herausforderungen zu entwickeln. Die Ergebnisse der Grundlagenermittlung wurden in standardisierten Übersichtsblättern zusammengefasst. Diese dienen als Arbeitsgrundlage für die Konzeptentwicklung und das Dialogverfahren.

Jedes Übersichtsblatt umfasst:

- einen Steckbrief mit Kenndaten, Betrachtungsraum und Trassenverlauf,
- eine Fotodokumentation ortsbildprägender Situationen,
- eine Analyse der räumlichen Stärken und Schwächen,
- Determinanten und Prämissen, abgeleitet aus Ortsanalyse und Ämterbeteiligung.

Die Ergebnisse dieser Ortsanalysen wurden dokumentiert und in Form von Karten, Grafiken und Tabellen aufbereitet (siehe Anlage 2). Die Darstellung in den Steckbriefen erfolgte bewusst maßstabslos und visuell einfach verständlich, um sowohl die schnelle fachliche Weiterbearbeitung als auch eine intuitiv verständliche Kommunikation mit Öffentlichkeit und Stakeholdern sicherzustellen. Die Übersichtsblätter bilden eine zentrale Grundlage für die weitere Konzeptentwicklung.

3.2 Ergebnis Analyse

Die fünf sehr unterschiedlichen Vertiefungsbereiche lassen sich in Eckpunkten wie folgt beschreiben:

1. Zentrum Wellingdorf

Stadträumlich gemischtes Quartierszentrum mit Versorgungsschwerpunkt und starker Nahmobilitätsverflechtung. Identitätsstiftend und damit weiter herauszuarbeiten sind die Verknüpfungen zum Seefischmarkt, dem Standort GEOMAR und der Schwentine. Der öffentliche Raum ist überwiegend verkehrsdominiert vom MIV; Potenziale bestehen in der Aufwertung der Schönberger Straße und des Lunaplatzes. Ziel ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Stärkung grüner Strukturen und die klare Gliederung der Mobilitätsangebote.

2. Zentrum Gaarden

Lebendiger Stadtteil mit markanten öffentlichen Räumen. Der Vinetaplatz fungiert als wichtiger Treffpunkt, weist jedoch gestalterisches und funktionales Optimierungspotenzial auf. Er ist Teil der zentralen – durch den aktuell als Parkplatz genutzten Alfons-Jonas-Platz und Elisabethstraße geprägten - Quartiersachse, die das wesentliche Rückgrat des öffentlichen Raumes bildet. Durch die Integration der Stadtbahn entsteht ein erhebliches Potential für eine bessere Anbindung, die Attraktivierung der öffentlichen Räume und die Ausbildung eines neuen Zentrums. Ziel ist entsprechend auf der gesamten Achse die Verbesserung der Wegeführung, die Konfliktminimierung im Verkehr mit der Stadtbahn und die Sicherung der grünen Infrastruktur.

3. Umfeld Hauptbahnhof

Zentrale Mobilitätsdrehscheibe mit hoher Frequenz, jedoch erheblichen funktionalen und gestalterischen Mängeln. Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer*innen und mangelnde Aufenthaltsqualität prägen das Bild. Ziel ist die Neuordnung der zusätzlichen Verkehre, klare Wegeführung und die Orientierung sowie Qualifizierung des Bahnhofsbereiches als repräsentativer Stadtraum.

Der nördlich gelegene Vorplatz des Hauptbahnhofes ist nicht Teil der städtebaulichen Vertiefungsbereiche, da hier die Stadtbahnplanung keinen direkten Einfluss nehmen wird.

4. Holtenauer Straße (südlicher Bereich)

Wichtige innerstädtische Geschäftsstraße mit starker Nutzung, aber für den MIV überdimensioniertem Straßenquerschnitt. Konflikte zwischen Fuß-, Fahrrad- und Kraftfahrzeugverkehr durch zu gering dimensionierte und unübersichtliche Wegeflächen sowie Defizite in Querbarkeit sind prägend. Beidseitige Baumreihenbegleiten den öffentlichen Raum durchgängig. Ziel ist eine Umgestaltung zugunsten von zusätzlicher Aufenthaltsqualität, begleitender grüner Infrastruktur und multimodaler Erreichbarkeit.

5. Quartiersplatz Wik

Kompakter Raum mit identitätsstiftendem Charakter und wertvoller Grünausstattung. Die Materialwahl im Straßenraum ist uneinheitlich, Radwegeführungen sind unklar. Aus der städtebaulichen Voruntersuchung VU/IEK „Grüne Wik“ wird das Ziel aufgenommen, einen zentralen Quartiersplatz zu etablieren. Ziel ist die Stärkung der Platzqualität für zukünftige stadtteilbezogene Veranstaltungen sowie die Integration multimodaler Mobilitätsangebote und vorhandener Grünflächen und Bestandsbäume in die Gesamtkonzeption.

4 Phase 2: Konzeptstudie

4.1 Vorgehen

Zu Beginn der Konzeptphase wurden für jeden der fünf Vertiefungsbereiche je drei skizzenhafte Testentwürfe erarbeitet. Grundlage bildeten die abgestimmten Prämissen und Vorgaben aus der Analysephase. Ziel war es, ganzheitliche Konzepte unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Nutzenden zu entwickeln. (siehe Anlage 2)

Die Konzeptansätze beinhalten erste Grobzonierungen des öffentlichen Raums zwischen den Gebäudefassaden sowie erste Ideen zum grundsätzlichen Charakter und Vorschläge zu möglicher Möblierung und Materialität. Aspekte wie Aufenthaltsqualität, Nachhaltigkeit und Barrierefreiheit wurden ebenso berücksichtigt wie verkehrliche und verkehrsrechtliche Anforderungen. Die Entwicklung der Konzeptansätze erfolgte in enger Abstimmung mit der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe. Dabei wurden individuelle Lösungen für die jeweiligen Teilräume herausgearbeitet. Begleitet wurde die Entwicklung durch eine intensive Beteiligung von Öffentlichkeit, Ortsbeiräten und zentralen Stakeholdern.

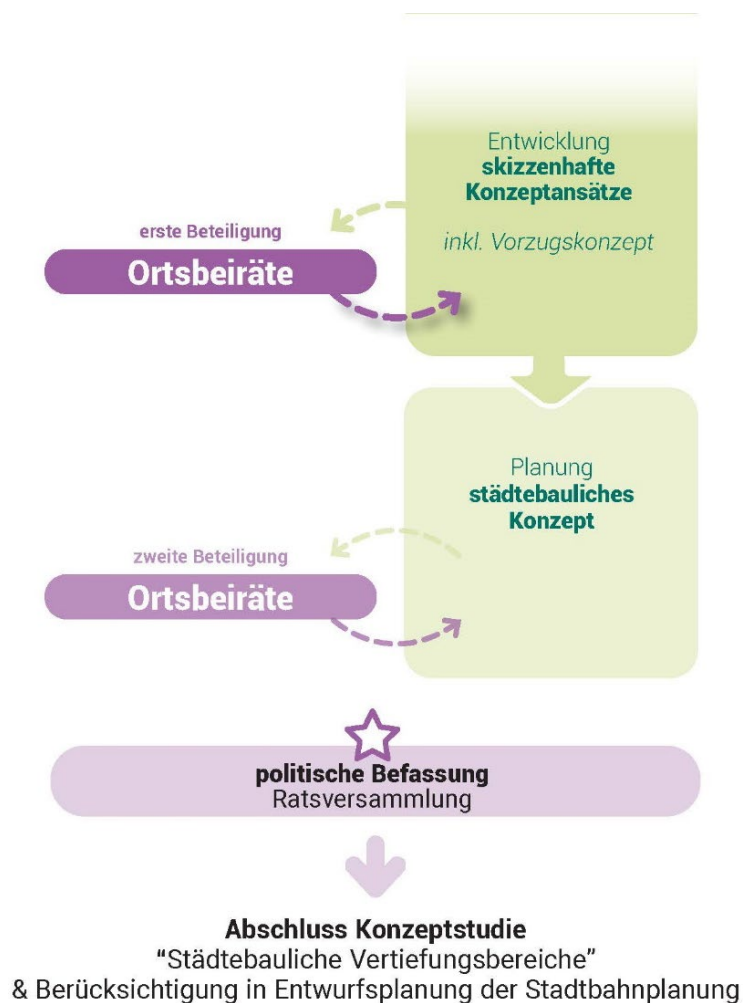
4.2 Ortsbeirats- und Stakeholderbeteiligung

Aus den Erfahrungen der Verkehrsplanung mit einer umfangreichen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie der kontinuierlichen Einbindung von Ortsbeiräten und Politik ergab sich eine ähnlich intensive Beteiligung der Ortsbeiräte und wichtigen Stakeholdern entlang der Strecke. Zudem wurden wichtige Multiplikator*innen (wie die IHK oder das Forum Innenstadt) zu dem Projekt mit verschiedenen Arbeitsständen informiert und beteiligt. So konnten frühzeitig gegensätzliche Interessen identifiziert und aufgegriffen werden, um diese vor der eigentlichen Konzeptfertigstellung berücksichtigen zu können.

Beide Planungsstufen der Studie, die Entwicklung der drei Konzeptvarianten sowie die Ausarbeitung der ausgewählten Vorzugsvariante wurden jeweils in einer öffentlichen Beteiligungsrunde in den Ortsbeiräten vorgestellt und diskutiert.

Die erste Beteiligung startete im September 2024 mit dem Gewerbeverein „Die Holtenauer“ und dem Gewerbeverein „Die Gaardener“. Danach folgten im November zu den ersten vier von fünf Vertiefungsbereichen die entsprechenden Ortsbeiräte Ellerbek / Wellingdorf, Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook und Gaarden. Die Vorabzüge wurden in teilweise parallel stattfindenden Vor-Ort-Terminen vom Planungsbüro vorgestellt und vom Projektteam fachlich begleitet, um eine qualifizierte Vorstellung und Diskussion der Arbeitsergebnisse sicherzustellen. Die Konzeption des Zentrums Wik wurde in der ersten Runde zurückgestellt, da dies Teil der IBS 2 ist und die Verkehrsplanung zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen war.

Zur Ausarbeitung und Vertiefung der fünf Vorzugskonzepte folgte die zweite Beteiligung im März 2025 mit denselben Akteur*innen zum Abgleich der Konzeptplanung. Gleichzeitig konnte die Abwägung der aufgenommenen Punkte vorgestellt und ein Ausblick auf die weiteren Planungsphasen der Stadtbahn gegeben werden. Der Vertiefungsbereich Wik wurde in kurzer Zeit weiterentwickelt, dem Ortsbeirat im April 2025 und abschließend im Mai 2025 vorgestellt.

**Abbildung 02**

Beteiligung der Ortsbeiräte und Stakeholder
im November 2024 und April/Mai 2025
(Quelle: Bruun & Möllers, Hamburg)

4.3 Ergebnisse Konzeptvarianten

1. Zentrum Wellingdorf

Für das Zentrum Wellingdorf wurden drei Testentwürfe mit unterschiedlichen Schwerpunkten entwickelt. Variante 1 verfolgt ein integriertes Konzept, bei dem die Schönberger Straße und der Lunaplatz zu einem großräumigen Quartierszentrum mit einheitlicher Gestaltung und durchgängiger Aufenthaltsqualität zusammengeführt werden. Variante 2 konzentriert sich auf eine klar definierte Platzgestaltung im zentralen Kreuzungsbereich Am Seefischmarkt / Gabelsberger Straße, stärkt die Linearität des Straßenraums durch Baumreihen und fasst den Lunaplatz gestalterisch ein. Variante 3 nutzt sogenannte „Platzspangen“, um angrenzende Grünverbindungen in den Straßenraum zu ziehen und ein bewusstes gestalterisches Leitmotiv zu etablieren. Alle Varianten zielen auf eine bessere Anbindung an die Schwentine (Erholungsbereich / Fähranleger Wellingdorf), die Stärkung der Adresse „Zentrum Wellingdorf“ und die Integration der bestehenden Freiraumqualitäten ab.

2. Zentrum Gaarden / Vinetaplatz

Im Zentrum Gaarden wurden drei Varianten entwickelt, die mit unterschiedlichen Gestaltungsansätzen auf die vorhandene urbane Dichte reagieren. Variante 1 („Pocket Squares“) strukturiert die Fußgängerzone über kleinere Platzbereiche entlang der Elisabethstraße, wobei die Trasse in das Belagsbild integriert wird. Variante 2 („Buntes Gaarden“) nutzt starke Gestaltungselemente, um insbesondere den Vinetaplatz und den Alfons-Jonas-Platz als eigenständige Orte zu inszenieren. Variante 3 („Gaardenachse“) vom Alfons-Jonas-Platz zum Vinetaplatz schlägt eine neue, identitätsstiftende Gestaltung vor, die sich bewusst von der Umgebung abhebt. Ziel aller Varianten ist es, eine dem spezifischen Charakter von Gaarden angemessene neue städtebauliche Qualität im öffentlichen Raum zu schaffen und den unterschiedlichsten Nutzungsansprüchen nachhaltig gerecht zu werden.

3. Hauptbahnhof

Für das Umfeld des Hauptbahnhofs wurden drei Varianten konzipiert, die auf die hohe Komplexität der Verkehrssituation reagieren. Variante 1 entwickelt eine zusätzliche Platzsituation entlang der neuen Stadtbahnachse und schafft eine grüne Verbindung Richtung Innenstadt. Variante 2 fokussiert sich auf eine „Mobilitätsstrasse“, die mit klaren Formen und Landmarken (insbesondere durch die Haltestellenarchitektur) die verschiedenen Verkehrsangebote sichtbar ordnet. Variante 3 setzt auf vernetzte Mobilitätsknotenpunkte für Bus, Bahn und Stadtbahn, ergänzt um neue gestalterische Strukturen wie Dachflächen und Platzräume. Alle Varianten zielen auf eine funktionale Neuordnung, eine stärkere Verbindung von Stadtbahn- und Bushaltestellen, Hauptbahnhof, ZOB und Fähranleger sowie die städtebauliche Aufwertung des Vorplatzes als Entree der Stadt ab.

4. Holtenauer Straße (südlicher Bereich)

Für die südliche Holtenauer Straße, zwischen Arkaden und Wrangelstraße, wurden drei Varianten erarbeitet, die jeweils eigene Schwerpunkte setzen. Variante 1 („Bunte Holtenauer“) nutzt Begrünung und Aufweitungen des Straßenraumes zur Förderung der Aufenthaltsqualität und verbindet die Quartiere über neue Platzstrukturen. Variante 2 („Grüne Holtenauer“) orientiert sich stärker am linearen Straßenmotiv und ergänzt es um grüne Trassen, neue Stadtmöbel und Retentionsflächen. Variante 3 („Flaniermeile Holtenauer“) schlägt eine zusammenhängende Raumfolge vor, die über Belagswechsel und grüne Ränder eine neue Achse schafft. Ziel ist in allen Fällen die Stärkung der Holtenauer Straße als multifunktionaler Stadtraum mit verbesserter Querbarkeit und gestalterischer Identität.

5. Quartiersplatz Wik

Im Zentrum Wik wurden drei Varianten mit dem Fokus auf die Aufwertung des öffentlichen Raumes rund um das Behördenzentrum Mercatorstraße entwickelt. Variante 1 entwickelt zwei kleinere Quartiersplätze mit baumnahen schattigen Sitzmöglichkeiten, Blühwiesen und klarer gestalterischer Abgrenzung, wobei das Holtenauer Straßenmotiv mit seinen Baumreihen erhalten bleibt. Variante 2 öffnet den Raum zu einem durchgehenden Platz, der beide Seiten mithilfe von Pfaden durch das Grün, Aufenthaltsflächen und einer grünen Haltestelle verbindet. Variante 3 integriert das Umfeld des Behördenzentrums in eine neue Platzstruktur und ergänzt sie durch großzügige Baumscheiben, Marktflächen und neue Verknüpfungen im Quartier. Alle

Varianten verfolgen das Ziel, den Ort als grüne Mitte mit identitätsstiftender Funktion für die Wik zu entwickeln.

4.4 Ergebnisse Vorzugskonzepte

Die Auswahl des jeweiligen Vorzugskonzeptes erfolgte im Rahmen eines Workshops mit der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe und unter Berücksichtigung der Anmerkungen bzw. Beiträge aus den Ortsbeiräten. Die Entscheidungsfindung basierte auf einer vergleichenden Bewertung der Varianten und wurde konsensorientiert abgestimmt und dokumentiert (siehe Anlage 2). Nach Auswahl der Vorzugsvarianten begann unmittelbar die vertiefende Konzeptplanung. Ziel war es, aussagekräftige grafische Darstellungen zu erstellen, die als Grundlage für die weitere fachliche Abstimmung dienen. Dabei erfolgte eine detaillierte Durcharbeitung der Konzepte in Maßstab 1:500 (vergleiche Anlage 3), ergänzt durch Isometrien, um die räumlichen Qualitäten der Entwürfe anschaulich darzustellen.

1. Vorzugskonzept Wellingdorf: „Platzspangen“

Das Konzept verbindet zentrale Freiräume wie Lunaplatz und Schönberger Straße über ein gestalterisches Leitmotiv und soll die querende Grünverbindung ebenso betonen. Der Straßenraum wird linear gefasst und durch Baumgruppen strukturiert. Aufenthaltsbereiche, besondere Haltestellenarchitektur und eine sichtbare Verbindung zur Schwentine mit Fähranleger und Erholungsflächen stärken die Quartiersidentität.

Im Zentrum Wellingdorf wird die Stadtbahntrasse gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) im Straßenraum geführt. Aufgrund der geringen Straßenraumbreite erfolgt keine Ausweisung eines besonderen Bahnkörpers. Das Konzept priorisiert Aufenthaltsqualität, grüne Infrastruktur und die Aktivierung der Erdgeschosszonen entlang der Schönberger Straße. Nebenflächen, Gehwege und Radverkehrsanlagen werden deutlich gestärkt.

Ziel ist die städtebauliche Aufwertung des Quartierszentrums durch eine klimaangepasste Freiraumgestaltung mit hoher sozialer Funktionalität. Großflächige Baumscheiben bieten die Möglichkeit zur Bepflanzung und Oberflächenwasseraufnahme. Das Konzept sieht vor, ortsbildprägenden Baumbestand zu erhalten und durch gezielte Neupflanzungen zu ergänzen. Pflanzkonzepte mit Bezug zur Schwentine unterstreichen die Lagequalitäten des Zentrums. Der Lunaplatz behält als grüner Ort eine besondere Funktion im Quartier durch die Planung eines Spiel- und Aufenthaltsbereiches in unmittelbarer Nähe zum Wasser. Die Verbindung zum gegenüberliegenden Grünzug könnte durch bauliche Interventionen sowie durch wiederkehrende Pflanzthemen visuell gestärkt werden. Die gestalterische Integration des Naturdenkmals „Friedenseiche“ verankert die ökologische und kulturelle Bedeutung in das Konzept. Insgesamt könnte der gesamte Bereich als Modellraum für neue Blau-Grüne Infrastruktur verstanden werden – mit hohem Anteil an bodennaher Vegetation, durchlässigen Belägen und stadtklimatisch wirksamer Begrünung.

Die Verbindung zur Schwentine und zum GEOMAR, Seefischmarkt und Fähranleger, soll durch ein leitendes Gestaltungselement, z.B. im Belag, hervorgehoben werden.

2. Vorzugskonzept Gaarden: „Gaardenachse“

Eine neue, eigenständige Gestaltsprache definiert die markante Quartiersachse. Das Konzept hebt sich bewusst mit markanten Gestaltungselementen vom Bestand ab. Ziel ist eine sichtbare gestalterische Aufwertung mit hoher Wiedererkennbarkeit und eigener stadträumlicher Identität. Die Konzeptvertiefung im Zentrum Gaarden zielt auf eine funktionale und gestalterische Neuordnung des öffentlichen Raums zwischen Elisabethstraße, Vinetaplatz und Alfons-Jonas-Platz ab, um dem Stadtteil eine neue Mitte zu geben.

Von Süden beginnend soll der Vinetaplatz als lebendiges Quartierszentrum mit hoher Aufenthaltsqualität weiterentwickelt werden. Feste robuste Beläge, flexible Möblierung und ein differenziertes Spiel- und Aufenthaltsangebot könnten Raum für generationenübergreifende Nutzung schaffen. Durch das Offenhalten der Platzmitte soll eine Nutzung als Veranstaltungsfläche ermöglicht werden. Eine klimaangepasste Begrünung in den Randbereichen schafft Aufenthaltsqualitäten. Die mittlere Elisabethstraße soll fußverkehrsfreundlich umgebaut werden. Abgeschlossen werden soll das neue Quartierszentrum im Norden mit dem Alfons-Jonas-Platz. Durch die Platzierung der zentralen Haltestelle für den Stadtteil entsteht hier ein neuer Stadtplatz für Gaarden mit großem Potential für zusätzliche Nutzungen. Freie Baumsetzungen mit Ergänzungen zum Baumbestand und Öffnung für Gastronomie und Auslagenschaufen mehr Raum für Veranstaltungen und führen zu einer erlebbaren Aufwertung. Die gestalterisch durchgängige Linie verbindet Alfons-Jonas-Platz und Vinetaplatz zu einem erkennbaren urbanen Zentrum.

Die so gebildete neue Quartiersachse könnte dabei durch prägnantes Stadtmobiliar mit hohem Wiedererkennungswert, eine gestalterisch hochwertige Materialwahl der Beläge und Grünstrukturen, die der Vielfalt des Stadtteils entsprechen, einen eigenständigen Charakter entwickeln. Neben der Aufwertung erhält die Trassenführung der Stadtbahn gestalterisch mehr Aufmerksamkeit und soll sicher und konfliktfrei durch den Raum geführt werden, während attraktive Radverkehrsführungen in den Nebenstraßen vorgesehen sind, um den Verlust der Achse für den Radverkehr zu kompensieren.

3. Vorzugskonzept Hauptbahnhof: „Mobilitätsknotenpunkt“

Das Umfeld Hauptbahnhof wird gestalterisch geschärft und funktional neu geordnet. Die drei definierten Knotenpunkte (Eisenbahn, Bus, Stadtbahn) verknüpfen die Systeme klar strukturiert. Ergänzt wird das Konzept durch neue prägnante Haltestellenarchitektur, eine grüne Trasse, Dachbegrünung und eine klare Verkehrsführung. Das Vorzugs- und Vertiefungskonzept im Umfeld des Hauptbahnhofs zielt auf eine, verkehrlich geordnete und gestalterisch hochwertige Mobilitätsdrehscheibe.

Busverkehr und Stadtbahnverkehr bilden in diesem Bereich mit dem bestehenden Hauptbahnhof jeweils einen räumlichen Schwerpunkt. Diese drei Systeme (Stadtbahn, Bus und Eisenbahn) sollen im Sinn eines funktionalen und räumlichen Dreiecks miteinander verbunden werden. Die Anordnung von Busverkehr und Stadtbahnverkehr könnte funktional und gestalterisch unter einer stadträumlich besonderen Haltestellenüberdachung erfolgen. Auf diese Weise werden schnelle Auffindbarkeit, einfache Orientierung und intuitive Vernetzung zwischen den verschiedenen Systemen sichergestellt. Kurze Wege, prägnante Signaletik klare Sichtbeziehungen und eine moderne Haltestellenarchitektur schaffen Orientierung und

Aufenthaltsqualität. Der Bahnhof als bestehendes architektonisches und funktionales Zentrum wird durch die neuen Maßnahmen in seiner Bedeutung gestärkt und das neue System der Stadtbahn zusammen mit den weiteren Verkehrsarten integriert. Die Idee einer Fußverkehrsbrücke südlich des Bahnhofsgebäudes würde für die direkte Verknüpfung der Bahnsteige mit der Stadtbahnhaltestelle und der Fahrradstation „Umsteiger“ sorgen. Eine besondere Herausforderung bildet die Integration von Fuß- und Fahrradverkehren. Eine prägnante Farb- und/ oder Materialwahl könnte die oben genannte verkehrlich-freiräumliche-städtebauliche Konzeption ergänzen. Unter Beachtung von Regel- und Belagsstandards kann so die Sicherheit der Nutzenden, die Orientierung im Raum sowie der eigenständige Charakter dieses Stadt- und Verkehrsraumes weiter gestärkt werden.

Der nördlich gelegene Vorplatz des Hauptbahnhofes hat zwar große Bedeutung als Visitenkarte und für die Adressbildung, ist jedoch nicht Teil der vorliegenden Konzeptstudie, da die Stadtbahnplanung hierauf keinen direkten Einfluss nehmen wird.

4. Vorzugskonzept Holtenauer: „Flaniermeile Holtenauer“

Das Konzept setzt auf eine durchgängige Raumfolge mit Platzaufweitungen, eine dem Ort entsprechende Haltestellenarchitektur und einem Belagskontinuum. Dabei wird der besondere lineare Charakter der Holtenauer Straße mit seinen prägnanten Baumreihen gestärkt und weiterentwickelt. Ziel ist ein lebendiger, gut querbarer Stadtraum mit besonderer Gestaltungsqualität und -einheit. und gestalterischer Einheit. Die Holtenauer Straße wird in ihrer Funktion als Geschäfts- und Wohnstraße erhalten und als durchgehende, grün geprägte Flaniermeile mit hoher Aufenthaltsqualität und flexiblen Nutzungsmöglichkeiten weiter qualifiziert.

Den räumlichen Auftakt im Süden bildet der Dreiecksplatz. Er könnte durch die Anordnung einer Mobilitätsstation, kombiniert mit zahlreichen Fahrradparkplätzen, für den ruhenden Fahrradverkehr ein attraktives Angebot schaffen. Somit stärkt der Dreiecksplatz die dort ansässigen Geschäfte und zusammen mit angepasstem Stadtmobiliar könnten sich neue Nutzungsoptionen bieten.

Der Geschäftsbereich der Holtenauer Arkaden bildet den Übergang in einen neuen Abschnitt der Holtenauer Straße. Die hier kreuzende Grüntangente Nord bildet ein beachtliches Potenzial. Ihre besondere Grünwirkung in den Straßenraum hinein wird weiter betont. Angrenzende Flächen werden gestalterisch im Sinne einer Stärkung der Grünstrukturen aufgewertet, funktionale Nutzungen sollen darüber hinaus ermöglicht werden. Die Materialwahl für die Bereitstellung dieser Flächen unter anderem für kleinere Veranstaltungen wird dabei dem Bestand im Sinne einer Grünanlage angepasst. Versetzt gepflanzte Bäume betonen den Raumrhythmus und schaffen sichtbar eine Verbindung zwischen der Holtenauer Straße und der angrenzenden Grünstruktur.

Im weiteren Verlauf prägen beidseitige Baumreihen entlang der Stadtbahntrasse das Bild des homogenen Straßenabschnittes der „Holtenauer“. Bestehende Lücken werden geschlossen, wobei stadtklimaangepasste Baumarten Verwendung finden können. Ein einheitliches Straßenprofil entlang der gesamten „Holtenauer“ mit möglichst geringem Niveauunterschied zwischen Fahrbahn und Gehweg sowie vielen Querungsmöglichkeiten unterstützt zusätzlich die

Vernetzung der gegenüberliegenden Straßenseiten. Multifunktionsstreifen entlang der Trasse werden flexibel und dem Ort entsprechend gestaltet.

Der Bernhard-Minetti-Platz am Ende der Geschäftsstraße könnte zu einem multifunktionalen Stadtplatz mit offener Gestaltung, integriertem Baumbestand und hoher Alltagstauglichkeit weiterentwickelt werden. Sehr stark für den Raum prägend ist hier die fast hundertjährige Platane, die einen wesentlichen Teil der neuen Identität des Platzes bilden kann. Dabei bietet die Platzfläche die Möglichkeit, hohe Alltagstauglichkeit (z.B. für die Nutzung für Märkte und Veranstaltungen) mit der Integration Blau-Grüner Infrastruktur (z.B. Versickerung von Oberflächenwasser in Teilbereichen) zu verbinden. Bei der Platzgestaltung soll die Haltestelle „Schauspielhaus“ berücksichtigt werden. Durch eine gezielte Signaletik könnte die Verbindung zwischen Haltestelle, Bernhard-Minetti-Platz und dem Schauspielhaus gestärkt werden.

5. Vorzugskonzept Wik: „Wik Zentrum“

Das Konzept integriert die Freifläche vor dem Behördenzentrum Mercatorstraße in eine neue Platzstruktur. Großzügige grüne Baumscheiben und Platzflächen bilden das neue Quartierszentrum. Die zentrale Stadtbahnhaltestelle der Wik wird durch Anheben der angrenzenden Verkehrsflächen auf Haltestellenniveau in die Platzfläche integriert und stärkt die zentrale Lage des Ortes. Es entsteht eine ebene Fläche vor den Behördengebäuden im Osten hin zur Haltestelle. Im Zentrum der Wik kann somit ein identitätsstiftender, multifunktionaler Stadtraum mit sehr guter ÖPNV-Anbindung als neuer Quartiersplatz entstehen.

Die Erdgeschosszonen werden durch zusätzliche Freiflächen ergänzt, die eine Nutzung für angrenzende Geschäftsbereiche ermöglichen.

Die Flächen direkt im Eingangsbereich des Behördenkomplexes bleiben in ihrer jetzigen Form bestehen. Der vorhandene Baumbestand sowie die Wildwiese werden aufgenommen und aktiv in das Konzept eingebunden. Beide Elemente bilden das Grundgerüst für die naturnah gestalteten Grünflächen entlang der Bäume. Konzeptuell wird die Erdgeschosszone des im Osten angrenzenden Behördengebäudes in den Platz eingebunden, so dass sich hier öffentlichkeitsaffinere Nutzungen etablieren könnten. Insgesamt wird eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen, die Raum für den Wochenmarkt und weitere Veranstaltungen bieten kann.

Die lineare Baumpflanzung entlang der Holtenauer Straße zwischen Mercatorstraße und Wiker Straße bindet den Bereich in das städtische Straßenmotiv ein. Die Gestaltung zielt auf eine hohe Nutzungsflexibilität und adressbildende Wirkung. Aufenthaltsflächen, zahlreiche Sitzmöglichkeiten, eine mögliche Gastronomienutzung, öffentliche Toiletten sowie Mobilitätsangebote sind vorstellbar. Die Maßnahme stärkt die Wik als eigenständiges Quartier mit einem erkennbaren Zentrum.

5. Anwendung

5.1 Bindung an die Stadtbahnplanung

Die vorliegende Planung der fünf städtebaulichen Vertiefungsbereiche ist ausschließlich im Kontext der Stadtbahnplanung zu betrachten. Sie kann aufgrund ihrer spezifischen Entwicklung und unter den gegebenen Rahmenbedingungen der Stadtbahnplanung keine Übertragbarkeit oder Allgemeingültigkeit darstellen.

5.2 Planungstiefe

Die Konzeptstudie zeigt Gestaltungsvorschläge zur Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge des Trassenbaus. Eine Konkretisierung erfolgt in den weiteren Planungsphasen. In den Plänen dargestellte Ausstattungsobjekte und konkrete Materialien dienen der Veranschaulichung von städtebaulichem Potential und sind noch nicht festgelegt. Ebenso zeigen dargestellte Bäume nicht die genaue Umsetzung, sondern mögliche Standorte - gleichzeitig bedeutet das Fehlen keinen Entfall von Bäumen.

Soweit möglich und sinnvoll wurden alle verfügbaren bzw. erforderlichen Rahmenbedingungen zur Grundlage der vorliegenden Planung einbezogen (siehe Kapitel 2). Im Sinne eines zielgerichteten, abgeschichteten Vorgehens wurden unterschiedliche Planungsgrundlagen noch nicht betrachtet. Dies betrifft beispielhaft folgende Planungen:

- Abgleich Kanalplanung – Freiraumplanung
- Ebenso konnten aufgrund der frühen Planungsphase noch nicht alle verkehrlichen oder betrieblichen Anforderungen abgeglichen werden.

Ferner werden die Inhalte mit dem vom Grünflächenamt parallel beauftragten Straßenbaumkonzept (Drs. 0120/2023) in der weiteren Entwicklung der Städtebaulichen Vertiefungsbereiche abgestimmt.

Aus diesen wie aus möglichen weiteren technischen, verkehrlichen, wirtschaftlichen, konstruktiven etc. Rahmenbedingungen können in der folgenden Entwurfsplanung der Stadtbahn Änderungen und Anpassungen an den vorliegenden Ergebnissen der Konzeptstudie resultieren. Dies kann neben den Freiflächen auch hochbauliche Planungen (z.B. Ausbildung Haltstellendächer am Hauptbahnhof) betreffen.

6. Anlagen

Sammeldokument: 250618_Anlagen_Abschlussbericht

7. Impressum

Herausgeberin:

Landeshauptstadt Kiel

Dezernat für Stadtentwicklung und Bauen

Stadtplanungsamt

Abteilung Stadterneuerung und Stadtgestaltung

Fleethörn 9

24103 Kiel

Bearbeitung

BRUUN & MÖLLERS GMBH & CO. KG

GARTEN- UND LANDSCHAFTSARCHITEKTUR

Ernst-Merck-Straße 12-14

20099 Hamburg

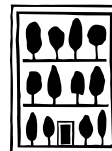
Kiel, im Juni 2025

Stadtbahn Kiel - Konzeptstudie Städtebauliche Vertiefungsbereiche

Anlagen Abschlussbericht

Stand: Juni 2024





BRUUN & MÖLLERS



STADTBAHNPLANUNG KIEL

Konzeptstudie Städtebauliche
Vertiefungsbereiche

ANLAGE 1 - STECKBRIEFE

Grundlagenermittlung im Überblick

Bereits während der Trassenstudie durch das Büro Ramboll wurden besondere Bereiche entlang der zukünftigen Stadtbahntrasse identifiziert, welche nun im Rahmen der Konzeptstudie vertiefend städtebaulich und freiraumplanerisch betrachtet werden.

Diese Teilräume zeichnen sich durch ein besonderes Aufwertungspotential und/oder besonders prägnante und städtebaulich wichtige Funktionen aus und sollen über rein verkehrliche Aspekte der Stadtbahntrasse hinaus umfassend qualifiziert werden.

Die Grundlagenermittlung und Analyse zu den fünf Vertiefungsbereichen wird in Form von Übersichtsblättern dokumentiert und pointiert zusammengefasst. Diese Übersichtsblätter dienen jeweils mit folgenden Inhalten als Planungsbasis der weiteren Konzeptarbeit in den Vertiefungsbereichen:

Steckbrief

Mit prägnanten Kenndaten, der Festlegung des städtebaulichen Umgriffs in Kern- & Betrachtungsbereiche sowie der Vorplanung der Stadtbahntrasse als Lageplan wird der Vertiefungsbereich definiert. Ein Piktogramm hilft bei der Verortung des Bereichs im Kieler Stadtgebiet.

Fotodokumentation

Eindrücke vor Ort wurden fotografisch festgehalten und auf einem Blatt zusammengefasst. Der Fokus liegt hier auf ortsbildprägenden Elementen, die im Rahmen des Trassenausbaus städtebauliche oder freiraumplanerische Relevanz haben könnten. Bildunterschriften setzen die Bildauswahl in Kontext.

Ortsanalyse

Die jeweiligen Eigenarten vor Ort werden stichpunktartig als Stärken und Schwächen der Vertiefungsbereiche zusammengefasst.

Restriktionen & Ziele

Sowohl aus unserer Ortsanalyse als auch aus der Ämterbeteiligung (Arbeitsgruppe Stadtbahn) wurden „Determinanten“ und „Prämissen“ herausgearbeitet. Dabei definieren Determinanten jene Faktoren und Einflüsse, die den Raum und das Konzept maßgeblich beeinflussen. Sie zeigen somit auch Restriktionen auf. Prämissen hingegen benennen grundlegende Annahmen und Ziele, die als Ausgangspunkt für die Entwicklung der Planungskonzepte dienen.

Determinanten und Prämissen sind miteinander verknüpft und beeinflussen sich gegenseitig. Übergeordnete Determinanten und Prämissen (z.B. „Baumerhalt“, „Nachhaltigkeit“, „wassersensible Gestaltung“ oder „Barrierefreiheit“) werden nicht für jeden Vertiefungsbereich gesondert aufgeführt.

Die Darstellung der Ergebnisse der Grundlagenanalyse erfolgt maßstabslos anhand von Karten, Piktogrammen sowie textlich und tabellarisch. Die Übersichtsblätter dienen im weiteren Konzept- & Dialogverfahren als Grundlage und wurden dementsprechend auch für Nichtplanende lesbar ausgearbeitet. Beteiligt an der Zusammenstellung waren neben Bruun & Möllers auch Umweltschutz-, Stadtplanungs-, Tiefbau-, Grünflächenamt, Eigenbetrieb Beteiligungen (KVG) sowie die Stabsstelle Mobilität.

Auf den nächsten Seiten finden Sie die Übersichtsblätter für folgende fünf Vertiefungsbereiche:

- 1. Zentrum Wellingdorf**
- 2. Zentrum Gaarden /Vinetaplatz**
- 3. Umfeld Hauptbahnhof**
- 4. Holtenauer Straße**
- 5. Quartiersplatz Wik**

ZENTRUM WELLINGDORF

Typologie

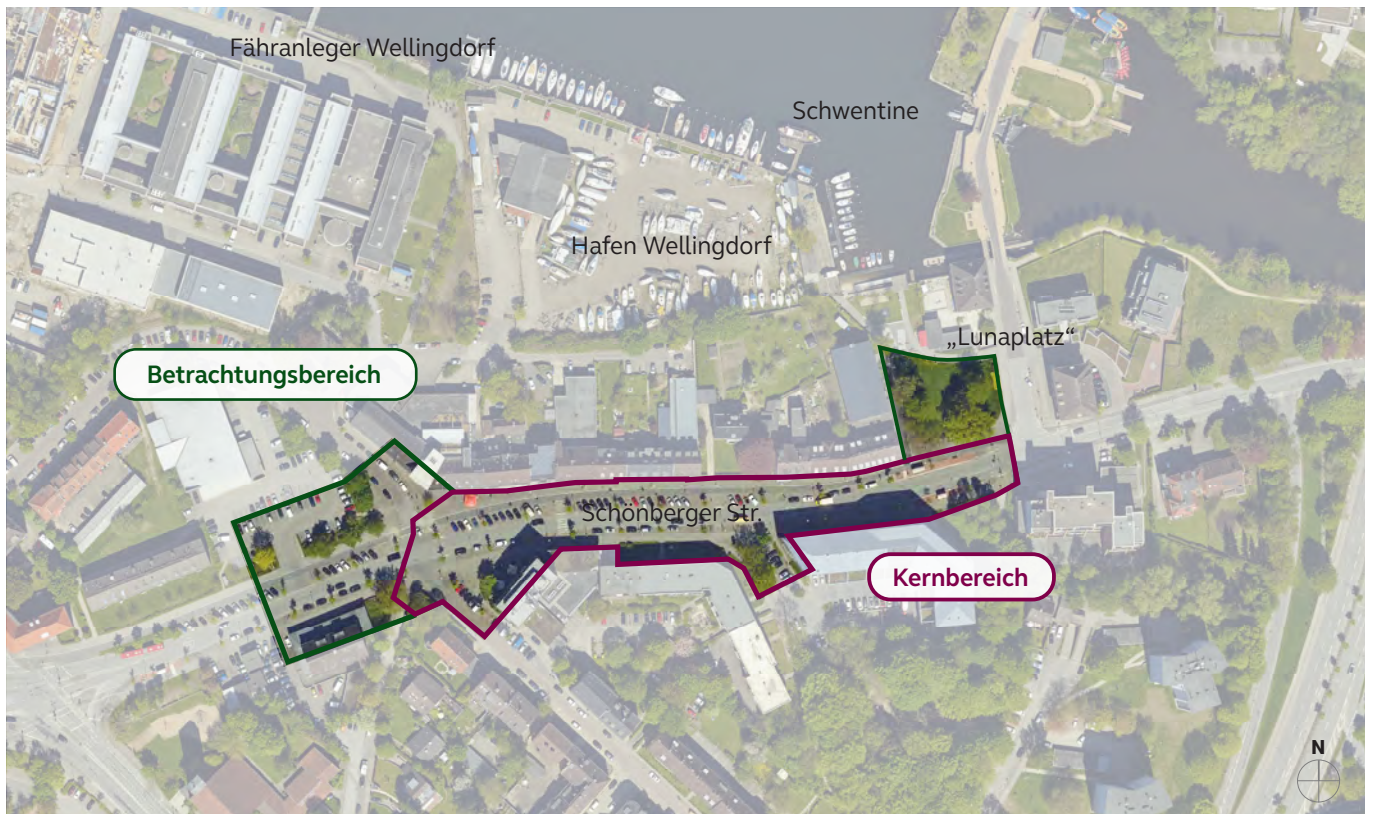
Wohn- & Geschäftsstraße
Heterogener Städtebau

Größe

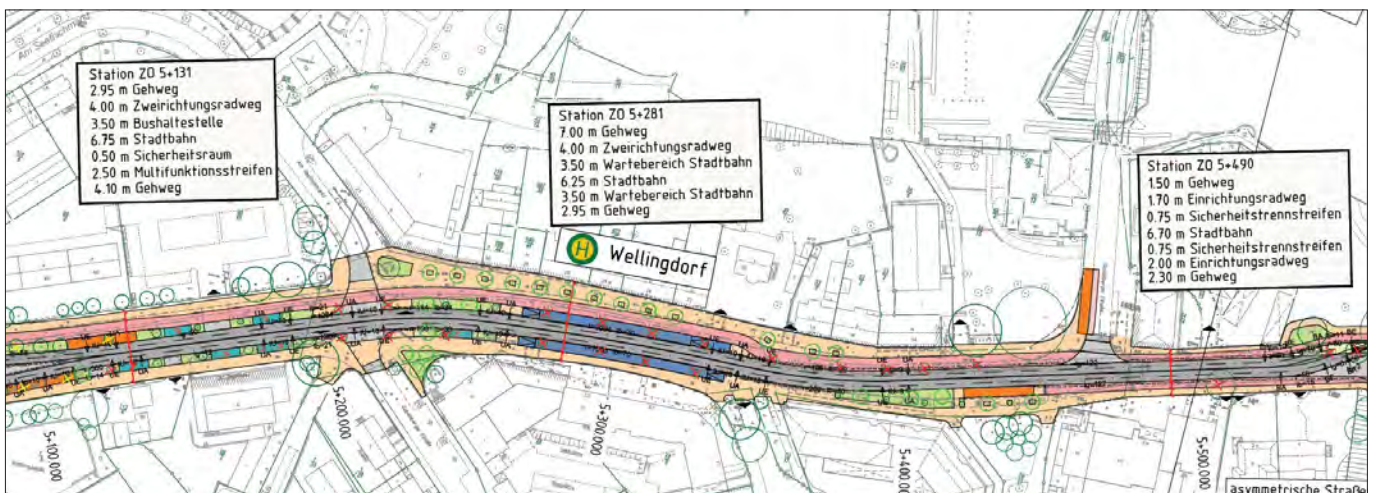
Kernbereich 8.676m²
Betrachtungsbereich 6.291m²

Freiräume

Lunaplatz / Schönberger Str.



Bearbeitungsgebiet Zentrum Wellingdorf



Vorplanung Bahntrasse

★ 1 ZENTRUM WELLINGDORF



wenig markante „Eingangssituation“ zum Zentrum



Öffentliche Nebenfläche und (öffentlich gewidmete?) Privatfläche

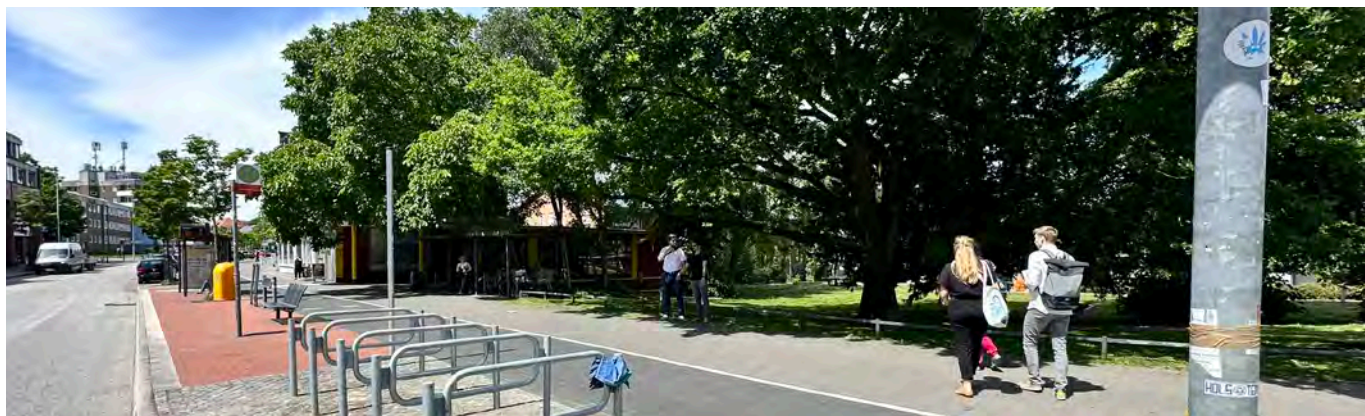
BESTANDSSITUATION

Der Betrachtungsraum mit der Schönberger Str. zeichnet sich durch ein breites Straßenprofil sowie eine intensive Nutzung der Erdgeschosse durch Einzelhandel aus. Begrenzt wird der Straßenraum durch eine sehr heterogene, gemischtgenutzte Bebauung.

Aktuell dominiert der fließende und ruhende Verkehr den öffentlichen Raum. Die bestehenden Straßenbäume wirken nicht vital und entfalten keine Raumwirkung. Der Lunaplatz im Osten hingegen weist einen alten Baumbestand mit Aufenthaltqualität auf.



breiter Straßenquerschnitt Schönberger Straße



Geschützte Grünanlage „Lunaplatz“ mit Naturdenkmal



öffentliches Aufenthaltsangebot



Breiter Radweg führt ins Planungsgebiet

BESTANDSANALYSE

Der Raum fungiert mit einer Vielzahl von Versorgungseinrichtungen (Einzelhandel, Praxisklink, Ärzte, Hotel,...) als **Quartierszentrum von Wellingdorf**. Auch die räumliche Nähe des Fähranlegers Wellingdorf, diverse öffentliche Bildungseinrichtungen, Forschungsinstitute und Ämter unterstreichen die **hohe stadtteilbezogene und regionale Bedeutung** des Schwerpunktgebietes.



- Vielfältige Versorgungsinfrastruktur vorhanden
- Fähranleger und GEOMAR stärkt die Frequenz des Quartiers
- Fußgänger- und fahrradfreundliche Infrastruktur vorhanden
- Zahlreiche Querungsmöglichkeiten gegeben
- Attraktive Lage in Flussnähe
- Lunaplatz als grüner Raum mit hohem Aufenthaltspotenzial
- Teilweise gewachsener Baumbestand
- Die beidseitige Baumreihe entlang der Schönberger Str. ist räumlich angemessen
- Zahlreiche Mobilitätsangebote (Bus, Fähre, Fahrradabstellanlagen etc.) bieten eine gute Anbindung an das Quartier mit der Chance eine zusätzliche Belebung zu erreichen



- Motorisierter Individualverkehr (MIV) prägt das Straßenbild, auch ruhender Verkehr sehr dominant
- Mangel an Vielfalt in der Gestaltung des öffentlichen Raums, Gehwege mit geringer Aufenthaltsqualität
- Während der Gehwegbereich auf Seiten des Einzelhandels gut frequentiert ist, gibt es auf der gegenüberliegenden Straßenseite kaum Anreize für eine kontinuierliche Nutzung
- Die Potenziale angrenzender Bereiche werden nicht genutzt
- Schwache Verbindung vom Fähranleger in das Wellingdorfer Zentrum
- Straßenbegleitende Baumpflanzungen nicht raumbildend. Die Vitalität einiger Bäume erscheint nicht gut - Pflegezustand erscheint nicht ausreichend
- Die Baumpflanzung Lunaplatz folgt keinem klaren Konzept und ist optimierbar
- Keine Stellplätze für Lastenräder vorhanden

PRÄMISSEN

VEGETATION



- nach Möglichkeit Anzahl und Qualität von Straßenbäumen erhöhen
- Lunaplatz als grünen Raum mit Freizeitwert erhalten und stärken

MOBILITÄT



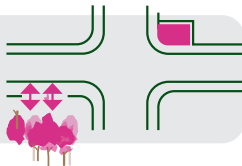
- Klare Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Verknüpfung von Bus- & Stadtbahnhaltestellen ablesbar & hochwertig gestalten
- Mobilitätsstation sinnvoll verorten

NUTZUNGEN



- Stärkung der Promenade als Einkaufsstraße
- Gehwegbereiche als Aufenthaltsorte mit hoher Qualität etablieren

POTENZIALE



- Potenzial von Nebenflächen & Aufweitungen nutzen
- Fußgängerbergänge definieren, Räume zusammenhängend gestalten
- wassersensible Straßenraumgestaltung

SONSTIGES

- Intuitive Verknüpfung vom Fähranleger ins Zentrum schaffen
- Wasser / Schwentine mehr in den Fokus rücken

DETERMINANTEN

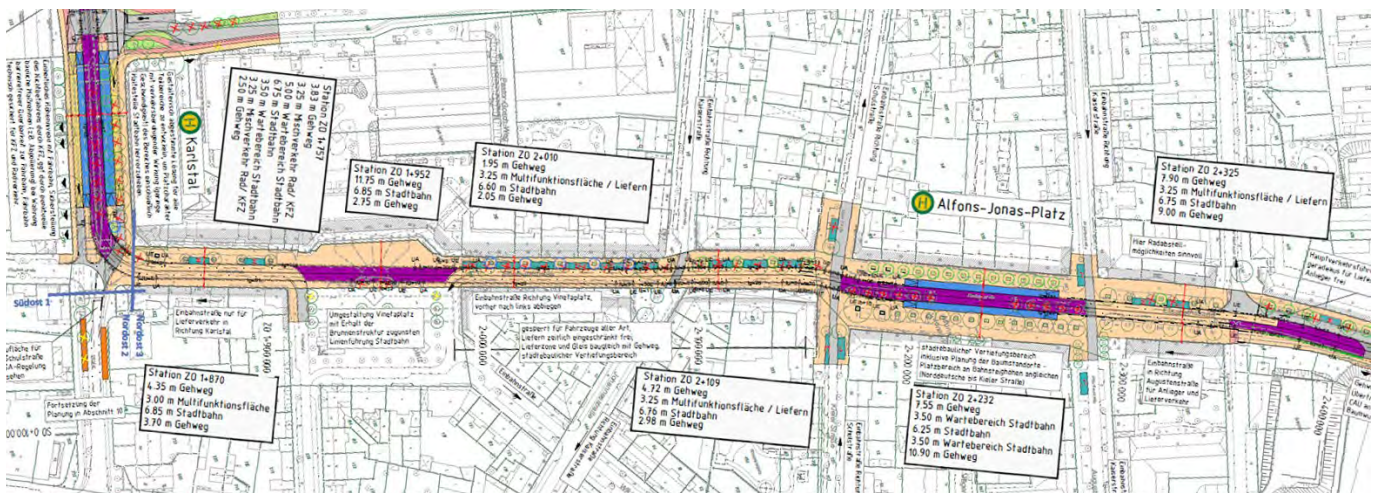
- Naturdenkmal am Lunaplatz erhalten/stärken
- Lunaplatz / Teile der Schönberger Straße sind überflutungsgefährdete Bereiche bei einem Pegel von 3,5 m ü. NN
- Ist-Zustand von Querungssituationen für den Fußverkehr sind zu erweitern
- Doppelte Baumreihe als charakteristisches Gestaltungsprinzip im Kernbereich erhalten und fortführen
- Car-Sharing Standort an Gabelsbergerstraße erhalten/ausbauen
- Lunaplatz als Bestandteil eines Gestaltungswettbewerbs berücksichtigen

ZENTRUM GAARDEN

Typologie	Wohn- & Geschäftsstraße / Fußgängerzone / Platz
Größe	Kernbereich 13.834m ² Betrachtungsbereich 4.471m ²
Freiräume	Elisabethstraße / Vinetaplatz / Alfons-Jonas-Platz



Bearbeitungsgebiet Zentrum Gaarden



Vorplanung Bahntrasse

★ 2 ZENTRUM GAARDEN



Fußgängerzone mit einseitiger Baumreihe



Arkaden entlang der Elisabethstraße als Potenzialraum

EINDRÜCKE VOR ORT



Vinetaplatz als Treffpunkt und Veranstaltungsort im Quartier



Alfons-Jonas-Platz mit stark genutzten Parkplatzflächen und Sichtbeziehung zur Werft



Typische Materialien im Quartier (Klinker & Großpflaster)



Kleine städtebauliche Aufweitungen mit Entwicklungspotenzial

BESTANDSANALYSE

Das Zentrum Gaarden ist ein sehr belebtes Quartier mit einer homogenen städtebaulichen Abfolge von Straßenräumen und Plätzen. Ein Schwerpunkt wird es sein, Verkehr und Fußgänger*innen konfliktfrei zu organisieren.



- Die städtebaulich harmonische Abfolge von Straßen und Plätzen bietet bereits jetzt schon eine hohe Aufenthaltsqualität im Gesamtquartier
- Der Vinetaplatz funktioniert als belebter Quartiersplatz
- Die Arkaden in Teilen der Elisabethstraße bieten hohe Chancen zum Aufenthalt, wenn andere Bereiche des Gehweges durch die Stadtbahn schmal werden
- Die städtebauliche Dimensionierung ist angenehm und bietet Blickachsen in die Umgebung
- Im Quartier sind hochwertige Oberflächen (großformatiges Natursteinpflaster und Klinker) vorzufinden



- Insgesamt ist die Vitalität der Bäume nicht gut, Baumscheiben zu klein
- das Straßenprofil in einigen Bereichen der Elisabethstraße ist sehr schmal
- der Zustand der Oberflächen ist in gewissen Bereichen in einem schlechten Zustand
- vor Ort sind verschiedene Oberflächenmaterialien vorzufinden (Materialmix), wodurch ein unruhiges Bild entsteht
- der Alfons-Jonas-Platz wird aktuell als Parkfläche genutzt und ist sehr geprägt durch den motorisierten Individualverkehr. Durch die hohe Frequentierung von PKW und Fußgänger*innen entstehen viele Konfliktsituationen
- Es ist keine Radinfrastruktur vorhanden

PRÄMISSEN

VEGETATION



- Entwicklung einer grünen Achse
- Flächenentsiegelung und Schaffung von zusätzlichen Baumquartieren

MOBILITÄT



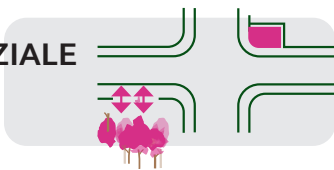
- Entwicklung einer attraktiven Fußverkehrsverbindung entlang der Elisabethstraße (Allzeit- und Kinderwegeachse)

NUTZUNGEN



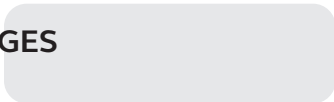
- Beidseitige Nutzung durch Einzelhandel und Gastronomie
- Spielangebot auf dem Vinetaplatz stärken

POTENZIALE



- Vinetaplatz als zentraler Ort für Klimaregulierung (grün / blau)
- Haltestelle Alfons-Jonas-Platz als grünen Stadtplatz und Eingang zur techn. Fakultät entwickeln
- Aufwertung Knotenpunkt Karlstal / Elisabethstraße (Verknüpfung mit Gaarden Zentrum)

SONSTIGES



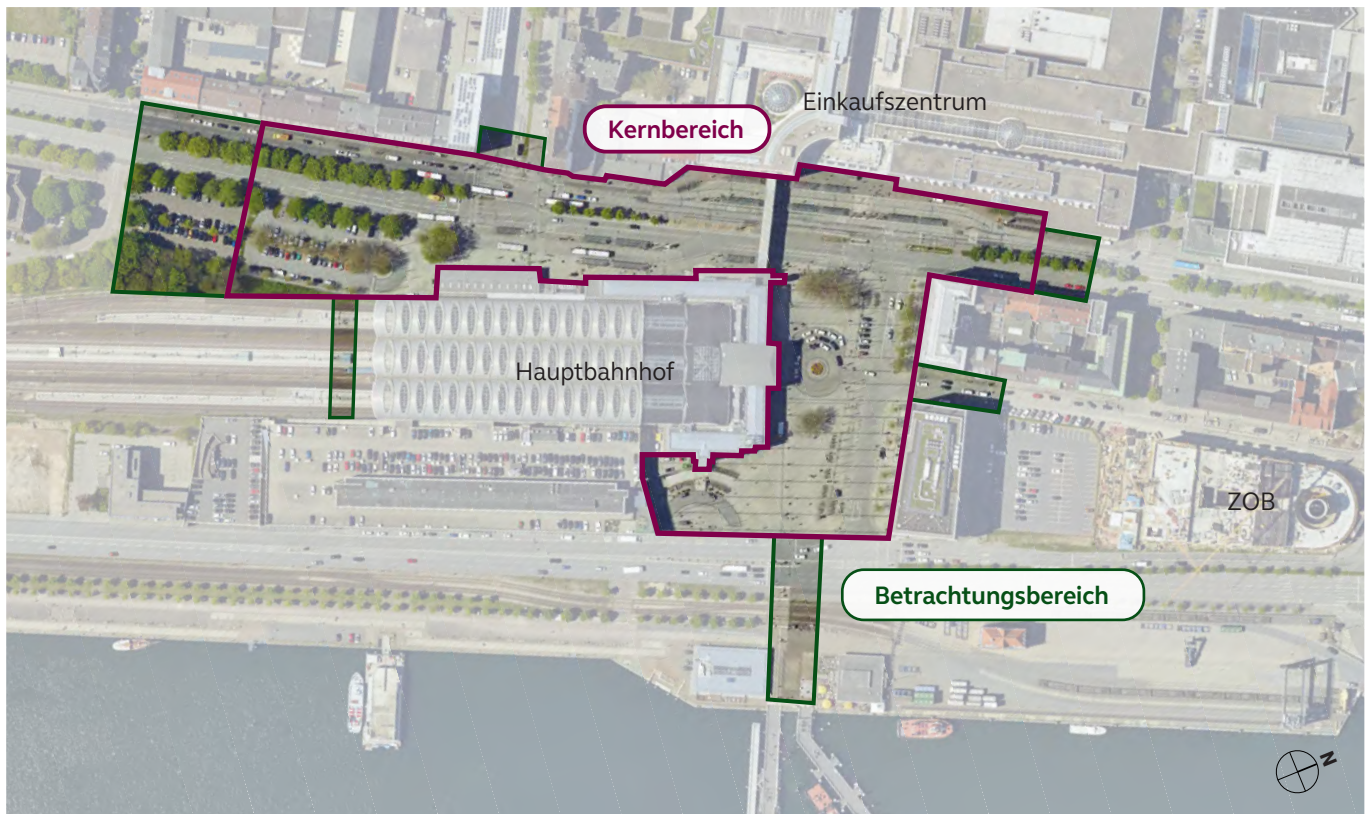
- Gestalterische Maßnahmen zur Vermeidung von Angsträumen
- Ausreichende Anzahl von Abfallbehältern mit Zigaretteneinwurf
- Gestaltungsbeispiele für eine sichere Trassenführung durch die Fußgängerzone
- Sanierung bzw. Verlegung des Brunnens

DETERMINANTEN

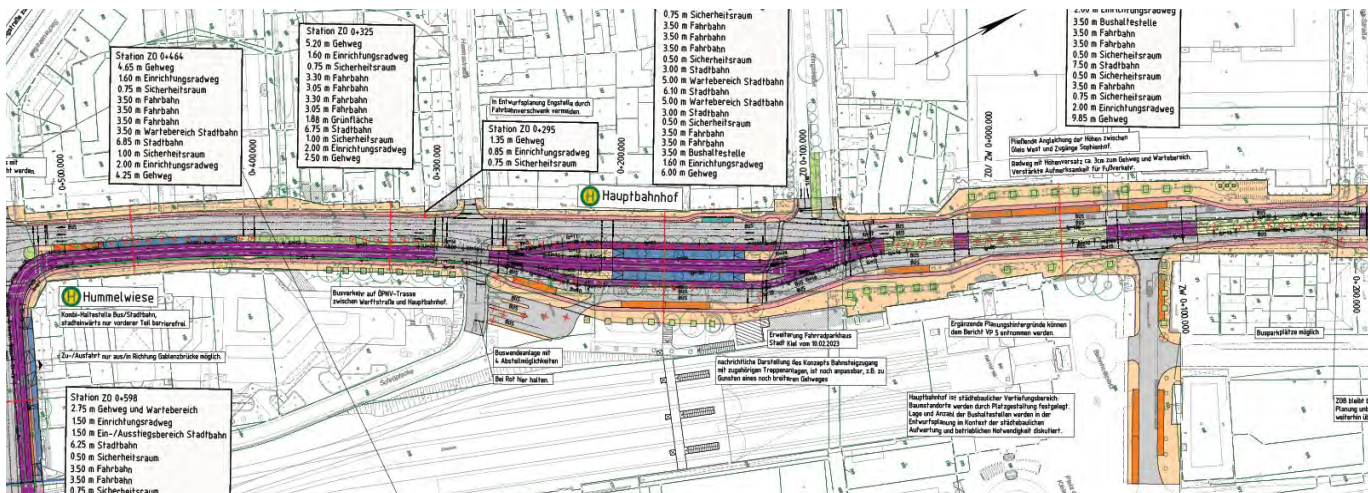
- Höhenunterschied zwischen Vinetaplatz und Elisabethstraße
- Der Wochenmarkt auf dem Vinetaplatz hat auch zukünftig Bestand
- evtl. Inhalte des Gaardener Mobilitätskonzepts berücksichtigen
- Radverkehr wird zukünftig nicht mehr durch Elisabethstraße geführt - Ziel- & Quellverkehr sind aber weiterhin zu berücksichtigen.

HAUPTBAHNHOF

Typologie	Verkehrsstraße / Platz / Bahnhof
Größe	Kernbereich 30.488m ² Betrachtungsbereich 9.569m ²
Freiräume	Sophienblatt / Raiffeisenstraße / Bahnhofplatz



Bearbeitungsgebiet Hauptbahnhof



Vorplanung Bahntrasse

★ 3 HAUPTBAHNHOF



Vorplatz und Verkehrsinfrastruktur überschneiden sich



Verschiedene Mobilitätsformen stehen im Konflikt zueinander

EINDRÜCKE VOR ORT



Fehlende Querungsmöglichkeiten



Steinerene Vorplatzsituation mit wenig Grün und wenigen qualitätsvollen Aufenthaltsangeboten



Großzügige Radführung entlang des Sophienblatts



Nicht ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen

BESTANDSANALYSE

Das Areal um den Hauptbahnhof ist ein hochfrequentierter Verkehrsknotenpunkt, an dem derzeit viele Konfliktsituationen auftreten. Neben der Infrastruktur weist der großzügige Bahnhofsvorplatz ungenutztes Potenzial auf.



STÄRKEN

- Durch den Hauptbahnhof und die naheliegenden Mobilitätsstationen handelt es sich bereits um einen hoch frequentierten Ort
- Der Bahnhofsvorplatz besitzt ein hohes Aufenthaltspotenzial mit direktem Bezug zum Hafen.
- Anbindung des Hörnbereichs /"Kai City" über Hörnbrücke
- Attraktiver gewachsener Baumbestand
- Hohes Angebot an Fahrradstellplätzen
- Gehwegbereich am Sophienblatt ist durch die Einzelhandelsnutzung im Erdgeschoss mit Arkadengängen hoch frequentiert und gut genutzt



SCHWÄCHEN

- verschiedene Verkehrsformen treffen hoch frequentiert aufeinander. Dies erfolgt häufig unsortiert und mit wenig Querungsmöglichkeiten
- Die Aufenthaltsqualität des Vorplatzes ist durch die hohe Präsenz des Verkehrs stark eingeschränkt
- Es gibt keine eindeutige Wegeführung und häufig führen Umwege an das Ziel
- Insgesamt gibt es wenig Baumpflanzungen auf dem Bahnhofsvorplatz
- Die topografischen Gegebenheiten sind in einigen Bereichen nicht ideal gelöst

PRÄMISSEN

VEGETATION



- Klimaaspekte beachten (grün / blau)
- Baumstandorte erweitern

MOBILITÄT



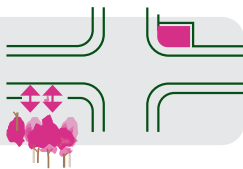
- Kurze Wege und klare Wegeführung
- Verkehr sortieren, Eigenständigkeit der Systeme Bus, Stadtbahn und Deutsche Bahn beachten
- Bushaltestellenpositionen insbesondere auf der Ostseite kann verkehrlich und städtebaulich neu strukturiert werden
- Unterstützende Gestaltung von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur bei stark frequentierten Haltestellen zur Reduktion von Konflikten

NUTZUNGEN



- Vorplatz als Veranstaltungsort erhalten
- Hauptbahnhof und ZOB räumlich verbinden
- Anbindung an Innenstadt berücksichtigen

POTENZIALE



- Funktionsdreieck der drei Mobilitätsangebote (Bahn, Bus & Stadtbahn als „drei Inseln“) miteinander verbinden
- Schaffung einer großräumigen Platzsituation
- Bahnhofsbrücke gestalterisch stärken
- Bedeutung und Gestaltung Raiffeisenstraße optimieren

SONSTIGES

- Lösungsideen von besonderen Haltestellenhäuschen/-überdachungen
- Gestaltungsideen des zweiten Zugangs (Treppenanlage) zum Hauptbahnhof auf der Seite des Sophienblatt
- Überplanung des Stellplatzes Provinzial in der Planung berücksichtigen
- Haltestellenarchitektur entwickeln (WB Holstenplatz)

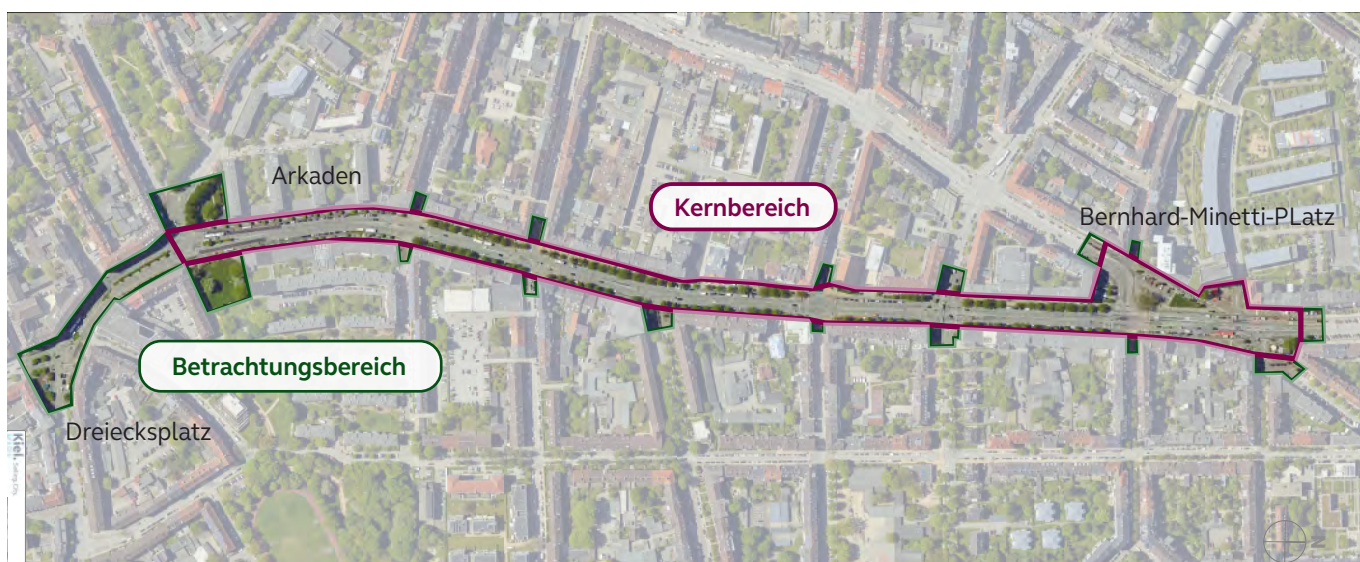
DETERMINANTEN

- Südlich des heutigen Umsteigers sind bauliche Reste (ehem. Friedhofsgebäude/ Kirche) im Untergrund zu erwarten
- Schienenersatzverkehre als nicht zu vernachlässigender Faktor
- Berücksichtigung und städtebauliche Integration eines Gleichrichterunterwerks (GUW_Z1)
- Bunkeranlage unter Bahnhofsvorplatz
- Gestaltungskonzept Innenstadt berücksichtigen.

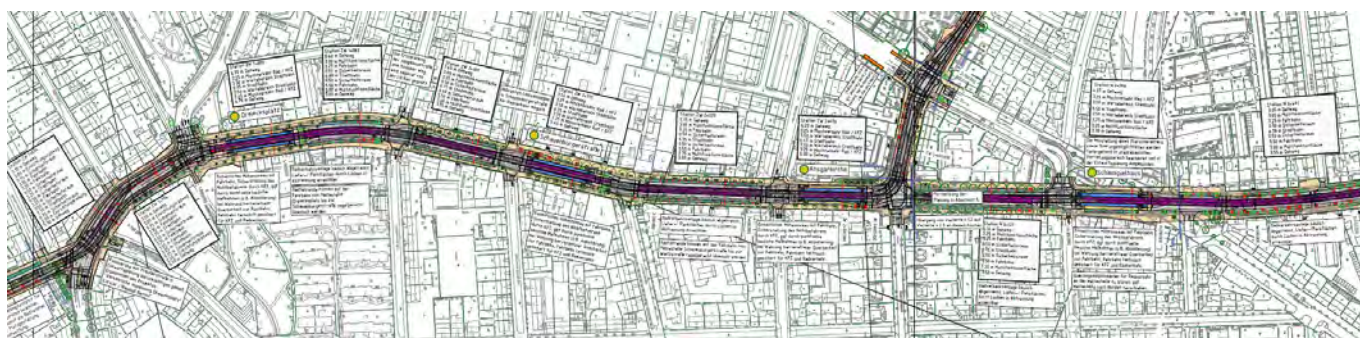
SÜDLICHE HOLTENAUER STRAßE



Typologie	Wohn- & Geschäftsstraße / Platz
Größe	Kernbereich 42.269m ² Betrachtungsbereich 17.105m ²
Freiräume	Holtenauer Straße / Dreiecksplatz / Bernhard-Minetti-Platz



Bearbeitungsgebiet südliche Holtenauer Straße



Vorplanung Bahntrasse

★ 4 SÜDLICHE HOLTENAUER STRAßE



Gering dimensionierte Baestandsbaumscheibe im Funktionsstreifen



Untermaßiger Radweg mit hohem Gefahrenpotenzial

EINDRÜCKE VOR ORT



Dreiecksplatz mit geringer Aufenthaltsqualität



Beidseitig gewachsener Baumbestand am Dreiecksplatz



sehr breiter Straßenquerschnitt



Hochwertiges Oberflächenmaterial gliedert den Gehweg - außerdem zeit sich ein enges Raumangebot mit vielen Nutzungen.

BESTANDSANALYSE

Die Holtenauer Straße ist ein belebter Ort mit einem attraktiven Angebot an Einzelhandel und Gastronomie in den Erdgeschosszonen. Durch den großzügigen Straßenquerschnitt sind sichere Querungsstellen zur Verknüpfung der Nebenflächen von übergeordneter Bedeutung.



- Vielfältige Versorgungsinfrastruktur gegeben
- Gewachsener Baumbestand ist raumbildend
- Zahlreiche Mobilitätsstationen (Bus, Fahrradabstellanlagen etc.) bieten eine gute Anbindung an das Quartier
- Arkaden besitzen einen eigenen Charakter und bieten Schutz vor Schlechtwetter
- Gehwegsbereiche mit breiterem Profil und Platzaufweitungen noch ungenutztes Aufenthaltspotential
- Attraktive Anbindung an die Grüntangente Nord
- Überwiegend hochwertiges Oberflächenmaterial



- Der sehr breite Straßenquerschnitt wirkt sehr verkehrsdominiert. Radwege sind dennoch teilweise sehr schmal und verlaufen entlang von Parkflächen. Hier besteht ein Konfliktpotenzial zwischen Radweg und PKW/Personen
- Über die gesamte Länge der Holtenauer Straße gibt es wenige sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen
- Der Dreiecksplatz ist ein ungenutzter Raum an einem hoch frequentierten Ort
- Insgesamt sind die Baumquartiere / Baumscheiben klein
- in weiten Teilen enge Nebenflächen mit starker Nutzungskonkurrenz

PRÄMISSEN

VEGETATION



- Doppelachsige Baumreihe / Alleecharakter erhalten
- Konzepte für Baumstandorte in Haltestellennähe entwickeln
- Möglichkeiten zur Wasserspeicherung prüfen
- Bernhard-Minetti-Platz: Grünanteil erhöhen, zusätzliche Baumquartiere schaffen, Bestandsbaum schützen und als Merkmal herausstellen

MOBILITÄT



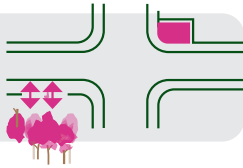
- Erreichbarkeit für alle - Stärkung des ÖPNV, Fuß- & Radverkehrs
- Umsteigeangebote konfliktarm gestalten
- private PKW-Stellplätze berücksichtigen & einbinden

NUTZUNGEN



- Bernhard-Minetti-Platz: Weihnachtsmarkt erhalten, Angebot für Gastronomie stärken, Aufenthaltsqualitäten schaffen
- Räume für Veranstaltungen und Events finden/schaffen

POTENZIALE



- Dreiecksplatz in die Betrachtung einbeziehen
- Grüntangente Nord berücksichtigen
- Mix aus linearer Promenade und Plätzen

SONSTIGES

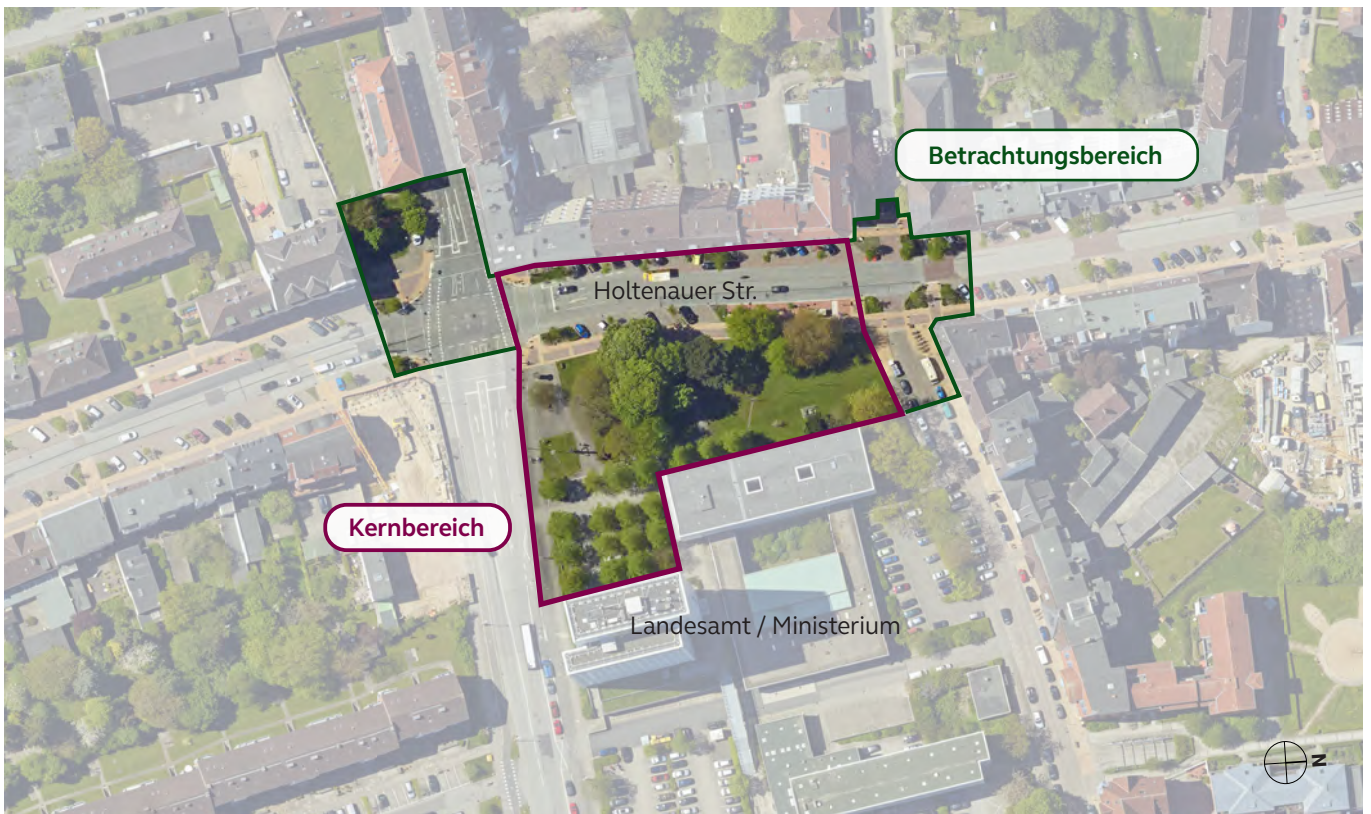
- Überplanung des im Privatbesitz befindlichen Bereichs vom Bernhard-Minetti-Platz in Abstimmung mit Eigentümer*innen
- sichere Trassen-Querungen schaffen
- Berücksichtigung der Zielvereinbarungen des Holtenauer e.V

DETERMINANTEN

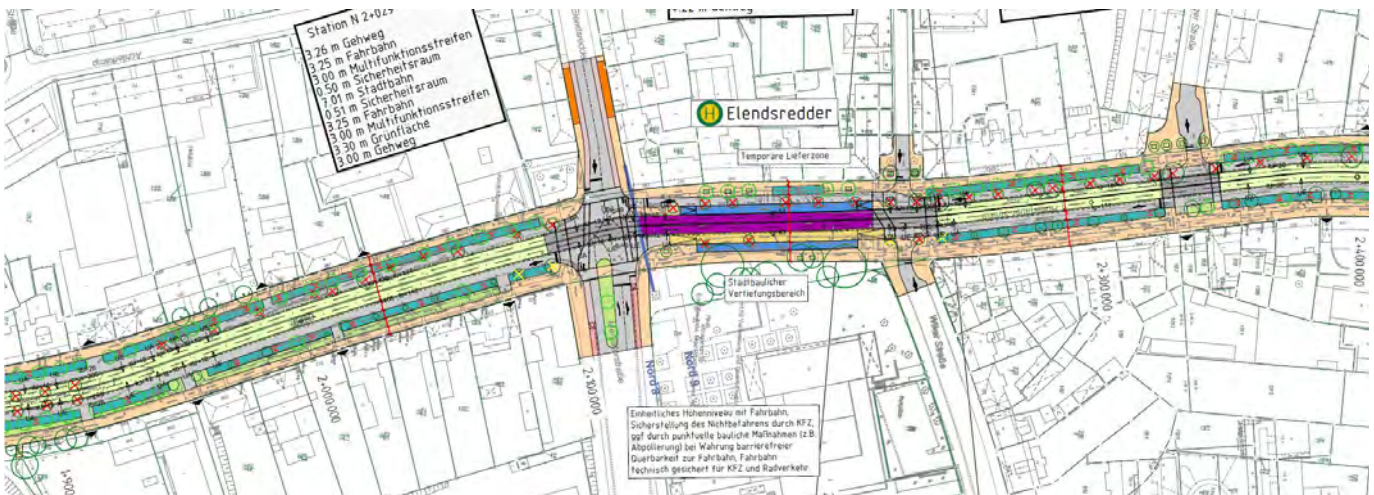
- Erhalt der Baumallee
- Weihnachtsmarkt auf dem Bernhard-Minetti-Platz erhalten
- Aktive Beteiligung des Holtenauer e.V

ZENTRUM WIK

Typologie	Verkehrsstraße / Haltestelle
Größe	Kernbereich 6.643m ² Betrachtungsbereich 3.828m ²
Freiräume	Holtenauer Straße



Bearbeitungsgebiet Zentrum Wik



Vorplanung Bahntrasse



Kleinteilige Oberflächengestaltung für den Gehwegbereich



Platzsituation am Kreuzungsbereich Mercatorstr. / Holtenauer Str.

EINDRÜCKE VOR ORT



Gehweg hat Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr



Am nördlichen Ende der Holtenauer Straße mit Blick auf markante Bebauung, wertvollem Baumbestand und artenreiche Blühwiese



Unklare Materialwahl: Radweg oder Parkfläche?



Individuelles Stadtmobiliar im grünen Farbton

BESTANDSANALYSE

Das Zentrum Wik ist durch seine individuelle Oberflächengestaltung und sein Ausstattungsmobiliar als Stadtbaustein eindeutig ablesbar. Die Farbgebung der Oberflächenmaterialien führt jedoch gleichzeitig zu Irritationen in der intuitiven Nutzung des Straßenraumes.



- Hochwertiges Oberflächenmaterial
- Breite Gehwege mit Potenzial zum Aufenthalt
- Grüner Straßenzug
- Große Grünfläche mit gewachsenem Baumbestand vorhanden, daneben erhaltenswerte, artenreiche Blühwiese
- Räumliche Aufweitung vor dem Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein mit Potenzial zur Platzsituation



- Straßenquerungen nicht klar definiert
- Farbgebung der Oberflächenmaterialien auf dem Gehweg suggeriert eine Markierung für den Radverkehr, die es nicht gibt
- Führung des Radverkehrs auf der Straße ist optisch nicht einheitlich
- Nicht eindeutige Pflastergestaltung sorgt für Konflikte
- Generell besteht Konfliktpotenzial zwischen ruhendem Verkehr und der Führung des Radweges

PRÄMISSEN

VEGETATION



- Baumbestand als grünen Rahmen erhalten
- Quartierplatz mit Klimaaspekten (Grün / blau) entwickeln
- Bestandsbäume erhalten

MOBILITÄT



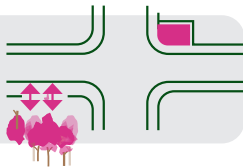
- Entwicklung zum Unterzentrum mit Angeboten der Multimodalität (Sprossenflotte bereits vorhanden)
- Radwege hochwertig und erkennbar integrieren

NUTZUNGEN



- Entwicklung Wochenmarkt stärken
- Geschäftszeile stärken
- Verlegung des Marktes (im Rahmen der Stadtbahnplanung geklärt)

POTENZIALE

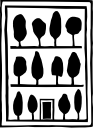


- Marinebezug herstellen
- Funktionale Verknüpfung beider Seiten des Quartiersplatzes
- Integration der Skulpturen „Europäische Gradmessung 1868“

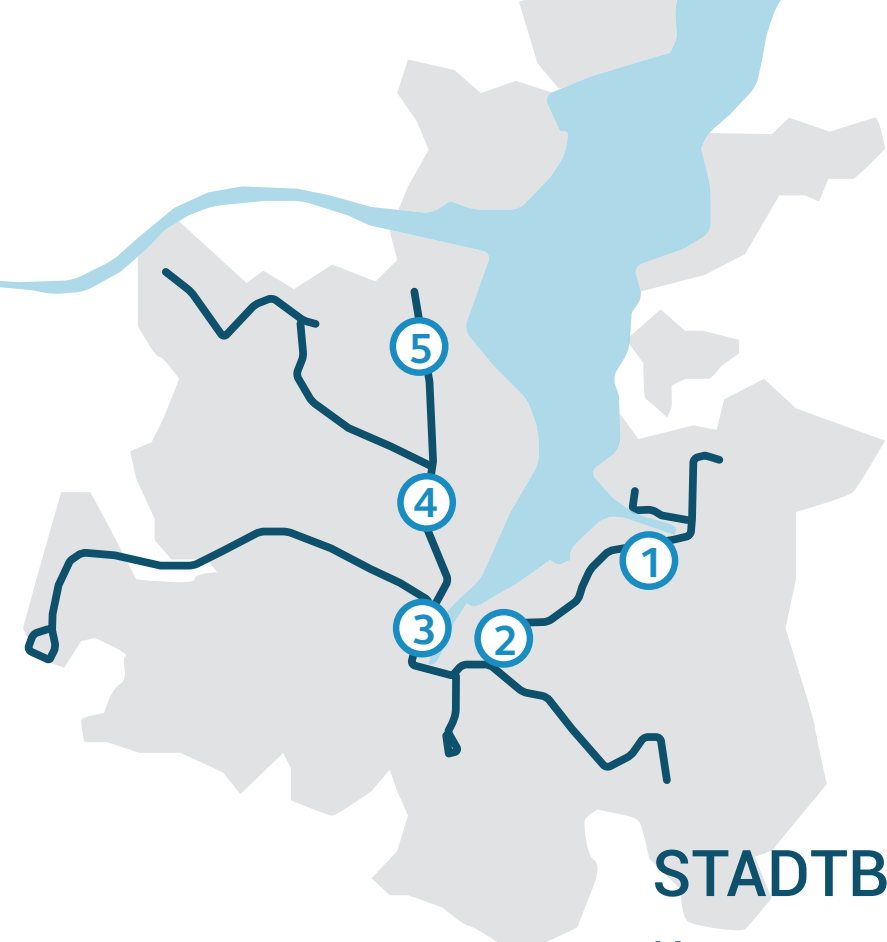
SONSTIGES

DETERMINANTEN

- Faunistische Prüfung bei Eingriffen in die Grünstruktur nötig
- Östlich der Holtenauer Straße befindet sich eine gartenähnliche Grünstruktur (Grundstück teils städtisch, teils Landeseigentum)



BRUUN & MÖLLERS



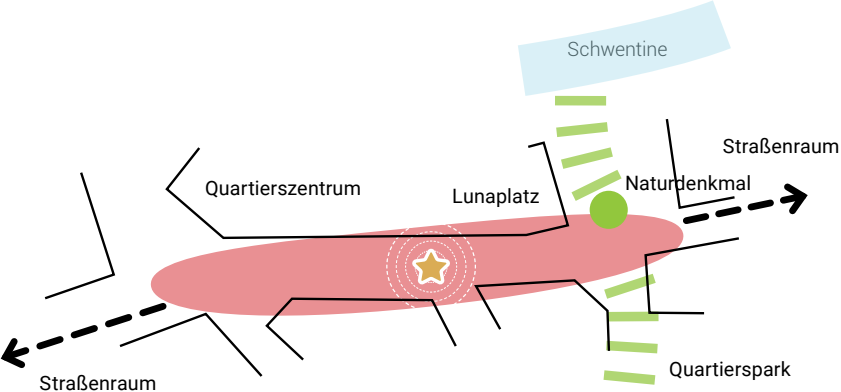
STADTBAHNPLANUNG KIEL

Konzeptstudie Städtebauliche Vertiefungsbereiche

ANLAGE 2 - KONZEPTVARIANTEN VERTIEFUNGSBEREICHE

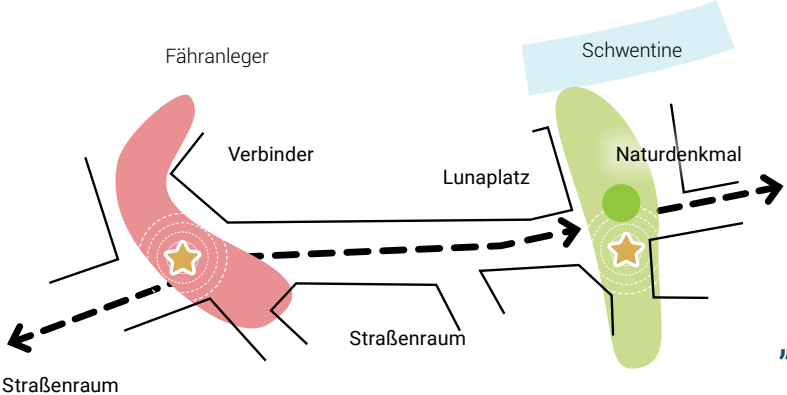
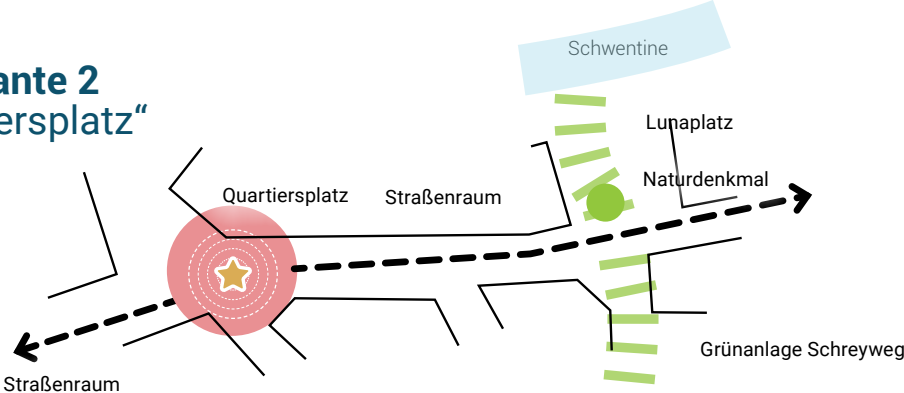
ZENTRUM WELLINGDORF

Zentrum Wellingdorf I Variantenübersicht



Variante 1
„Großräumiges Quartierszentrum“

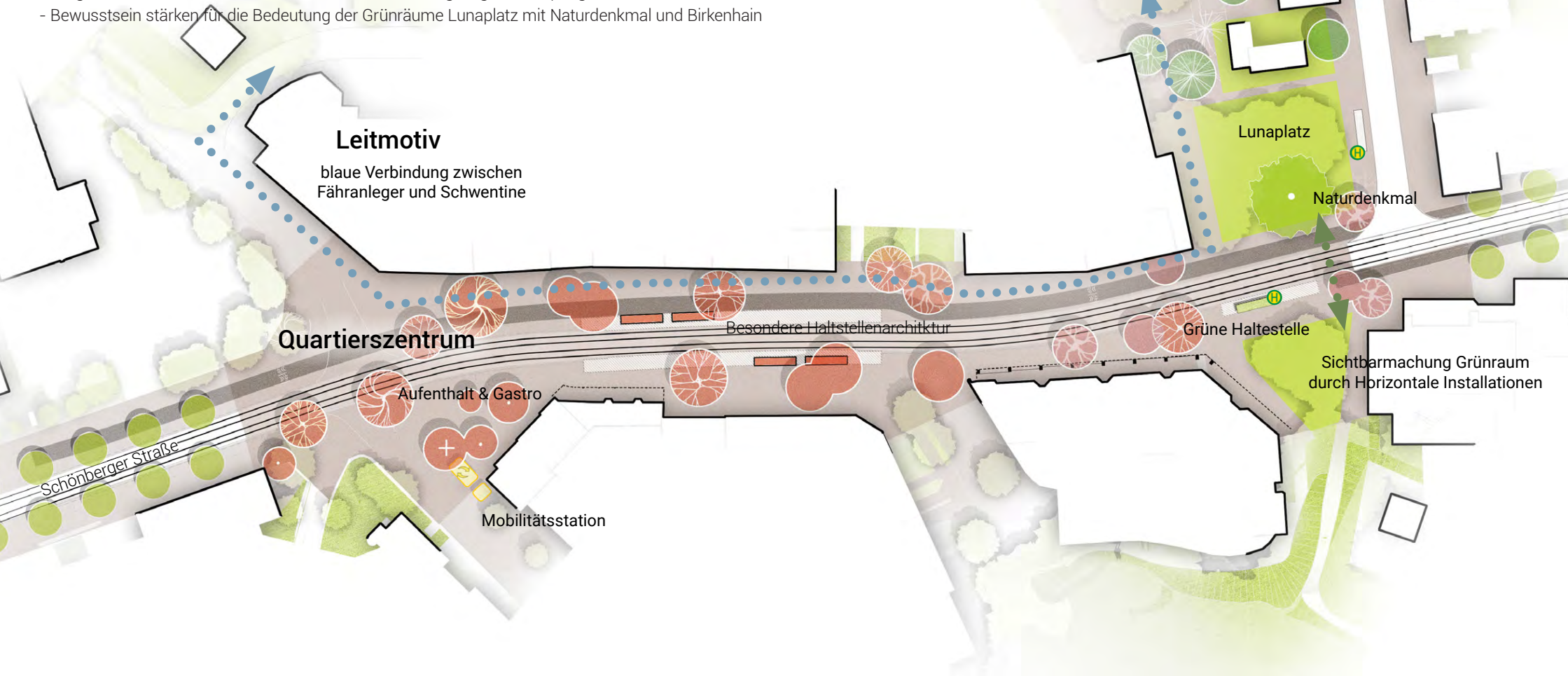
Variante 2
„Quartiersplatz“



Variante 3
„Platzspannen“

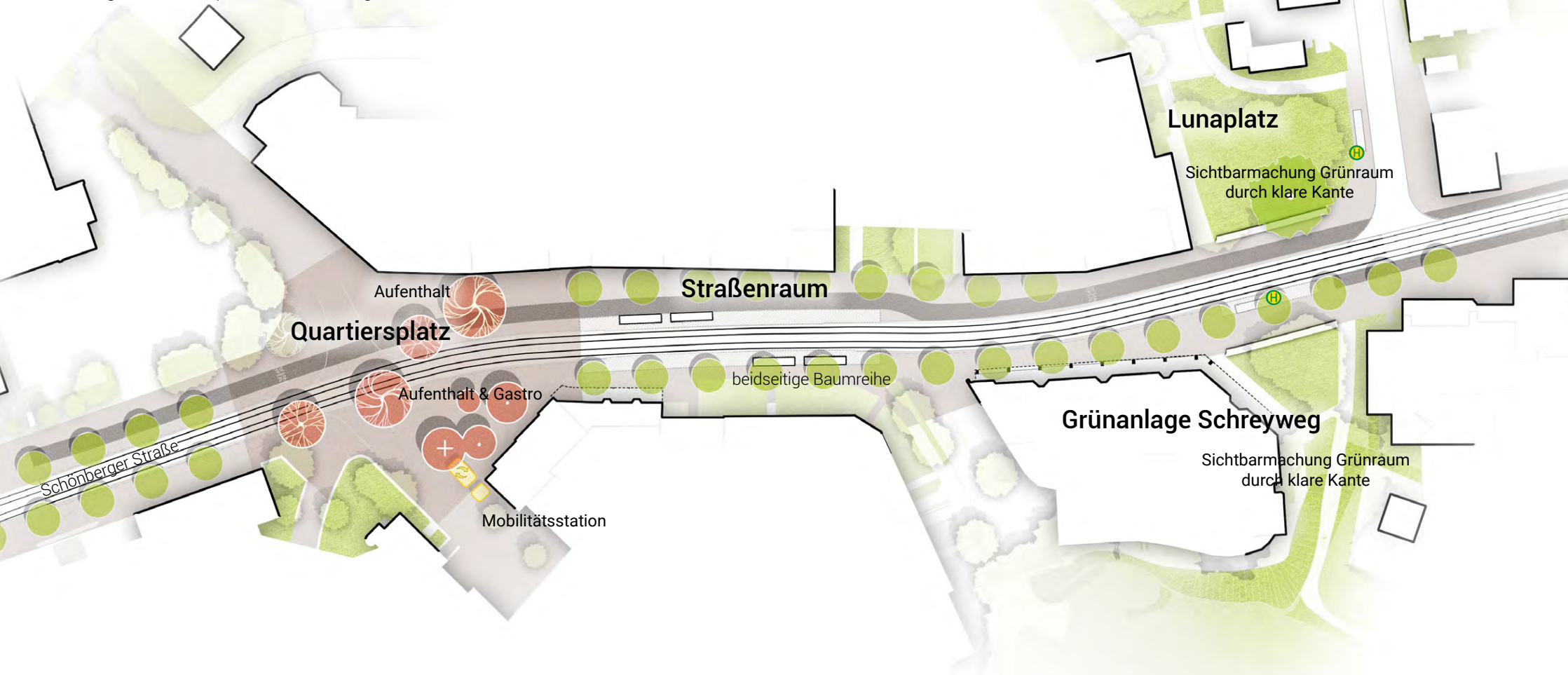
Zentrum Wellingdorf | Variante 1 „Großräumiges Quartierszentrum“

- Variante 1 nimmt ganzen Raum als Quartierszentrum auf
- Straßenraum wird aufgepflastert
- einheitliche Gestaltung von „Am Seefischmarkt“ bis „Schönberger Straße“
- Lunaplatz wird als grüne Insel integriert und bekommt eine klare Einfassung
- ein gestalterisches Leitmotiv wird in die Seitenbereiche gezogen und springt über die Straße
- Bewusstsein stärken für die Bedeutung der Grünräume Lunaplatz mit Naturdenkmal und Birkenhain



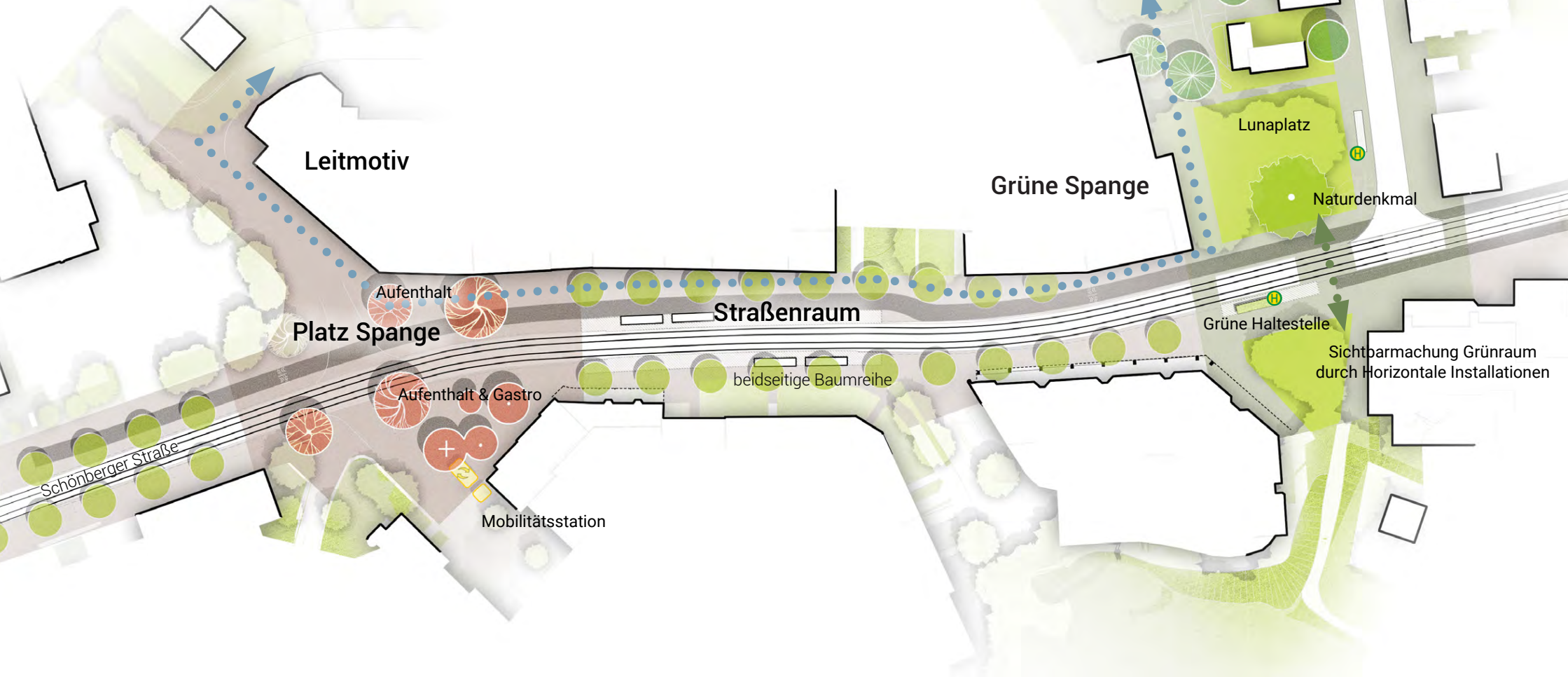
Zentrum Wellingdorf I Variante 2 „Quartiersplatz“

- klare Platzgestaltung an Kreuzung „Am Seefischmarkt“, z.B. mit aufgepflasterter Fahrbahn
- Straßenraum wird durch Baumreihen in seiner Linearität betont
- Lunaplatz wird durch eine klare (Sitz-)kante an der Straße sichtbar gemacht und kriegt einen gestalterischen Abschluss zum Zentrum
- Stärkung des Quartiersplatzes zur Förderung der sozialen Interaktion



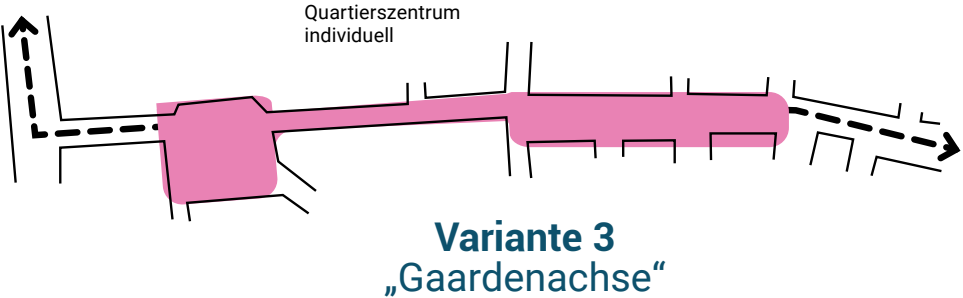
Zentrum Wellingdorf | Variante 3 „Platzspangen“

- „Platzspangen“ an Grünverbindungen verbinden die Teilräume:
- ein gestalterisches Leitmotiv wird in die Seitenbereiche gezogen und leitet über die Straße
- der Straßenraum dazwischen wird in seiner Linearität betont (Baumreihen)
- Bewusstsein stärken für die Bedeutung der Grünräume Lunaplatz mit Naturdenkmal und Birkenhain



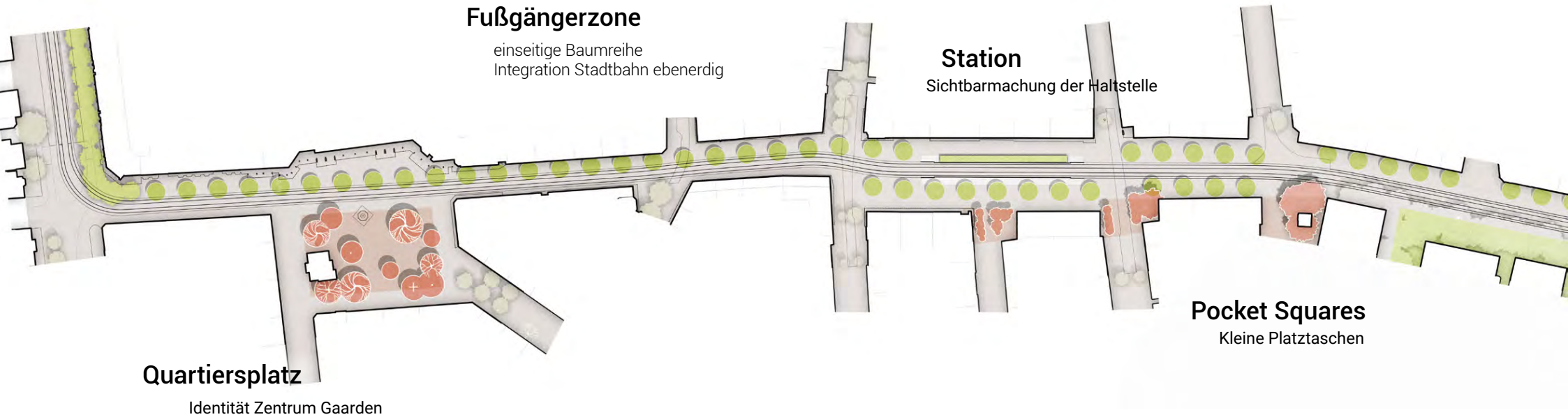
ZENTRUM GAARDEN

Zentrum Gaarden I Variantenübersicht



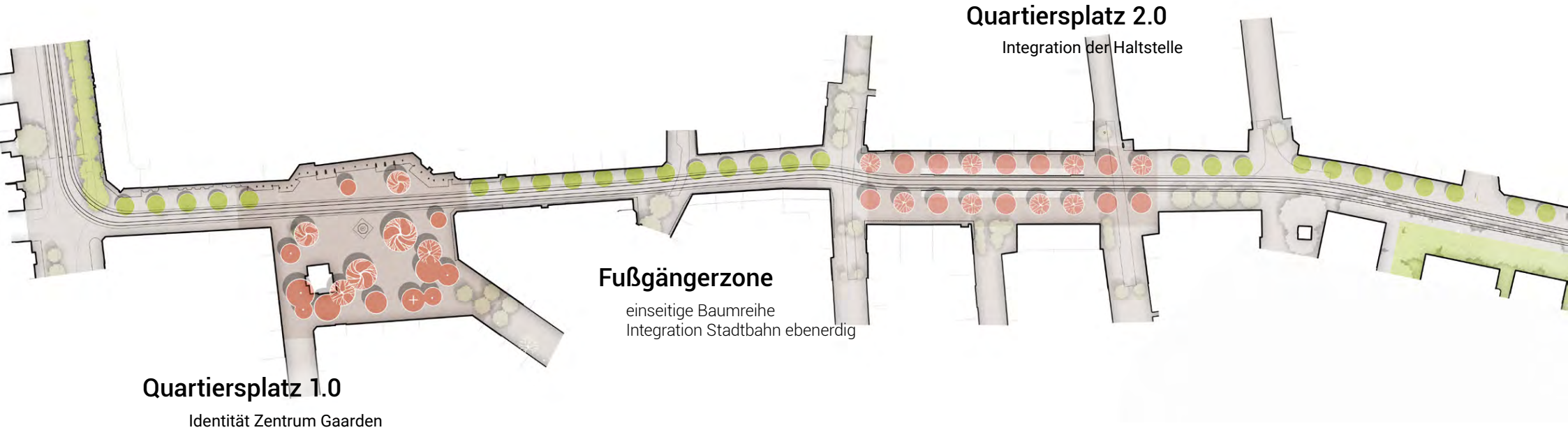
Zentrum Gaarden I Variante 1 „Pocket Squares“

- Klare achsenartige Gestaltung für die Elisabethstraße
- raumbildende, einseitige Baumpflanzung durch kompletten Straßenzug
- Platzgestaltung & Pocket Squares sind angelagert



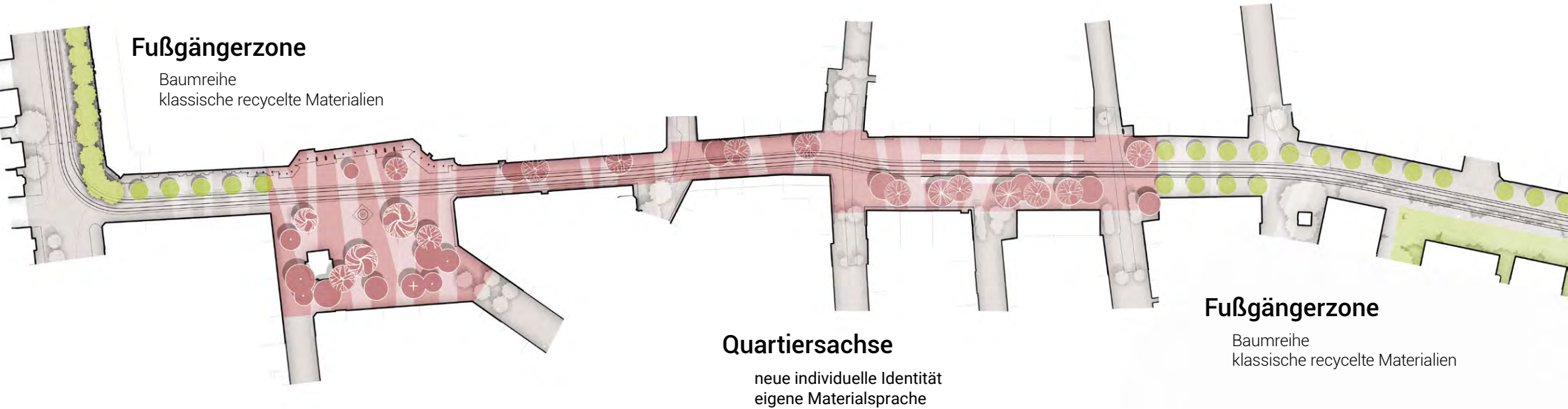
Zentrum Gaarden | Variante 2 „Buntes Gaarden“

- Vinetaplatz und Alfons-Jonas-Platz unterbrechen die durchgängige Achse
- starke & eigenständige Gestaltungssprache auf den Plätzen



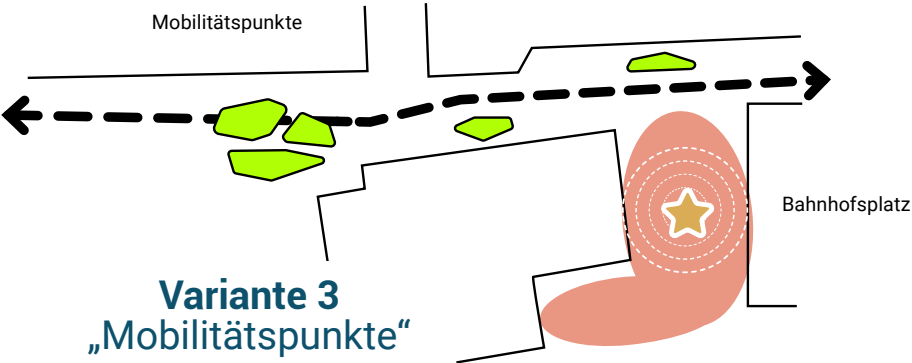
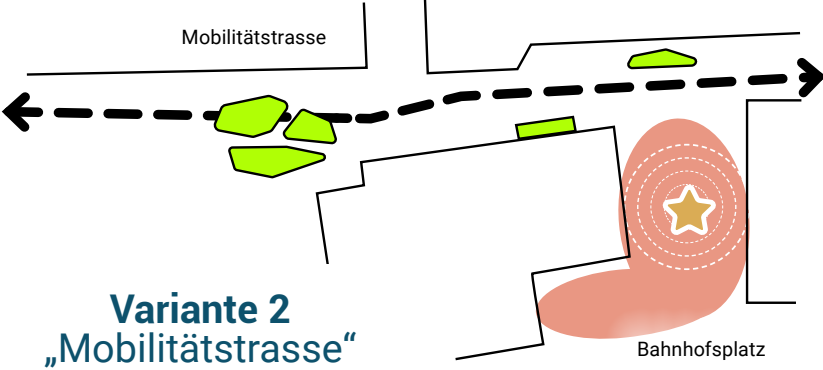
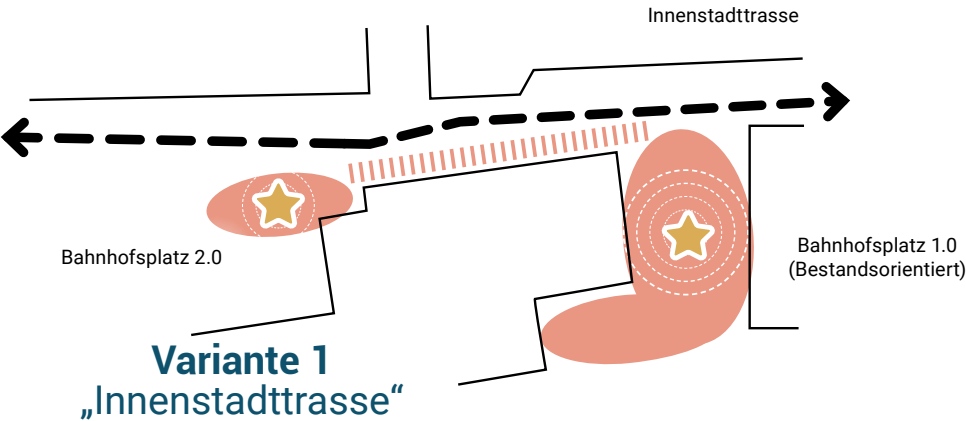
Zentrum Gaarden | Variante 3 „Gaardenachse“

- markante alleinstellende Achsengestaltung
- keine Integration in die Umgebung, sondern bewusstes Abheben der neuen Quartiersachse Gaarden

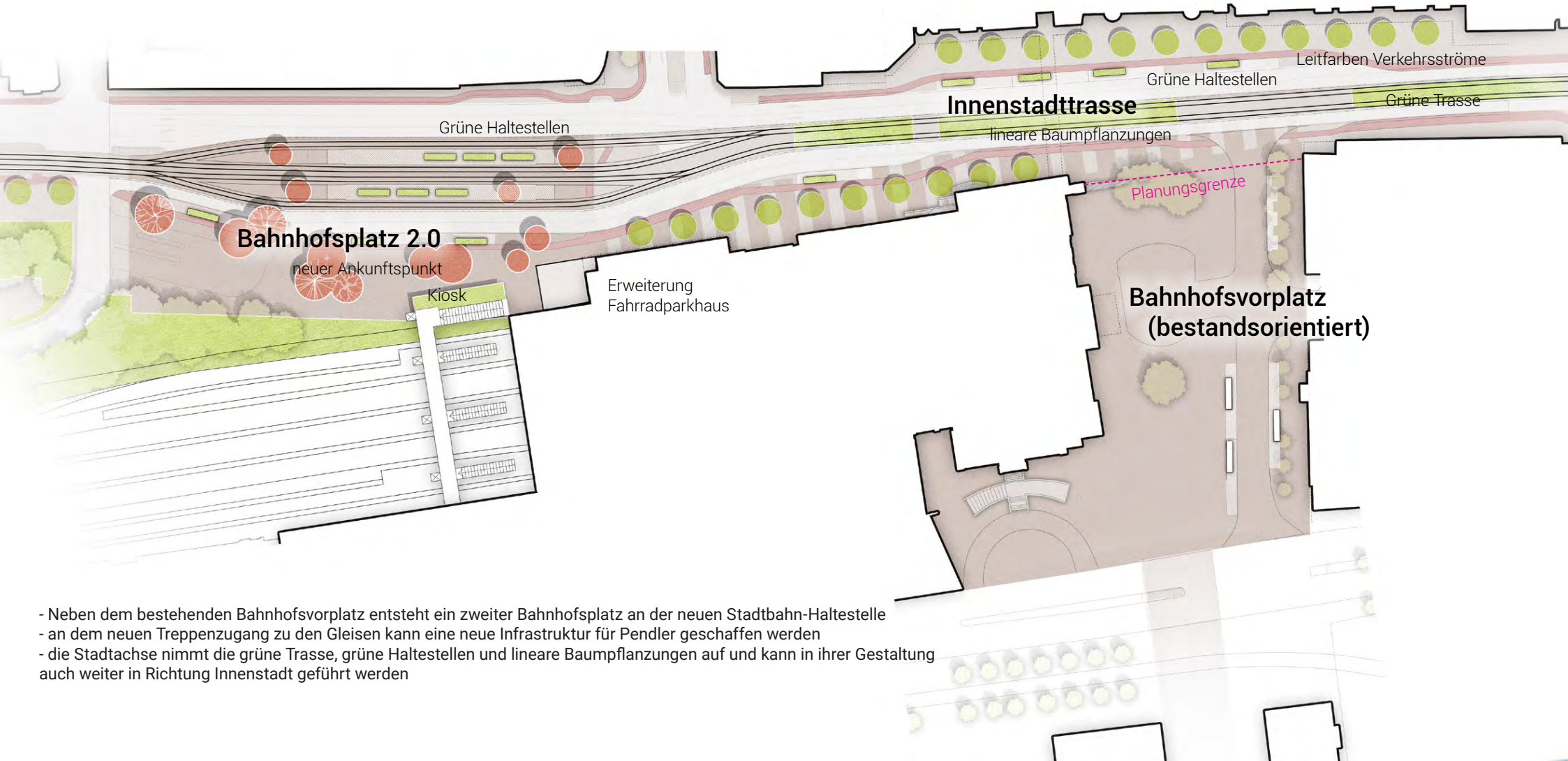


ZENTRUM UMFELD BAHNHOF

Zentrum Umfeld Bahnhof I Variantenübersicht

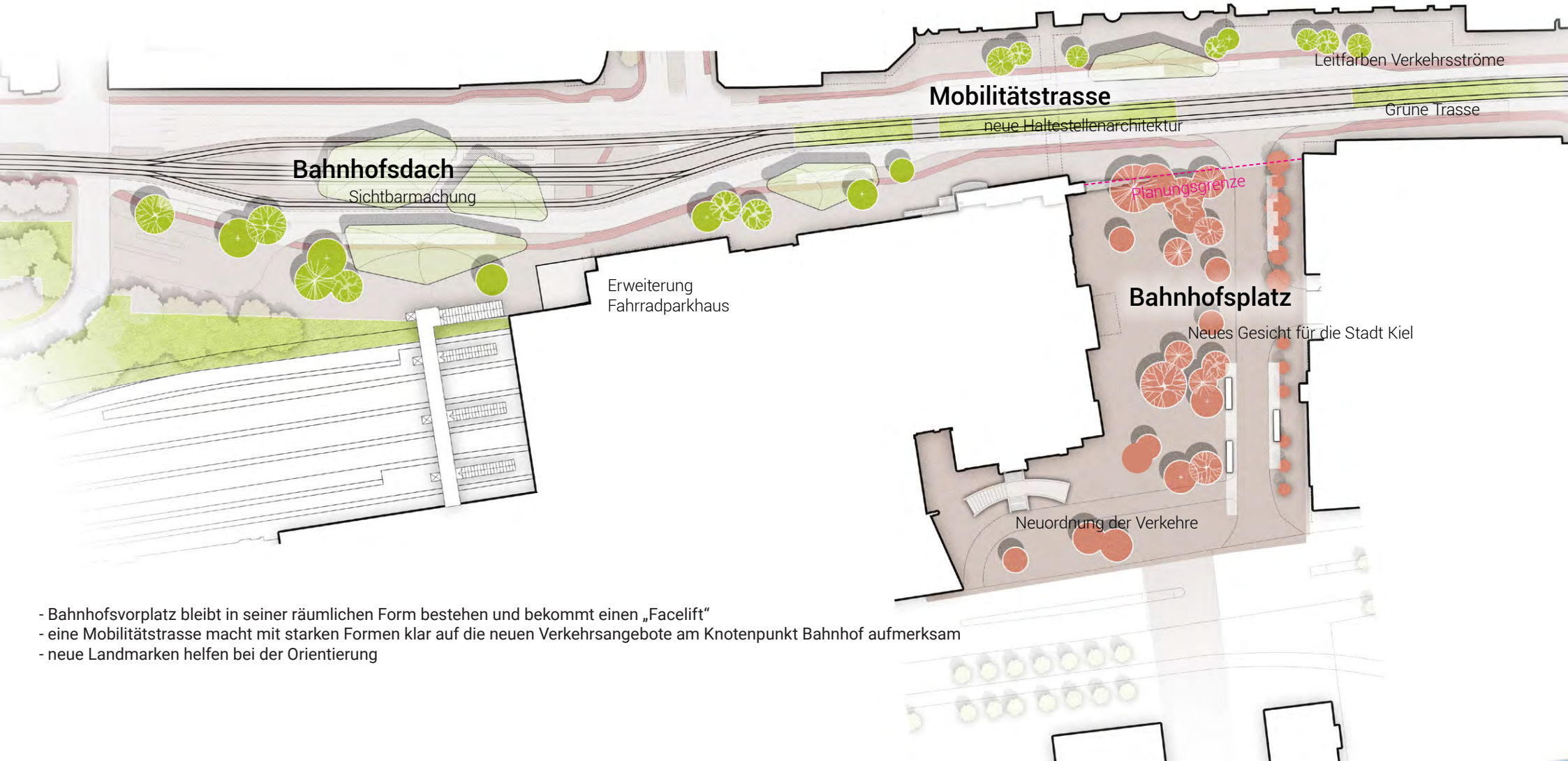


Zentrum Umfeld Bahnhof I Variante 1 „Innenstadttrasse“



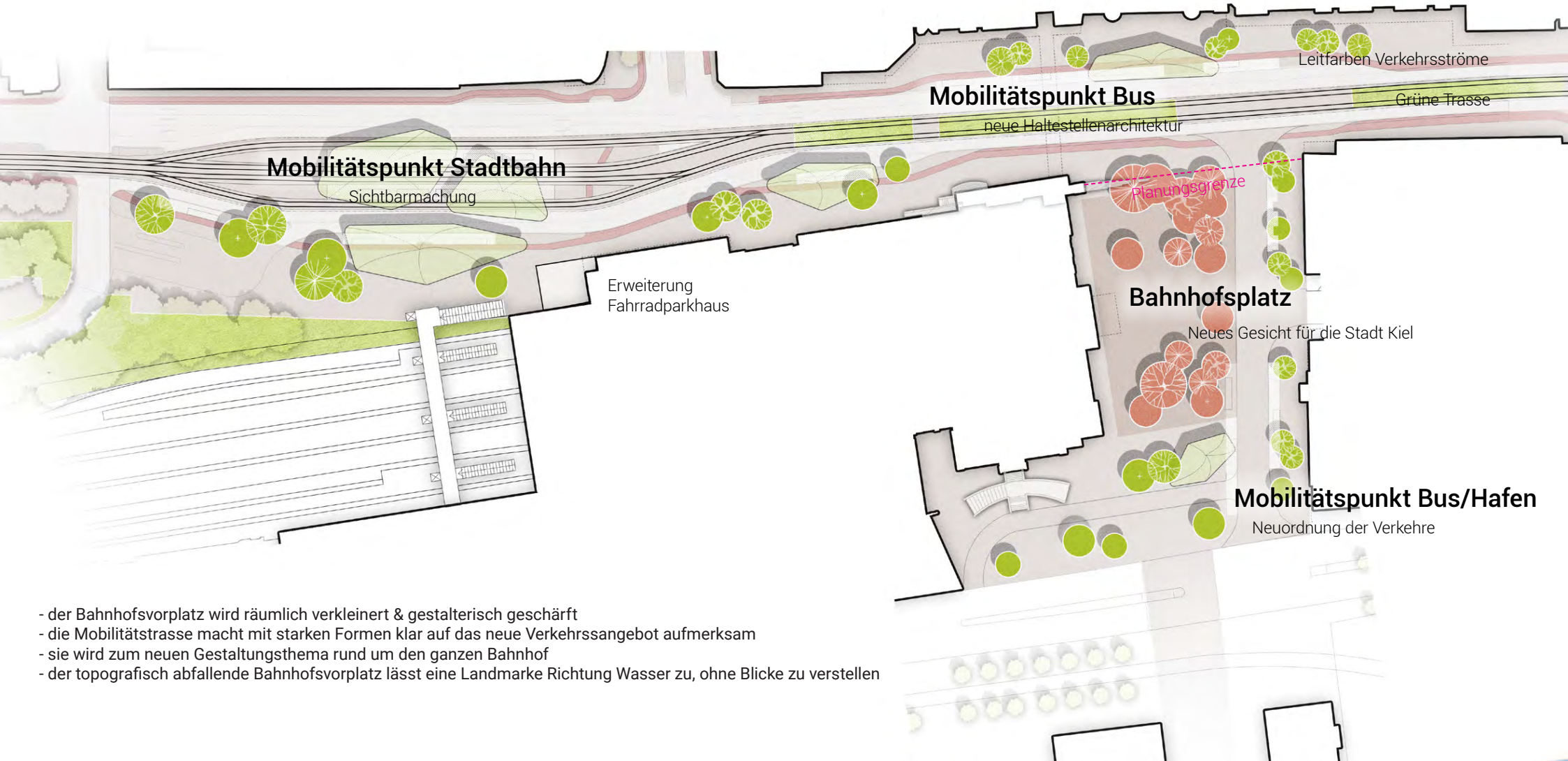
- Neben dem bestehenden Bahnhofsvorplatz entsteht ein zweiter Bahnhofsbereich an der neuen Stadtbahn-Haltestelle
- an dem neuen Treppenzugang zu den Gleisen kann eine neue Infrastruktur für Pendler geschaffen werden
- die Stadtachse nimmt die grüne Trasse, grüne Haltestellen und lineare Baumpflanzungen auf und kann in ihrer Gestaltung auch weiter in Richtung Innenstadt geführt werden

Zentrum Umfeld Bahnhof I Variante 2 „Mobilitätstrasse“



- Bahnhofsvorplatz bleibt in seiner räumlichen Form bestehen und bekommt einen „Facelift“
- eine Mobilitätstrasse macht mit starken Formen klar auf die neuen Verkehrsangebote am Knotenpunkt Bahnhof aufmerksam
- neue Landmarken helfen bei der Orientierung

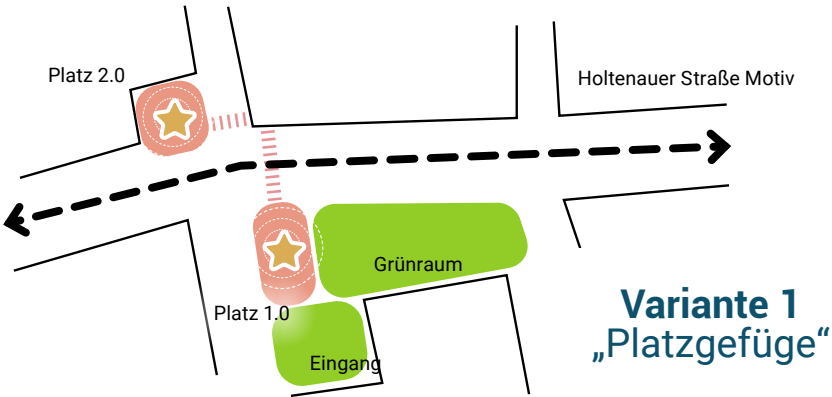
Zentrum Umfeld Bahnhof I Variante 3 „Mobilitätspunkte“



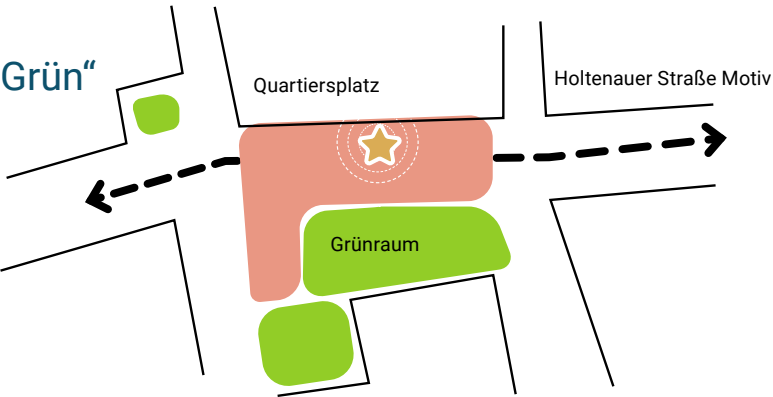
- der Bahnhofsvorplatz wird räumlich verkleinert & gestalterisch geschärft
- die Mobilitätsstrasse macht mit starken Formen klar auf das neue Verkehrsangebot aufmerksam
- sie wird zum neuen Gestaltungsthema rund um den ganzen Bahnhof
- der topografisch abfallende Bahnhofsvorplatz lässt eine Landmarke Richtung Wasser zu, ohne Blicke zu verstellen

ZENTRUM WIK

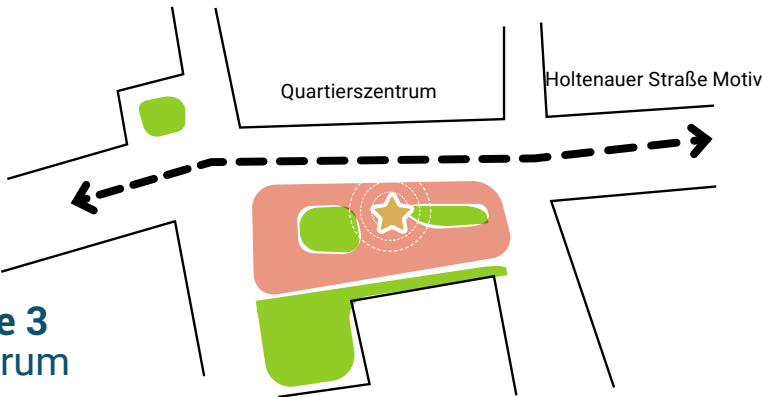
Zentrum Wik I Variantenübersicht



Variante 2
„Quartiersplatz am Grün“

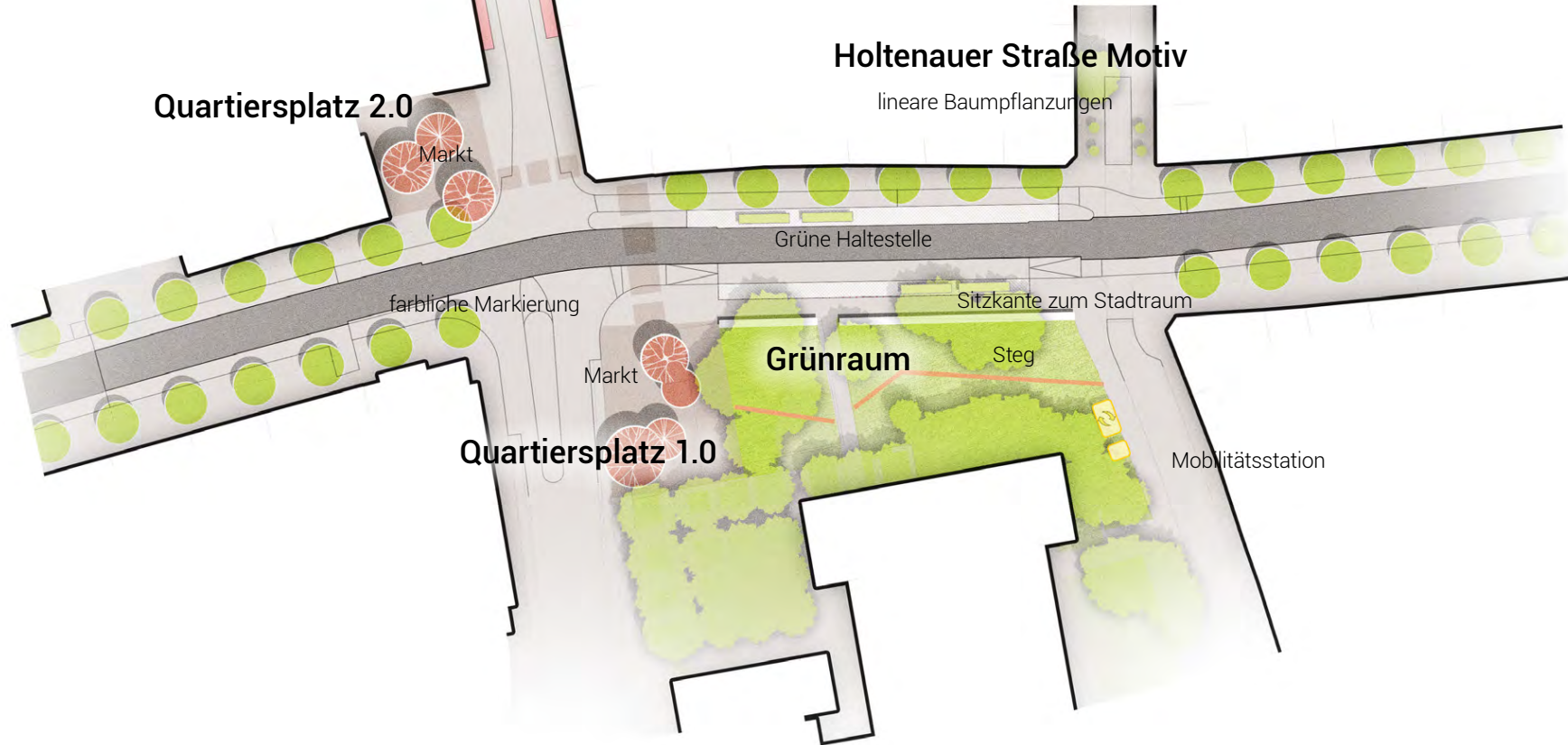


Variante 3
Wik Zentrum



Zentrum Wik I Variante 1 „Platzgefüge“

- das Gestaltungsmotiv der Holtenauer Straße mit doppelter Baumreihe zieht sich durch
- zwei Quartiersplätze schaffen multifunktionale Räume
- Blühwiese bleibt erhalten und wird erlebbar gemacht
- Sitzkante als Sichtbarmachung und Schutz



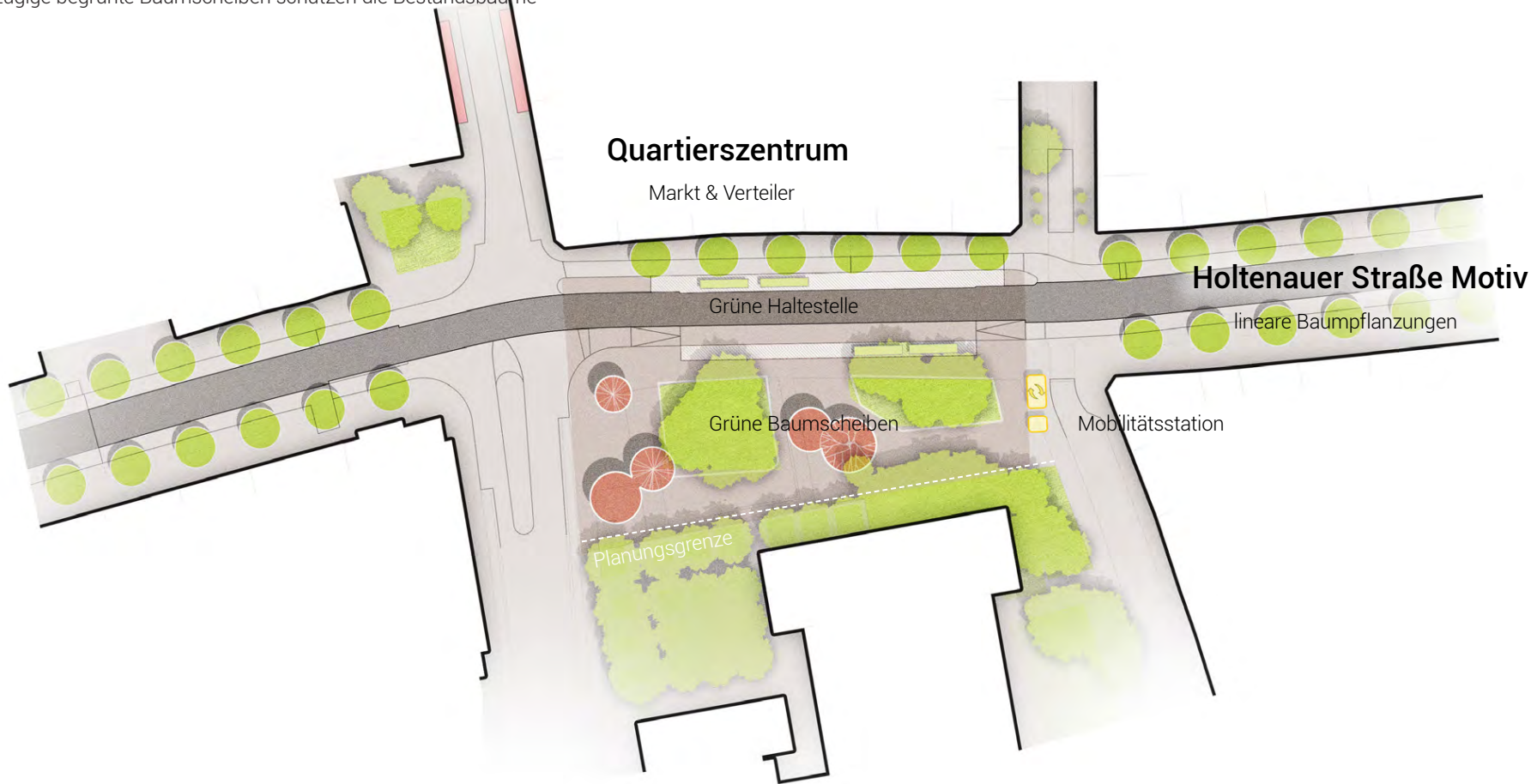
Zentrum Wik I Variante 2 „Quartiersplatz am Grün“

- das Gestaltungsmotiv der Holtenauer Straße wird durch einen großzügigen Quartiersplatz über beide Seiten durchbrochen
- Blühwiesen bleibt erhalten und wird erlebbar gemacht
- Sitzkante als Sichtbarmachung und Schutz
- Erlebbarkeit des Grünraum durch Stege und Aufenthaltsmöglichkeiten stärken



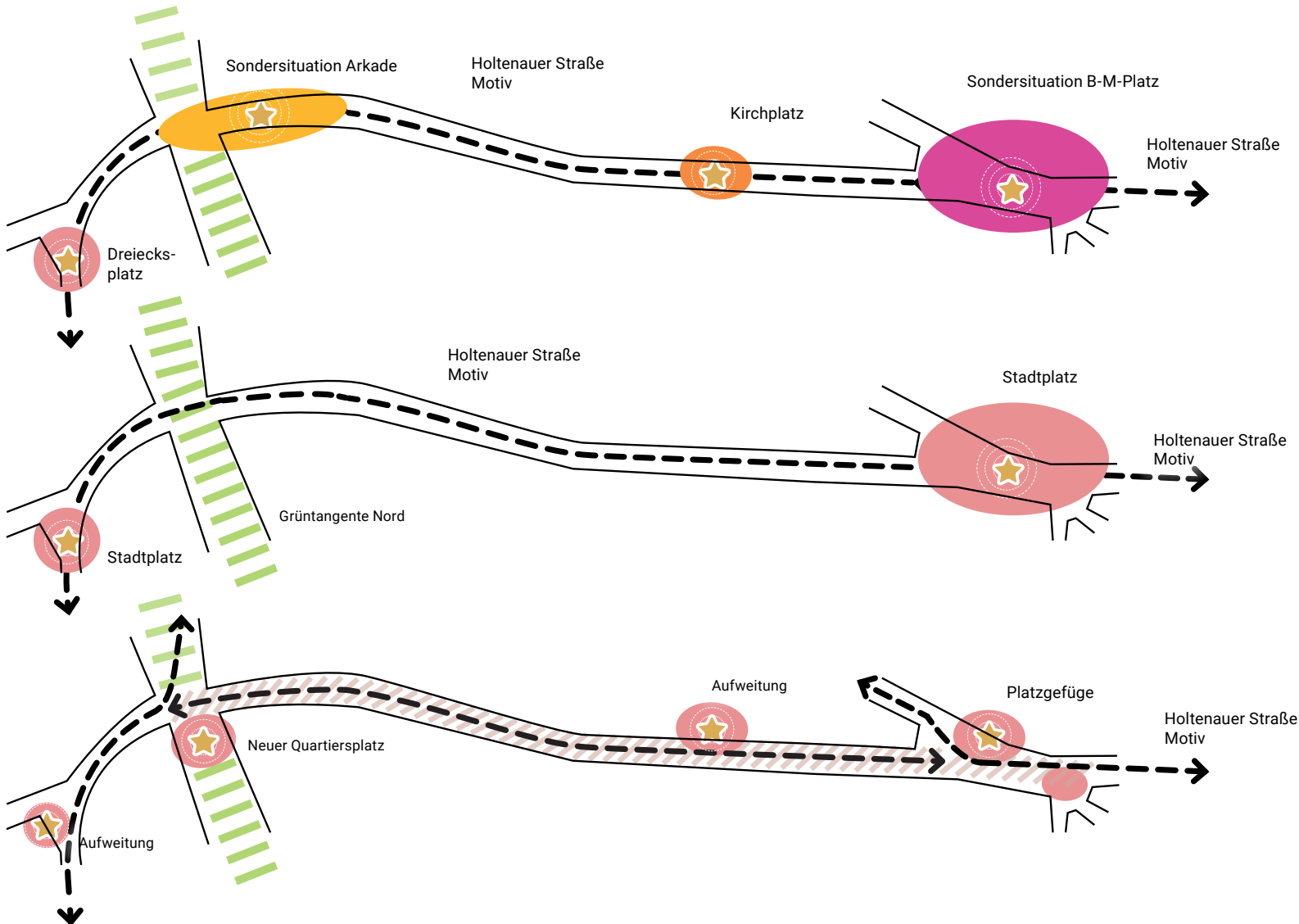
Zentrum Wik I Variante 3 „Wik Zentrum“

- der Raum vor Landesministerium wird in eine neue Zentrumstruktur integriert
- großzügige begrünte Baumscheiben schützen die Bestandsbäume



HOLTENAUER STRASSE

Holtenauer Straße I Variantenübersicht

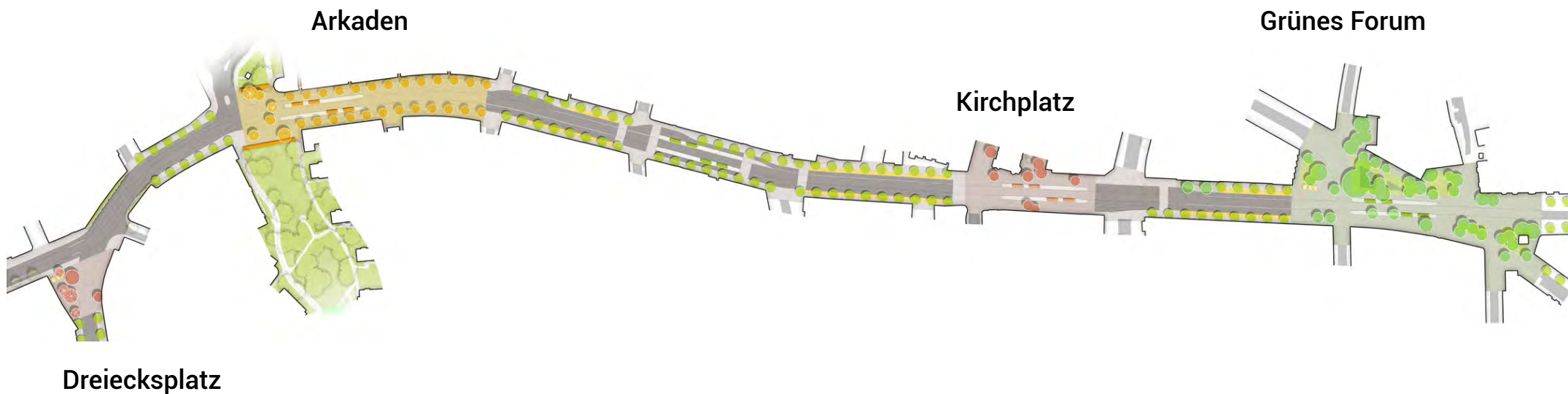


Variante 1
„Bunte Holtenauer“

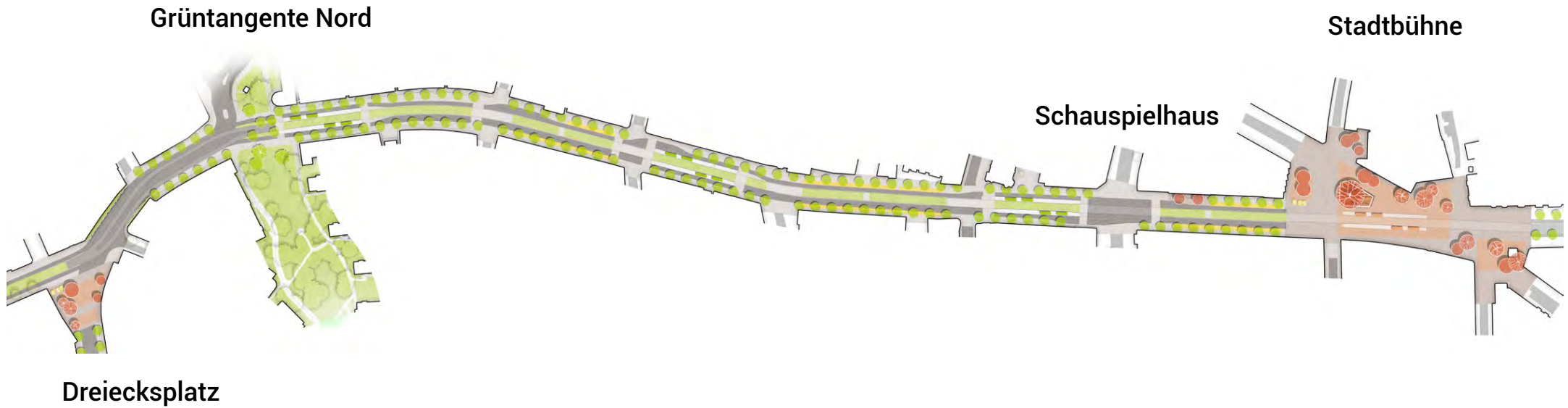
Variante 2
„Grüne Holtenauer“

Variante 3
„Flaniermeile Holtenauer“

Holtenauer Straße | Variante 1 „Bunte Holtenauer“



Holtenauer Straße | Variante 2 „Grüne Holtenauer“



Holtenauer Straße | Variante 3 „Flaniermeile Holtenauer“

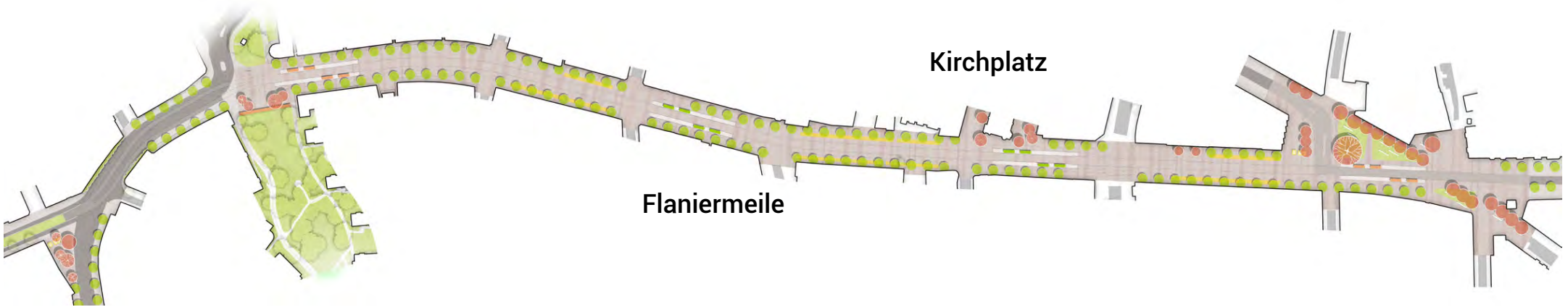
Neuer Quartiersplatz

Szenenwechsel

Kirchplatz

Flaniermeile

Dreiecksplatz





BRUUN & MÖLLERS



STADTBahnPLANUNG KIEL

Konzeptstudie Städtebauliche Vertiefungsbereiche

ANLAGE 3 - VORZUGSKONZEPTE VERTIEFUNGsbEREICHE

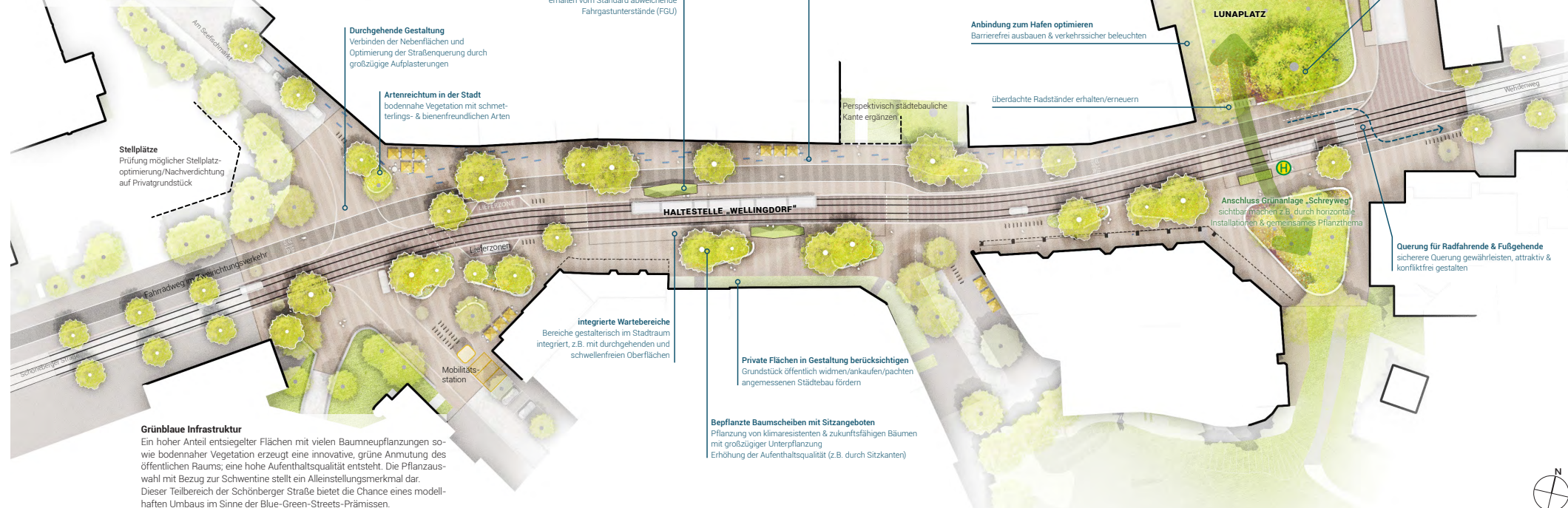
Vertiefungsbereich 1 - Wellingdorf

Städtebauliches Konzept „Großräumiges Quartierszentrum“

Die Konzeptstudie zeigt Gestaltungsvorschläge als Möglichkeit der Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge des Trassenbaus. Eine Konkretisierung erfolgt in den weiteren Planungsphasen. In den Plänen dargestellte Ausstattungsobjekte und Materialien dienen der Veranschaulichung von städtebaulichem Potential und sind noch nicht festgelegt. Ebenso zeigen dargestellte Bäume nicht die genaue Umsetzung, sondern mögliche Standorte - gleichzeitig bedeutet das Fehlen keinen Entfall von Bäumen.

Die Stadtbahn als Chance für Wandel

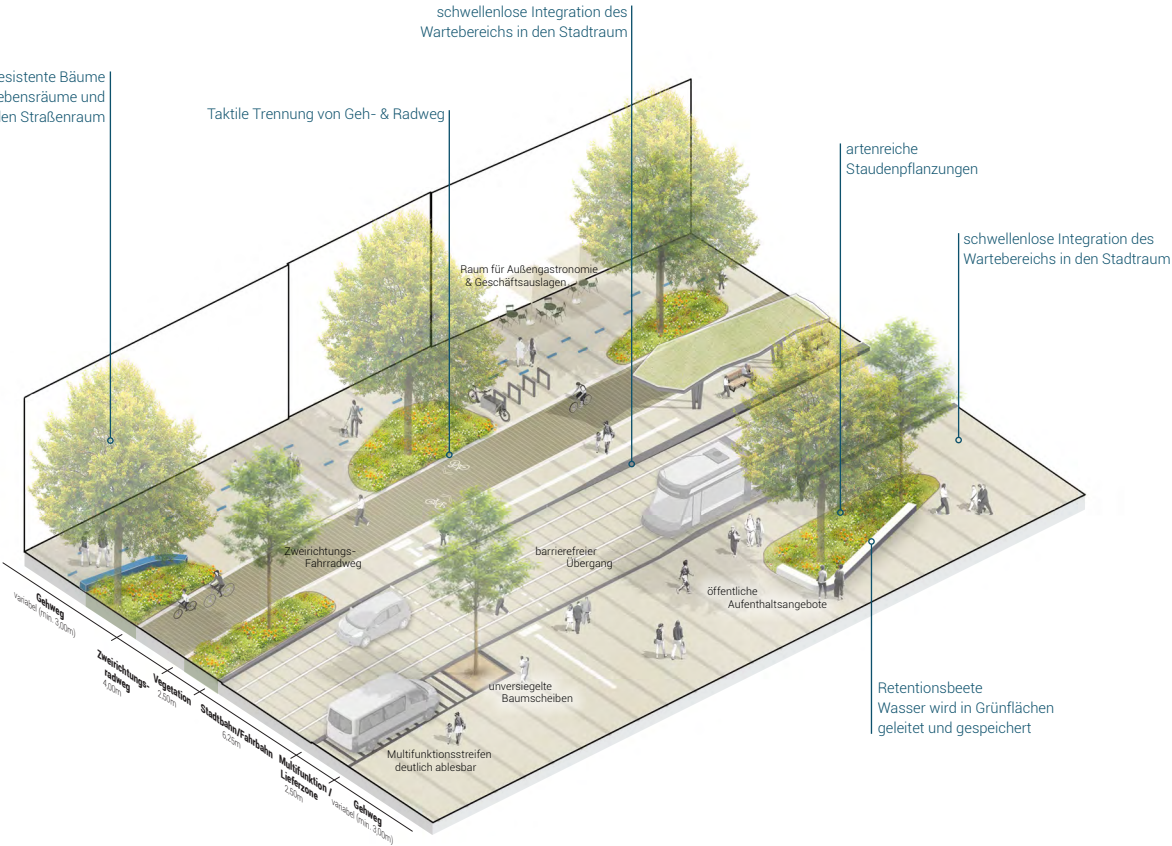
Aufgrund des begrenzten öffentlichen Raums wird die Stadtbahntrasse gemeinsam mit dem MIV genutzt, sodass es keinen gesonderten Bahnkörper gibt. Um eine aktive Nutzung der Erdgeschosszone zu ermöglichen, die Aufenthaltsqualität bestmöglich zu erhöhen und Baumpflanzungen zu fördern, werden die Nebenflächen und Fahrradwege priorisiert. Die Untersuchung zu Parkplatzentfall und Ausgleichspotentialen wird im Arbeitspaket I-110.7 Intermodale Verknüpfung von Ramboll festgehalten. Eine höhere Bebauungsdichte, insbesondere im süd-westlich anschließenden Bereich wird angestrebt. Übergeordnet ist die Anbindung des GEOMARS sowie der Schwentine berücksichtigt und durch ein signalesches Motiv ablesbar.



Vertiefungsbereich 1 - Wellingdorf

Städtebauliches Konzept „Großräumiges Quartierszentrum“

Die Konzeptstudie zeigt Gestaltungsvorschläge als Möglichkeit der Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge des Trassenbaus. Eine Konkretisierung erfolgt in den weiteren Planungsphasen. In den Plänen dargestellte Ausstattungsobjekte und Materialien dienen der Veranschaulichung von städtebaulichem Potential und sind noch nicht festgelegt. Ebenso zeigen dargestellte Bäume nicht die genaue Umsetzung, sondern mögliche Standorte - gleichzeitig bedeutet das Fehlen keinen Entfall von Bäumen.



Vertiefungsbereich 2 - Gaarden
Städtebauliches Konzept „Gaardenachse“

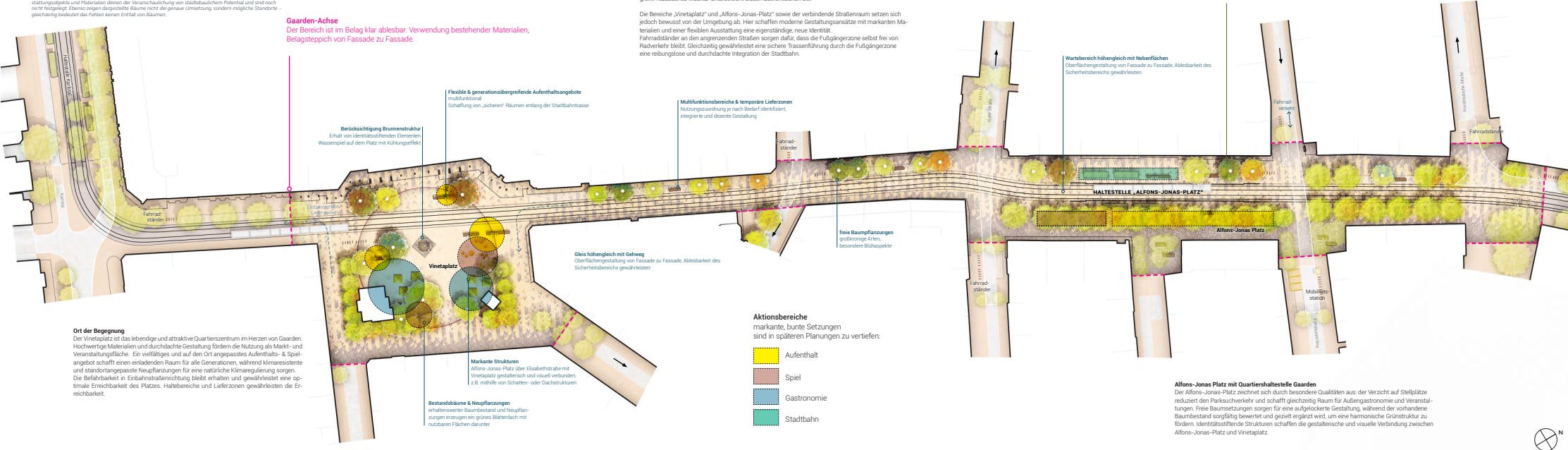
Die Konzeptstudie zeigt Gestaltungsvorschläge als Möglichkeit der Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge des Trassenbaus. Eine Konkretisierung erfolgt in den weiteren Planungsphasen. In den Plänen dargestellte Ausstattungsobjekte und Materialien dienen der Veranschaulichung von städtebaulichem Potential und sind noch nicht festgelegt. Ebenso zeigen dargestellte Bäume nicht die genaue Umsetzung, sondern mögliche Standorte - gleichzeitig bedeutet das Fehlen keinen Entfall von Bäumen.

Gaarden-Achse
Der Bereich ist im Belag klar ablesbar. Verwendung bestehender Materialien, Belagsteppich von Fassade zu Fassade.

Die Elisabethstraße als Quartierszentrum
Die Elisabethstraße bildet das lebendige Quartierszentrum von Gaarden und präsentiert sich als klassische Fußgängerzone – attraktiv und einladend, überregional angebunden durch die neue Stadtbahn. Zwischen Karlstal und Wertstraße fügt sich die Elisabethstraße harmonisch in den robusten Charakter des Viertels ein, indem sie vorhandene Materialien wie gelben Klinker und rot-buntes Großpflaster aufgreift. Klassisches Mobiliar unterstreicht diesen authentischen Stil.

Die Bereiche „Vinetaplatz“ und „Alfons-Jonas-Platz“ sowie der verbindende Straßenraum setzen sich jedoch bewusst von der Umgebung ab. Hier schaffen moderne Gestaltungsansätze mit markanten Materialien und einer flexiblen Ausstattung eine eigenständige, neue Identität. Fahrradständer an den angrenzenden Straßen sorgen dafür, dass die Fußgängerzone selbst frei von Radverkehr bleibt. Gleichzeitig gewährleistet eine sichere Trassenführung durch die Fußgängerzone eine reibungslose und durchdachte Integration der Stadtbahn.

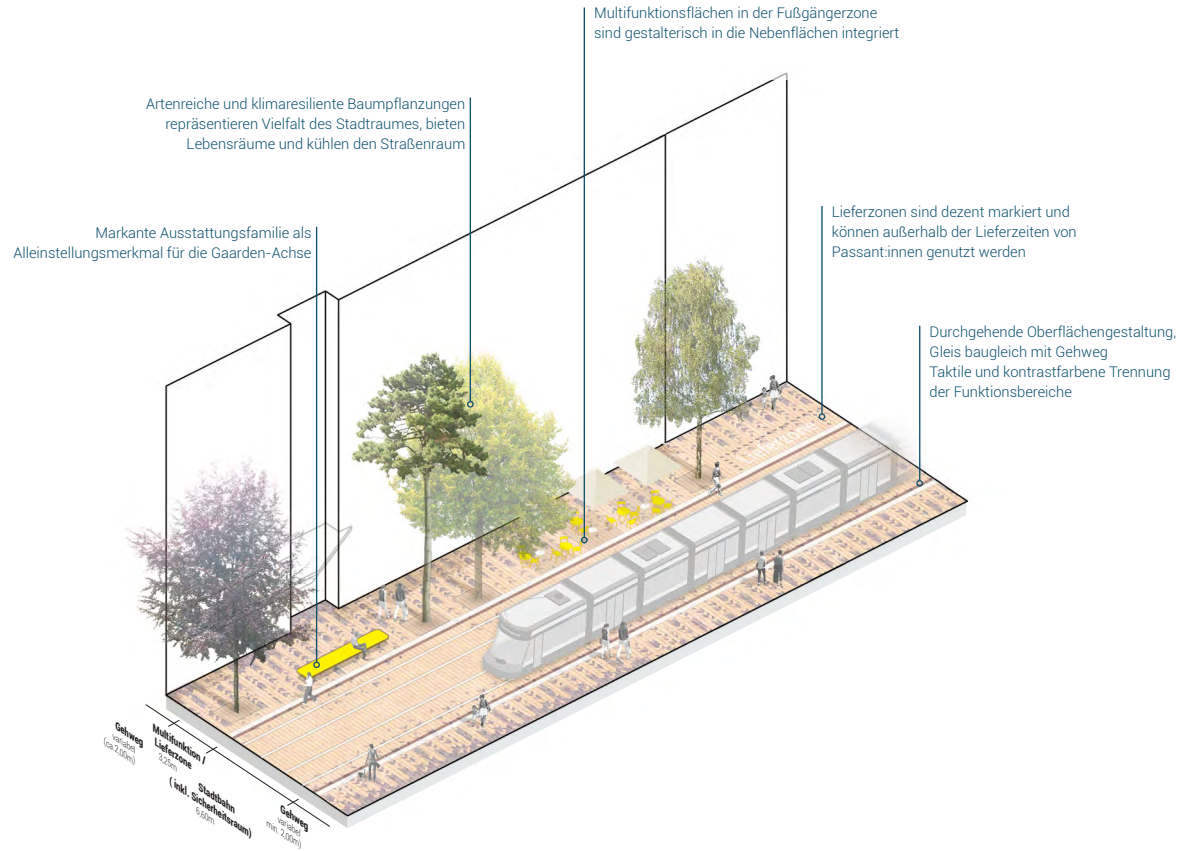
Baumvielfalt
Bunte diverse klimaresiliente Baumpflanzungen repräsentieren Vielfalt des Stadtraums



Vertiefungsbereich 2 - Gaarden

Städtebauliches Konzept „Gaardenachse“

Die Konzeptstudie zeigt Gestaltungsvorschläge als Möglichkeit der Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge des Trassenbaus. Eine Konkretisierung erfolgt in den weiteren Planungsphasen. In den Plänen dargestellte Ausstattungsobjekte und Materialien dienen der Veranschaulichung von städtebaulichem Potential und sind noch nicht festgelegt. Ebenso zeigen dargestellte Bäume nicht die genaue Umsetzung, sondern mögliche Standorte - gleichzeitig bedeutet das Fehlen keinen Entfall von Bäumen.



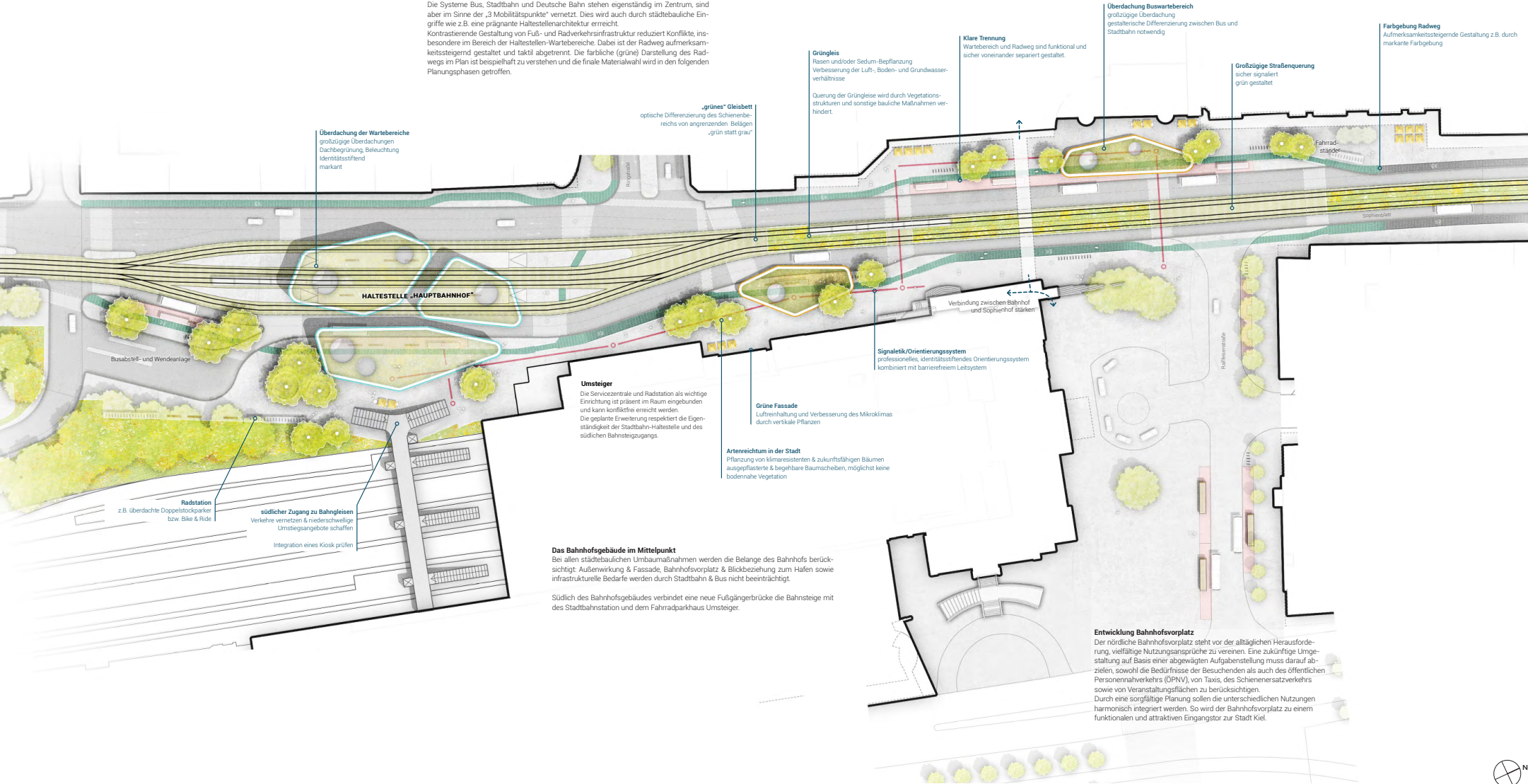
Vertiefungsbereich 3 - Zentrum Umfeld Bahnhof
Städtebauliches Konzept „Mobilitätspunkte“

Die Konzeptstudie zeigt Gestaltungsvorschläge als Möglichkeit der Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge des Trassenbaus. Eine Konkretisierung erfolgt in den weiteren Planungsphasen. In den Plänen dargestellte Ausstattungsprojekte und Materialien dienen der Veranschaulichung von städtebaulichem Potential und sind noch nicht festgelegt. Ebenso zeigen dargestellte Bäume nicht die genaue Umsetzung, sondern mögliche Standorte - gleichzeitig bedeutet das Fehlen keinen Entfall von Bäumen.

Knotenpunkt & Visitenkarte Kiels

Die großzügige Gesamtsituation ist sortiert und übersichtlich, kurze und direkte Wegeverbindungen sind klar gestaltet und ablesbar. Flächen sind multicodiert und bieten Raum für unterschiedliche Nutzungen.

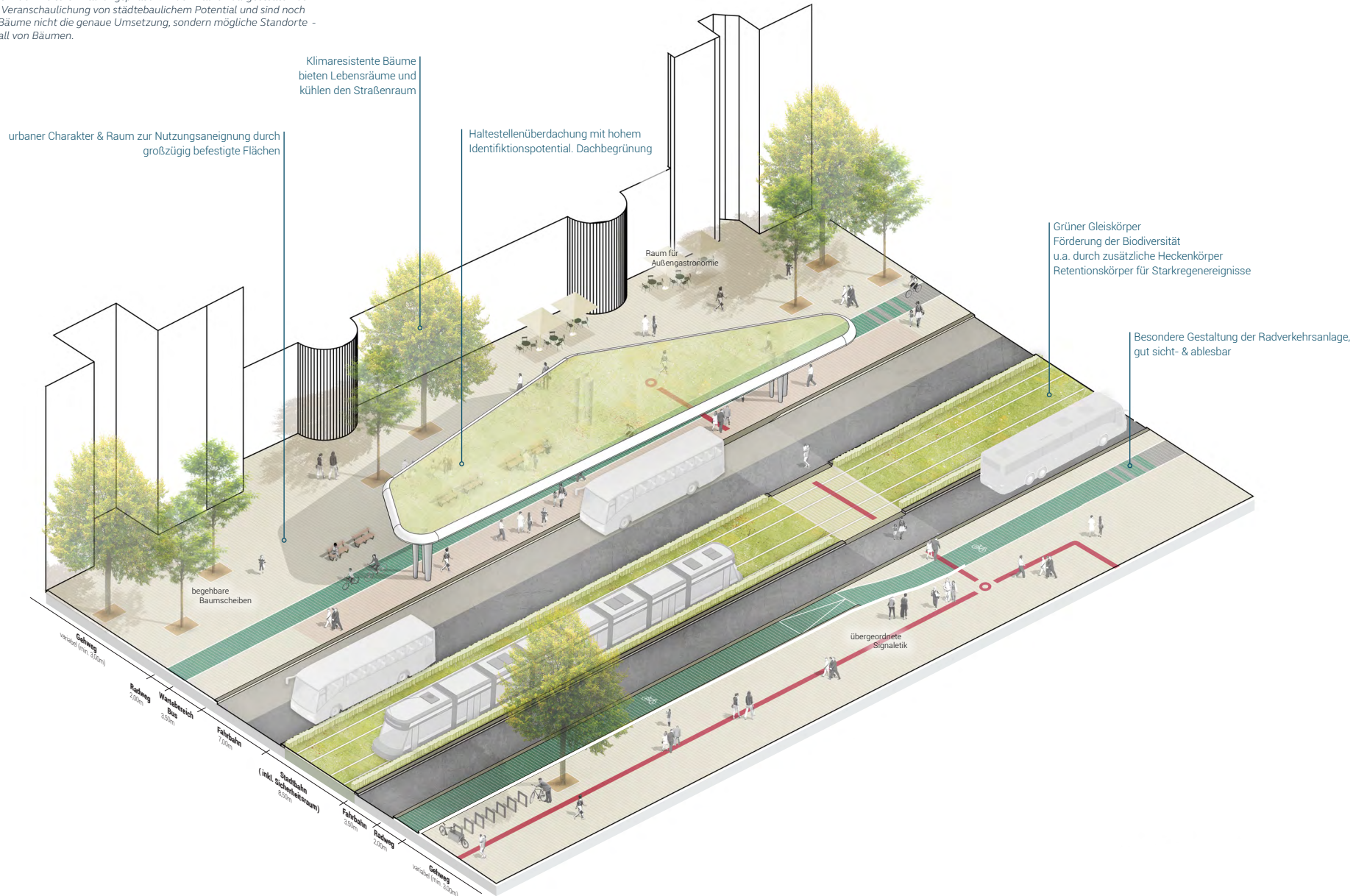
Die Systeme Bus, Stadtbahn und Deutsche Bahn stehen eigenständig im Zentrum, sind aber im Sinne der „3 Mobilitätspunkte“ vernetzt. Dies wird auch durch städtebauliche Eingriffe wie z.B. eine prägnante Haltestellenarchitektur erreicht. Kontrastierende Gestaltung von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur reduziert Konflikte, insbesondere im Bereich der Haltestellen-Wartebereiche. Dabei ist der Radweg aufmerksamkeitssteigernd gestaltet und taktil abgetrennt. Die farbliche (grüne) Darstellung des Radwegs im Plan ist beispielhaft zu verstehen und die finale Materialwahl wird in den folgenden Planungsphasen getroffen.



Vertiefungsbereich 3 - Zentrum

Städtebauliches Konzept „Mobilitätspunkte“

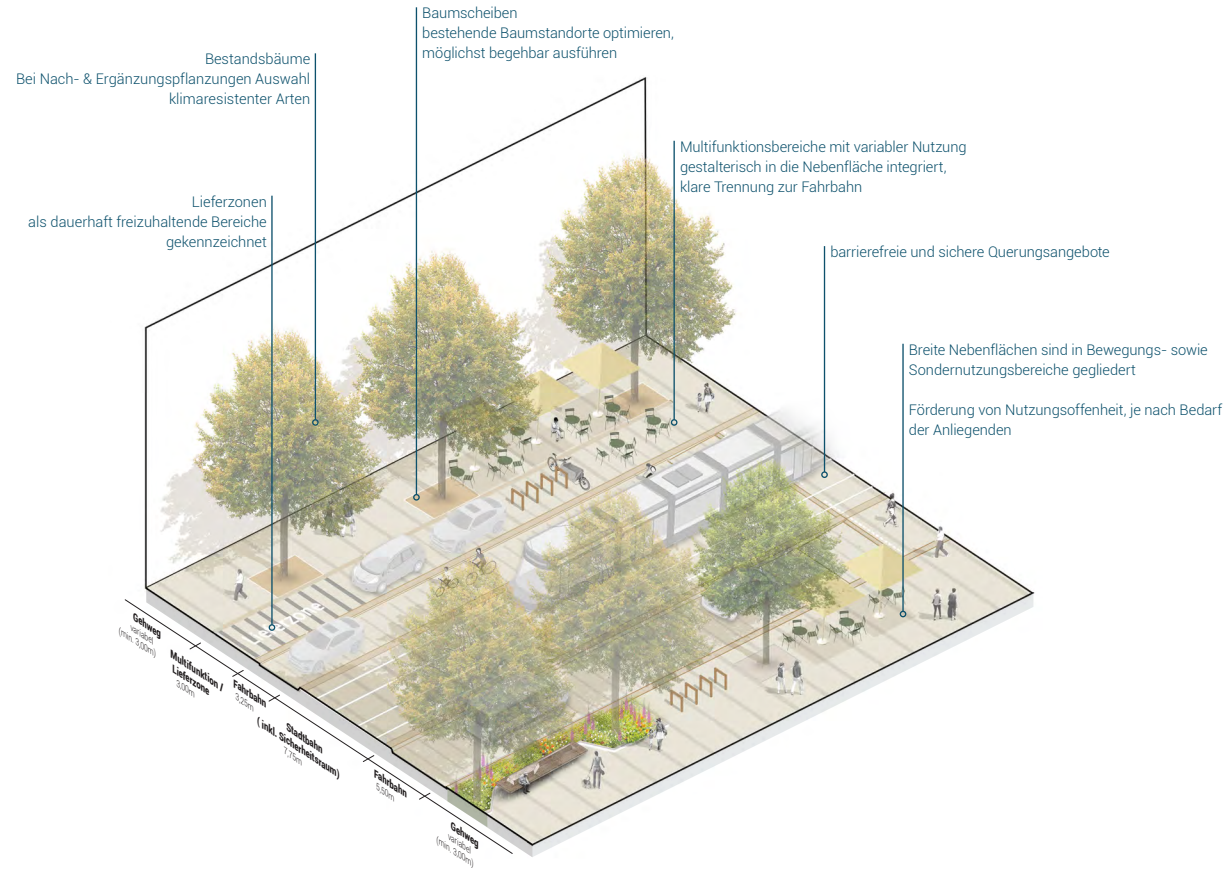
Die Konzeptstudie zeigt Gestaltungsvorschläge als Möglichkeit der Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge des Trassenbaus. Eine Konkretisierung erfolgt in den weiteren Planungsphasen. In den Plänen dargestellte Ausstattungsobjekte und Materialien dienen der Veranschaulichung von städtebaulichem Potential und sind noch nicht festgelegt. Ebenso zeigen dargestellte Bäume nicht die genaue Umsetzung, sondern mögliche Standorte - gleichzeitig bedeutet das Fehlen keinen Entfall von Bäumen.



Vertiefungsbereich 4 - Holtenauer Straße

Städtebaulicher Konzeptansatz „Flaniermeile“

Die Konzeptstudie zeigt Gestaltungsvorschläge als Möglichkeit der Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge des Trassenbaus. Eine Konkretisierung erfolgt in den weiteren Planungsphasen. In den Plänen dargestellte Ausstattungsobjekte und Materialien dienen der Veranschaulichung von städtebaulichem Potential und sind noch nicht festgelegt. Ebenso zeigen dargestellte Bäume nicht die genaue Umsetzung, sondern mögliche Standorte - gleichzeitig bedeutet das Fehlen keinen Entfall von Bäumen.



Vertiefungsbereich 5 - Wik
Städtebaulicher Konzeptansatz „Wik Zentrum“

Die Konzeptstudie zeigt Gestaltungsvorschläge als Möglichkeit der Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge des Trassenbaus. Eine Konkretisierung erfolgt in den weiteren Planungsphasen. In den Plänen dargestellte Ausstattungsobjekte und Materialien dienen der Veranschaulichung von städtebaulichem Potential und sind noch nicht festgelegt. Ebenso zeigen dargestellte Bäume nicht die genaue Umsetzung, sondern mögliche Standorte - gleichzeitig bedeutet das Fehlen keinen Entfall von Bäumen.

Ein neues Zentrum für die Wik

Am Platz vorm Mercatorhochhaus soll zukünftig ein zentraler urbaner Raum entstehen, der ganzjährig intensiv genutzt wird und der mit seiner gemütlichen Atmosphäre Besuchende zum Verweilen einlädt. Die durchlässige Gestaltung des Platzes ermöglicht neben der alltäglichen Nutzung auch die saisonale Durchführung vielfältiger Veranstaltungen und Events, darunter der Wochenmarkt.

In die Platzgestaltung wird der vorhandene Baumbestand und die angelegte Wildwiese integriert, um hochwertiges Grün zu erhalten und gleichzeitig die multifunktionale Nutzbarkeit des Platzes sicherzustellen. Die gestalterische Integration der „Haltestelle Elendsredder“ in die Platzstruktur hilft dabei, diesen als lebendigen und attraktiven Stadtraum zu etablieren.

Grünleis

Rasen und/oder Sedum-Bepflanzung
Verbesserung der Luft-, Boden- und Grundwasser-
verhältnisse

Querung der Grünleise wird durch Vegetations-
strukturen und sonstige bauliche Maßnahmen ver-
hindert.

Einladendes Monument - Quartierszentrum

Der Vorplatz ist bisher funktional und reduziert gestaltet. Eine neue Öffnung und Gestaltung zieht die Straßenseiten zusammen und lässt einen flexiblen Raum zwischen dem üppigen Bestandgrün zu.

Multifunktionsstreifen

wandelbarer Raum für unterschiedliche Nutzungen (z.B. Außengastronomie, Veranstaltungen, Kurzzeitparken, Lieferzonen, Elektromobilität, Taxihaltestellen etc.)

Private Flächen in Gestaltung berücksichtigen

Grundstück öffentlich widmen/ankaufen/pachten
angemessenen Städtebau fördern

Bunte Pflanzinseln mit Sitzangeboten

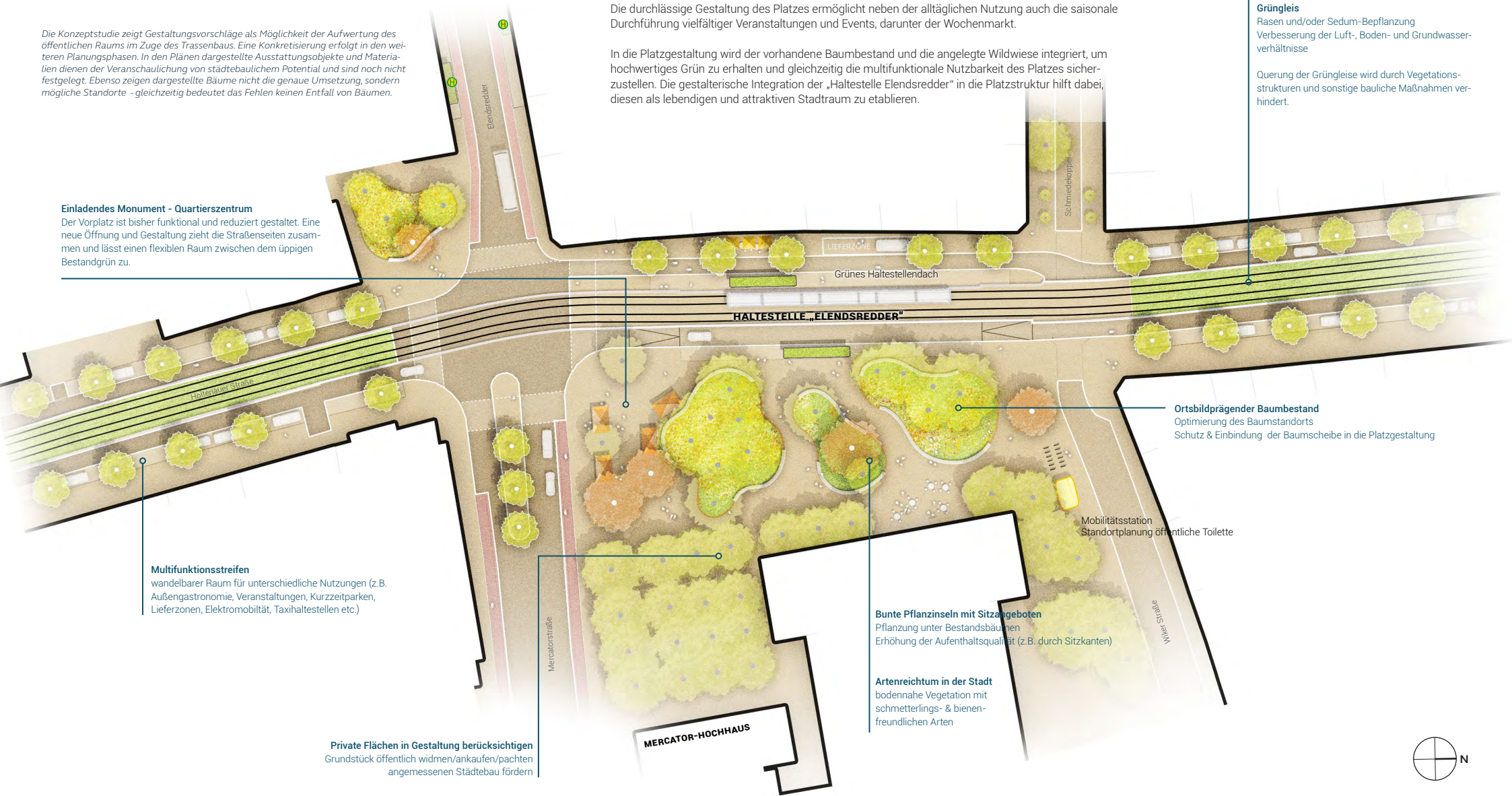
Pflanzung unter Bestandsbäumen
Erhöhung der Aufenthaltsqualität (z.B. durch Sitzkanten)

Artenreichtum in der Stadt

bodennahe Vegetation mit
schmetterlings- & bienen-
freundlichen Arten

Ortsbildprägender Baumbestand

Optimierung des Baumstandorts
Schutz & Einbindung der Baumscheibe in die Platzgestaltung



Vertiefungsbereich 5 - Wik

Städtebaulicher Konzeptansatz „Wik Zentrum“

Die Konzeptstudie zeigt Gestaltungsvorschläge als Möglichkeit der Aufwertung des öffentlichen Raums im Zuge des Trassenbaus. Eine Konkretisierung erfolgt in den weiteren Planungsphasen. In den Plänen dargestellte Ausstattungsobjekte und Materialien dienen der Veranschaulichung von städtebaulichem Potential und sind noch nicht festgelegt. Ebenso zeigen dargestellte Bäume nicht die genaue Umsetzung, sondern mögliche Standorte - gleichzeitig bedeutet das Fehlen keinen Entfall von Bäumen.

