

Stadtplanungsamt

Meimersdorf und Mooresee – Der Kieler Süden entwickelt sich

Dokumentation des Werkstattverfahrens



IMPRESSUM

Herausgeberin
Landeshauptstadt Kiel
Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt
Stadtplanungsamt
Fleethörn 9
24103 Kiel

BEARBEITUNG

Landeshauptstadt Kiel
Stadtplanungsamt
Florian Gosmann
Daniel Sète

konsalt GmbH
Margit Bonacker
Bettina Bachmeier

LK Argus Kassel GmbH
Michael Volpert

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Timotheus Klein

LÄRMKONTOR GmbH
Marion Krüger

Layout
konsalt GmbH
www.konsalt.de

Druck
Rathausdruckerei, Kiel

Auflage
300

Bildnachweis
Landeshauptstadt Kiel, konsalt GmbH,
LK Argus Kassel GmbH

Kiel, Dezember 2016

Grußwort	4
Bereichsplanung Kieler Süden	6
	6 Ein neuer Stadtteil entsteht
	8 Ausgangssituation vor dem Werkstattverfahren
Das Werkstattverfahren zur Verkehrs- und Stadtteilplanung	10
	10 Anlass und Zielsetzung
	11 Verfahrenswahl und Vorbereitung
	12 Die 1. Planungswerkstatt: „Information, Ideen, Vorschläge“
	17 Die 2. Planungswerkstatt: „Lösungsalternativen und Meinungsbild“
	18 Verfahrensabschluss
Neue Lösungen für den Stadtteil	19
	19 Verkehrskonzeption für den Kieler Süden
	22 Entwicklungsabfolge und Qualitäten der Baugebiete
Ausblick	23



Bereichsplanung Kieler Süden

Kiel wächst. Seit dem Jahr 2001 verzeichnet die Landeshauptstadt kontinuierlich steigende Einwohnerzahlen. Infolge der bundesweit erhöhten Zuwanderungszahlen haben sich diese Bevölkerungsgewinne zuletzt noch einmal deutlich intensiviert. Diese für Kiel grundsätzlich positive Entwicklung bedeutet für die Stadt zugleich eine große Herausforderung, denn für die neuen Kielerinnen und Kieler muss zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden.

Aufgrund der besonderen Topographie Kiels mit der Begrenzung durch die Kieler Förde und die angrenzenden Naturräume verfügt die Stadt nur über wenige Flächenpotenziale, die für eine zusätzliche Siedlungsentwicklung zur Verfügung stehen. Hier kommt den Flächenreserven im Kieler Süden eine große Bedeutung zu. Die Aufschließung weiterer Wohn- und Gewerbegebiete geht die Stadt nun an.

Die Bereichsplanung Kieler Süden stellt insbesondere an die Menschen vor Ort besondere Herausforderungen. Ihre Nachbarschaft befindet sich in tiefgreifenden Veränderungsprozessen.

Ein zentrales Ziel der Bereichsplanung besteht daher in einer möglichst schonenden Integration der neuen Siedlungskörper und der erforderlichen Verkehrsachsen in das gewachsene Umfeld. Mit den geplanten Baugebieten sollen keine „Fremdkörper auf der grünen Wiese“, sondern maß- und qualitätsvolle Erweiterungen der bestehenden Ortsbereiche geschaffen werden. Die neu entstehenden Siedlungsbereiche sollen von hinzuziehenden und ortsansässigen Menschen gleichermaßen gemocht und genutzt werden.

Bereichsplanung Kieler Süden

Daher hat die Stadt die Bürgerinnen und Bürger vor Ort mit Ihren Vorstellungen und Ideen frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden und ein Werkstattverfahren durchgeführt. In diesem wurden konkrete Vorschläge zur künftigen Verkehrsführung abgegeben, aber auch Ideen zu den inhaltlichen Qualitäten der geplanten Baugebiete entwickelt. Auf Grundlage dieser Vorschläge wurde zwischenzeitlich das städtebauliche Leitbild des „StadtDorfes“ entwickelt, das als Orientierungsgrundlage für die weitere Bereichsplanung im Kieler Süden dient. Das Leitbild vereint die Qualitäten von Stadt und Dorf und zielt auf die Entwicklung lebendiger, sozial und funktional durchmischter Quartiere im Kieler Süden.

Immer, wenn Menschen über Fragen ihrer direkten Nachbarschaft beraten, wird teils kontrovers diskutiert. Trotz unterschiedlicher Auffassungen war es im Werkstattverfahren für den Kieler Süden aber möglich, sich auf gemeinsame Lösungen zu verständigen. Mich hat dabei beeindruckt, mit welcher Leidenschaft, aber auch Diskurs- und Kompromissfähigkeit die Menschen für ihren Stadtteil eingetreten sind.

Ich bin der festen Überzeugung, dass dieser Beteiligungsprozess erfolgreich für die weitere Stadtteilentwicklung sein wird. Erfolgreich, da sich die Menschen aktiv miteinander für ihre Nachbarschaft eingesetzt haben. Erfolgreich zudem, weil gute Lösungen gefunden werden konnten, auf die der weitere Planungsprozess nun aufsetzen kann.



Peter Todeskino
Bürgermeister und Stadtrat für Stadtentwicklung
und Umwelt,
Landeshauptstadt Kiel

Die Bereichsplanung Kieler Süden

Ein neuer Stadtteil entsteht

Anfang der 1990er Jahre begannen die Überlegungen der Landeshauptstadt Kiel, zur Sicherung des mittel- und langfristigen Bedarfs an Wohnbau- und Gewerbeflächen einen neuen Stadtteil am südlichen Siedlungsrand Kiels zu entwickeln. Zu dieser Zeit zeichnete sich - vergleichbar mit der heutigen Situation - ein erhöhter Neubaubedarf ab, der allein durch Vorhaben der Innenentwicklung nicht zu bedienen war. Aufgrund dessen sollten zusätzliche großflächige Siedlungsbereiche auf überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen zwischen dem alten Dorf Meimersdorf und dem Siedlungsgebiet Neumeimersdorf entwickelt werden.

Um für diese neu zu schaffenden Siedlungsbereiche eine tragfähige Planung zu entwickeln, wurde in den Jahren 1997/98 ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb für einen „Neuen Stadtteil Meimersdorf“ durchgeführt. Der Gewinnerentwurf¹ sah die Entwicklung von vier Gartenstädten entlang einer verbindenden Verkehrsader vor. Diese Planungs-idee wurde als Grundlage für die Überarbeitung des damals in Erstellung befindlichen Flächennutzungsplans herangezogen.

Erste Bautätigkeiten führten ab Ende der 1990er Jahre zu einer baulichen Arrondierung des Siedlungsbereichs Neumeimersdorf im Nordosten des Plangebiets. Neue Wohnbebauung entstand und wurde durch zusätzliche Infrastruktureinrichtungen (u.a. Grundschule, Kindertageseinrichtungen), ein Nahversorgungszentrum am Quartierseingang und verschiedene gewerbliche Ansiedlungen ergänzt. Zuletzt erweiterte die Baumaßnahme „Meimersdorf Feld“ beidseitig des Kieler Wegs die bestehende Wohnbebauung in Richtung des alten Dorfkerns von Meimersdorf.

¹ Den 1. Rang des Wettbewerbs „Neuer Stadtteil Meimersdorf“ erlangte die Planung der Büros Thure Nielsen & Rubow (Kopenhagen) und Gruppen for by- og landskabsplanlægning (Kolding). Nachzulesen in: Dokumentation zum städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb „Neuer Stadtteil Meimersdorf“. Landeshauptstadt Kiel, Mai 1998.

Abbildung 1: Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs 1997/98

(Quelle: Thure Nielsen & Rubow, Kopenhagen; Gruppen for by- og landskabsplanlægning, Kolding)

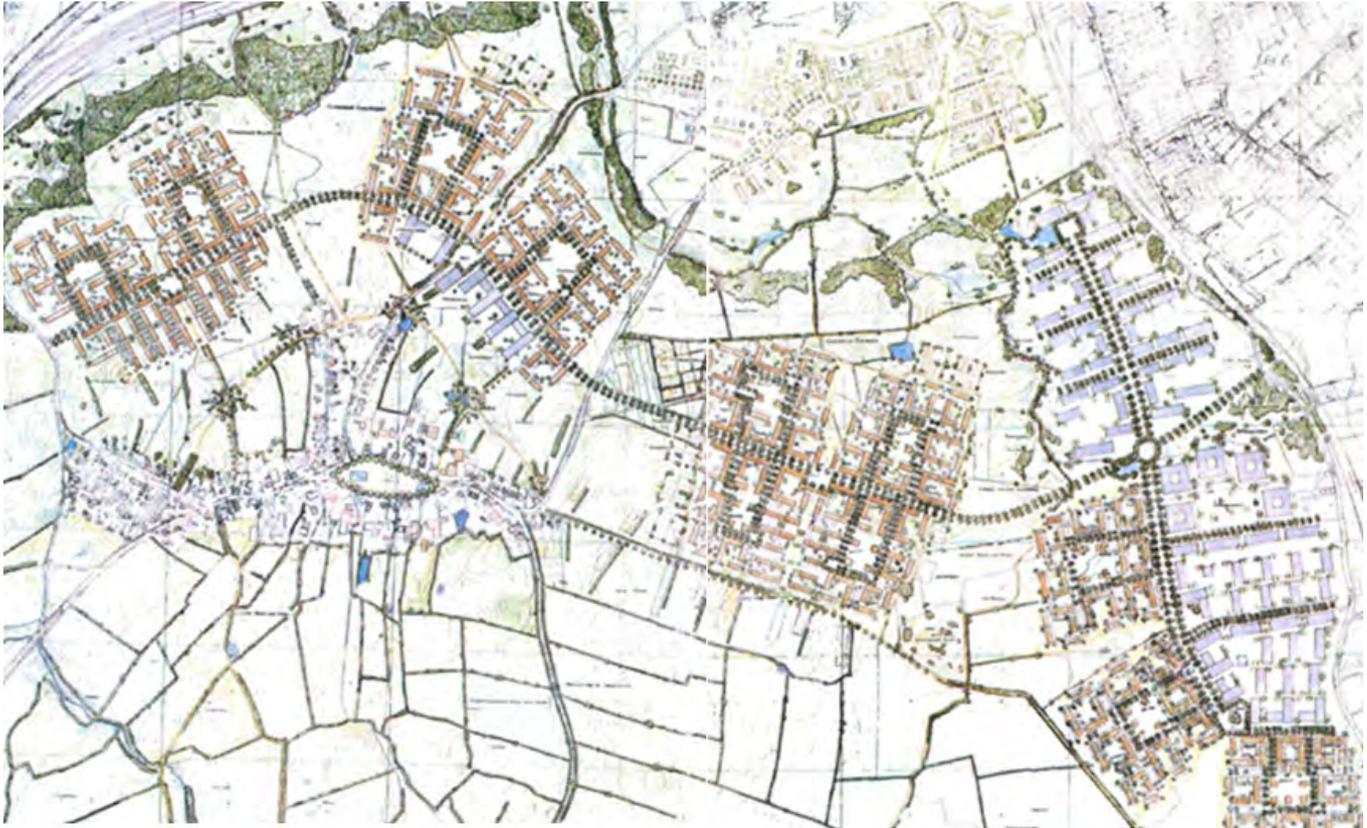


Abbildung 2: Bisherige Stadtteilentwicklung im Kieler Süden (Quelle: Landeshauptstadt Kiel)



Ausgangssituation vor dem Werkstattverfahren

Aufbauend auf der bisher realisierten Stadtteilentwicklung sollen zukünftig weitere Baugebiete aktiviert werden. Mit rund 60 ha Wohnbaufläche und 40 ha gewerblicher Baufläche bzw. Sonderbaufläche stehen hierfür gemäß Flächennutzungsplan umfangreiche Flächenreserven bereit. Vor Beginn des Werkstattverfahrens im Kieler Süden sah die städtische Beschlusslage zur Bereichsplanung Kieler Süden eine weitere Entwicklung nach folgenden Grundsätzen vor:

Wohnbauflächen

Für die weitere Wohnbauentwicklung im Kieler Süden sollten vier größere Bereiche aktiviert werden. Diese schließen sich südlich bzw. westlich an die zuletzt entstandenen Wohngebiete an (siehe Abbildung 3). Gemäß Grundlagenbeschluss des Bauausschusses sollte allerdings zunächst nur der westlich gelegene Wohnbauabschnitt 1 zwischen Kieler Weg und Meimersdorfer Weg für circa 350 Wohneinheiten entwickelt werden. Die verbleibenden Wohnbauabschnitte 2 bis 4 mit Platz für weitere insgesamt ca. 1.600 Wohneinheiten sollten nur mittel- bis langfristig entwickelt werden. Auf diesen sollte erst dann eine Entwicklung stattfinden, wenn die Innenverdichtungspotenziale² im Stadtgebiet ausgeschöpft worden sind.

Gewerbeflächen

Gemäß den Ende der 1990er Jahre vorherrschenden Entwicklungsvorstellungen wurden die direkt westlich der Bundesstraße 404 liegenden Flächen im Stadtteil Moorsee im Flächennutzungsplan als Sonderbauflächen für Forschung/Technologie bzw. für großflächigen Einzelhandel dargestellt. Mittlerweile haben sich die Planungsvorstellungen für diesen Bereich allerdings verändert und es ist vorgesehen, diese Flächen zukünftig zu „klassischen“ Gewerbegebieten zu entwickeln. Hierfür ist insbesondere die Nachfrage nach größeren, zusammenhängenden Gewerbearealen innerhalb des Kieler Stadtgebiets verantwortlich.

² Innenverdichtungspotenziale sind Flächen in bereits erschlossenen oder besiedelten Bereichen (z.B. Brachflächen, Baulücken) des Stadtgebiets. Gemäß Baugesetzbuch ist der Innenentwicklung grundsätzlich Vorrang vor Siedlungserweiterungen einzuräumen.

Abbildung 3: Geplante Bereichsentwicklung Kieler Süden – Planungsstand vor dem Werkstattverfahren
 (Quelle: Landeshauptstadt Kiel)



Plan zur Bereichsentwicklung: Im Kieler Süden stehen zurzeit große Flächenpotenziale für den Wohnungsbau und für die Entwicklung von Gewerbeflächen zur Verfügung

- Vorgesehene Wohnbaugebiete
- Vorgesehenes Gewerbegebiet
- Ursprünglich vorgesehener Straßenverlauf

Das Werkstattverfahren zur Verkehrs- und Stadtteilplanung

Anlass und Zielsetzung

Der Bauausschuss der Landeshauptstadt Kiel beschloss im Mai 2013, vor der Fortsetzung des Planungsprozesses ein umfangreiches Bürgerbeteiligungsverfahren durchzuführen. Den interessierten Anwohnerinnen und Anwohnern sowie weiteren Akteuren sollte die Möglichkeit gegeben werden, sich zu informieren und Ideen für die weitere Planung einzubringen.

Als ein Schwerpunktthema des Beteiligungsverfahrens wurde von Beginn an die Frage nach der verkehrlichen Erschließung der neuen Baugebiete gesehen. Die seitens der Verwaltung angedachte durchgängige Straßenverbindung zwischen B 404 im Osten und L 318 im Westen (sogenannter „Solldiekswall“) hatte zu Kontroversen vor Ort geführt. Befürchtet wurde von vielen Anwohnerinnen und Anwohnern eine deutliche Zunahme der Durchgangsverkehre im Stadtteil.

Ziel des Werkstattverfahrens war daher zunächst eine gemeinsame, ergebnisoffene Überprüfung der Erschließungsplanung. Je nach Ergebnis dieser Überprüfung sollten dann etwaige Planungsalternativen erarbeitet und diskutiert werden. Neben dieser zweifellos im Mittelpunkt des Verfahrens stehenden Thematik sollten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer weitere Ideen für die Stadtteilentwicklung äußern (u.a. Naherholungsqualitäten, Freizeit-/Sportangebote).

Verfahrenswahl und Vorbereitung

Gemäß den Vorgaben des Bauausschusses war die Bürgerbeteiligung als zweistufiges Werkstattverfahren angelegt. Um angesichts der im Vorfeld teils sehr kontrovers geführten Debatten eine größtmögliche Unabhängigkeit und Neutralität im Verfahren zu schaffen, sollte die Moderation des Werkstattverfahrens durch ein unabhängiges Büro - fachlich unterstützt durch einen Verkehrsgutachter - erfolgen. Die Landeshauptstadt Kiel beauftragte die konsalt GmbH aus Hamburg mit der Organisation und Moderation der beiden Veranstaltungen. Als Gutachterteam für Verkehrsplanung und Schallbelastungen standen die Büros LK Argus Kassel GmbH, ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung und LÄRMKONTOR GmbH zur Verfügung.

Zur Vorbereitung der Planungswerkstätten galt es zunächst, den bisherigen Prozess der Bereichsplanung mit allen für eine zielgerichtete Diskussion erforderlichen Informationen bzw. Rahmenbedingungen inhaltlich aufzubereiten. Neben der Auswertung bestehender Daten und Informationen wurden hierfür in den Monaten Januar bis März 2015 Expertengespräche mit verschiedenen Akteuren geführt. Den Einstieg bildeten Expertenrunden mit den Fachämtern der Landeshauptstadt Kiel. Darauf aufbauend folgten Gespräche mit Multiplikatoren bzw. Schlüsselinstitutionen vor Ort. Beteiligt waren folgende Institutionen (in alphabetischer Reihenfolge):

- Bürgerinitiative gegen Autobahnzubringer durch Meimersdorf e.V.
- Bürgerverein Moorsee-Schlüsbek e.V.
- BUND-Kreisgruppe Kiel
- Johanna-Mestorf-Schule
- KiWi - Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungs GmbH
- Kommunalverein Meimersdorf e.V.
- Ortsbeirat Meimersdorf/Moorsee
- Ortsbeirat Wellsee/Kronsburg/Rönne
- pädiko e.V.
- Ratsfraktionen der Landeshauptstadt Kiel
- SSG Rot-Schwarz Kiel von 1927 e.V.



Abbildung 4: Prozessablauf



Fahrradtour durch das Plangebiet



Die 1. Planungswerkstatt: „Information, Ideen, Vorschläge“

Zielsetzung und Ablauf

Die erste Planungswerkstatt fand am 21.03.2015 in der Johanna-Mestorf-Schule in Meimersdorf statt. Ziel der Veranstaltung war es, auf Grundlage eines einheitlichen Wissensstandes aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine breite Diskussion zu den oben genannten zentralen Themen der Bereichsplanung zu ermöglichen.

Die Veranstaltung war mit circa 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmern gut besucht. Den Auftakt bildete eine moderierte Radtour, auf der sich die Teilnehmenden mit dem Plangebiet näher vertraut machen konnten. Hierbei wurden u.a. die Standorte der geplanten Wohngebiete, vorhandene Straßen, Frei- und Spielflächen sowie mögliche Verbindungswege begutachtet und Anregungen als Einstieg in die spätere Diskussion gegeben.



Einführung in die Planungswerkstatt



Ergebnisse der Arbeitsgruppen



Vorstellung der Ergebnisse

Nach Abschluss der Radtour wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mittels einer Plakatausstellung und verschiedenen Fachvorträgen in die Thematik eingeführt. Anschließend wurden in vier moderierten Arbeitsgruppen sowie einer eigenen „Ideenschmiede“ für Kinder Vorschläge für die Bereichsplanung erarbeitet. Dabei orientierten sich die Teilnehmenden an den Fragen, welche Handlungsbedarfe sie für die weitere Bereichsplanung sehen und mit welchen Lösungen diesen begegnet werden könnte. In Bezug auf das zentrale Thema der Verkehrsplanung wurden konkrete Planungsalternativen erarbeitet. Die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen wurden anschließend im Plenum vorgestellt.³

Die vier Arbeitsgruppen und die Ideenschmiede erarbeiteten jeweils einen eigenen Vorschlag für eine mögliche Verkehrsführung. Allen Vorschlägen war gemein, dass mittels geeigneter Straßenführung und -gestaltung zusätzliche Durchgangsverkehre aus dem Stadtteil herausgehalten werden sollen. Hierfür wurden u.a. unterbrochene Straßenführungen, verschachtelte Wegenetze, schmale Straßenquerschnitte sowie Tempo-Limits und Durchfahrverbote vorgeschlagen.



Abbildung 4: Vorschlag der 1. Arbeitsgruppe

In Bezug auf die allgemeine Stadtteilplanung wurde mehrheitlich eine Änderung der bestehenden Entwicklungsreihenfolge der Wohnbauabschnitte vorgeschlagen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wünschten sich einen Entwicklungsstart in der Mitte (WBA 4) oder im Osten (WBA 2/3). Auch die Schaffung weiterer Infrastrukturangebote und insbesondere die Entwicklung einer sogenannten „Neuen Mitte“ als zusätzliches Ortszentrum mit ergänzenden Funktionen war ein viel diskutiertes Thema.

³ Umfangreiche Dokumentationen beider Planungswerkstätten sind auf der städtischen Internetseite unter www.kiel.de/kieler-sueden einzusehen.

Weiteres Vorgehen

Im Nachgang zur 1. Planungswerkstatt wurden die Vorschläge aus den Arbeitsgruppen zur Erschließungsplanung von den beauftragten Gutachtern überprüft, weiterentwickelt und in realisierungsfähige Prüfvarianten umgesetzt. Diese Prüfvarianten wurden zudem im Hinblick auf verschiedene Kriterien (Verkehrsaufkommen, Lärmimmissionen etc.) für eine Präsentation in der 2. Planungswerkstatt aufbereitet. An dieser Stelle werden die wesentlichen Vor- und Nachteile der Varianten zusammenfassend aufgeführt:

Abbildung 5: Prüfvariante 1 „Periphere Ringe“



Die Prüfvariante 1 „Periphere Ringe“ basiert auf dem Lösungsvorschlag aus der Ideen-Schmiede der Kinder und führt die Straßenverkehre an den Wohnbaugebieten vorbei. Hierdurch würden die Neubaugebiete mit vergleichsweise wenig Verkehr belastet. Im Gegenzug würde allerdings ein hoher (finanzieller) Aufwand für den Bau der Erschließung innerhalb der Baugebiete anfallen. Auch die Abdeckung der Baugebiete durch den ÖPNV würde sich schwierig gestalten.

Abbildung 6: Prüfvariante 2 „Schleifen“



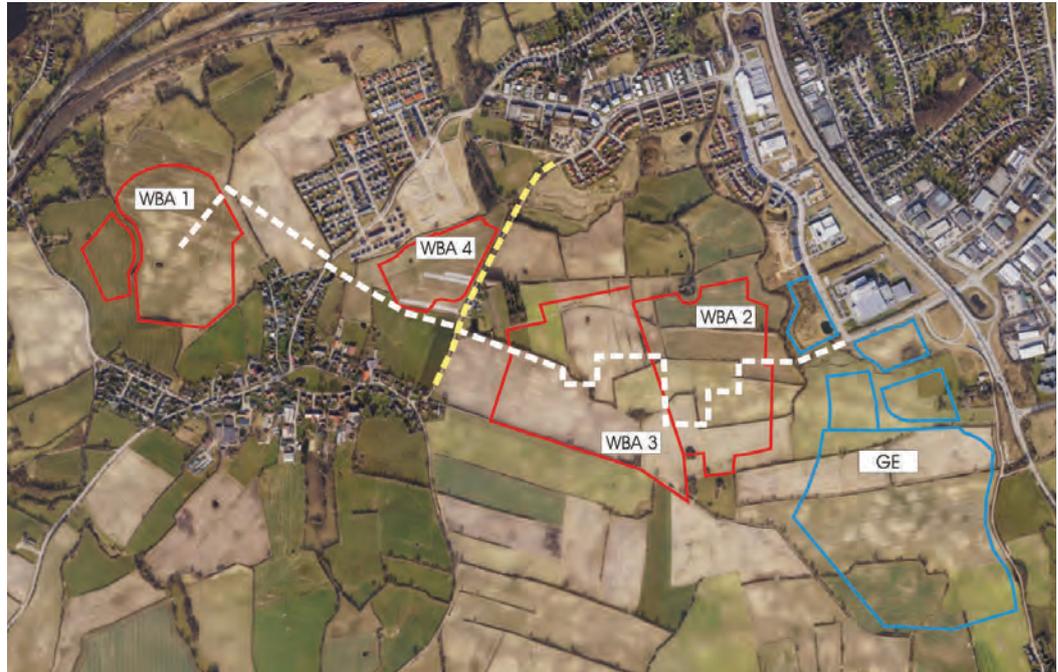
Die Prüfvariante 2 „Schleifen“ wurde aus dem Lösungsvorschlag der Arbeitsgruppe 3 abgeleitet. Wesentliche Merkmale sind eine Unterbrechung der Straßenführung zwischen Bustorfer Weg und Kieler Weg sowie Aufgliederungen innerhalb der Baugebiete (z.B. durch Ringerschließungen). Die Variante zeichnet sich durch eine vergleichsweise geringe verkehrliche Belastung der Neubaugebiete und eine gute Erreichbarkeit für den ÖPNV aus.

Abbildung 7: Prüfvariante 3 „Durchbau“



Bei der Prüfvariante 3 „Durchbau“ wurde aufbauend auf dem Vorschlag der Arbeitsgruppe 1 eine durchgängige Straßenverbindung zwischen Rade- wisch und Meimersdorfer Weg gewählt. Um Durchgangsverkehre zu redu- zieren, wurden dabei mehrere Aufgliederungen (z.B. durch Ringerschlie- ßungen) innerhalb der Baugebiete vorgesehen. Im Ergebnis würden die Bestandsgebiete vergleichsweise gering belastet. In den Neubaugebieten wäre hingegen eine höhere verkehrliche Frequenz zu verzeichnen.

Abbildung 8: Prüfvariante 4.1 „Stich von Ost“



Die Prüfvarianten 4.1 und 4.2 „Stiche von Ost/West“ bauen auf dem Vorschlag der AG 4 auf. Hier wird eine Unterbrechung der Straßenführung zwischen Kieler Weg und Meimersdorfer Weg vorgenommen. Diese Variante wäre für die Anbindung durch den ÖPNV mit deutlichen Nachteilen verbunden. Darüber hinaus wäre eine erhöhte Belastung der Bestandsgebiete zu erwarten.

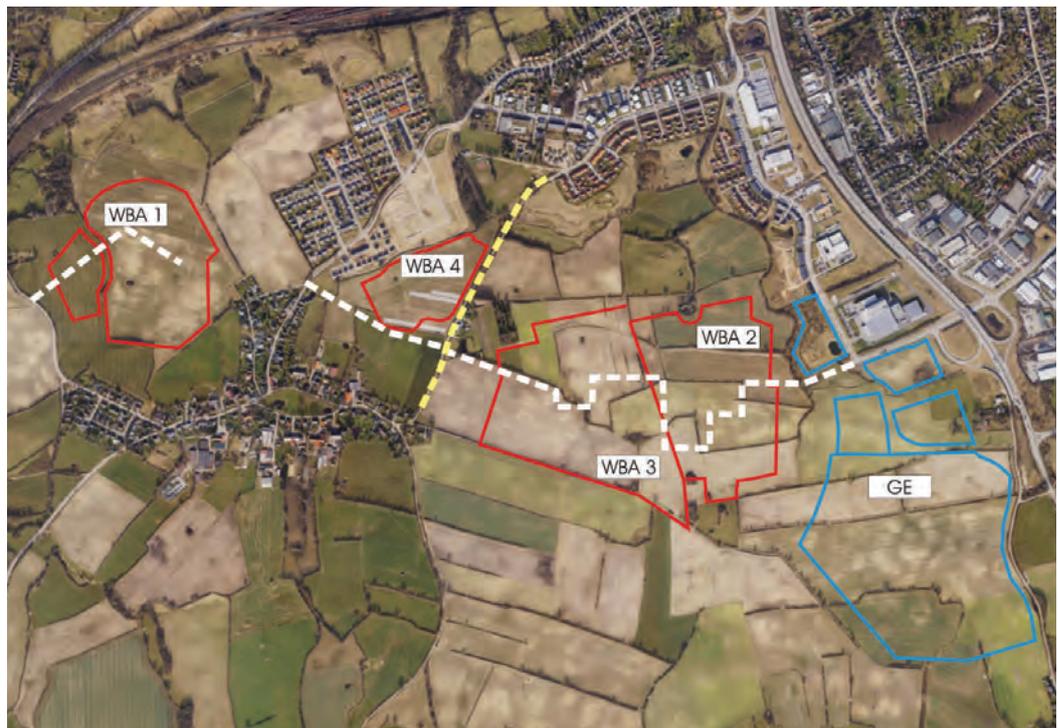


Abbildung 8a: Prüfvariante 4.2 „Stich von West“

Die 2. Planungswerkstatt: „Lösungsalternativen und Meinungsbild“

Zielsetzung und Ablauf

Die 2. Planungswerkstatt fand am 09.05.2015 wiederum in der Johanna-Mestorf-Schule in Meimersdorf statt. Zielsetzung dieses Workshops war, die durch die Gutachter entwickelten Prüfvarianten zur Verkehrsplanung vorzustellen, mit den Teilnehmenden zu diskutieren und letztlich ein Meinungsbild für die weitere Bearbeitung einzuholen.

Darüber hinaus sollten Möglichkeiten für eine etwaige Veränderung der Entwicklungsreihenfolge der Wohnbauabschnitte aufgezeigt werden.

Ergebnisse

Aufbauend auf den Anregungen aus der 1. Planungswerkstatt schlug die Verwaltung den Teilnehmerinnen und Teilnehmern vor, die Realisierungsabfolge der Wohnbauabschnitte zu ändern, sofern sich dieses eigentumsrechtlich als umsetzbar erweist. Dieser Vorschlag sah einen Entwicklungsstart in der Mitte und im Osten (ehemalige Wohnbauabschnitte 4 und 2) vor, wohingegen der Wohnbauabschnitt im Westen nach hinten gestellt werden sollte. Dieser Vorschlag wurde durch die Teilnehmenden mehrheitlich begrüßt.

Die von den Gutachtern entwickelten Prüfvarianten zur Verkehrsplanung wurden sehr kontrovers diskutiert. Auf Wunsch der Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurde eine weitere Erschließungsmöglichkeit in die Betrachtung aufgenommen (siehe Abbildung 8a). Im abschließenden Meinungsbild wurde diese zusätzliche Erschließungsoption am positivsten bewertet. Ein ganzheitlicher Konsens für eine Variante konnte im Workshop nicht erzielt werden. Die Ergebnisse der Diskussion und das abgegebene Meinungsbild wurden für eine anschließende finale Bewertung durch die Gutachter aufgenommen.



Einführung in die Planungswerkstatt



Fachgespräche während der Ausstellung



Diskussion im Plenum



Verfahrensabschluss

Aufbauend auf der Diskussion aus der zweiten Planungswerkstatt wurden die dort präsentierten Prüfvarianten einer abschließenden fachlichen Prüfung unterzogen. Diese ergab, dass alle fünf Varianten grundsätzlich geeignet sind, die Erschließung der geplanten Nutzungen im Kieler Süden sicherzustellen. Eine deutliche Empfehlung für oder gegen eine der Prüfvarianten konnte dabei nicht ausgesprochen werden.

Letztlich votierten die Gutachter unter Berücksichtigung sämtlicher fachlicher Kriterien und des im zweiten Workshop abgegebenen Meinungsbildes für eine Realisierung der Prüfvariante „Schleifen“. Diese Variante wird aus fachgutachterlicher Sicht und unter Berücksichtigung der Meinungsbildung im Werkstattverfahren als geeignet angesehen, die zukünftigen Gebiete sicher, reibungslos und mit einer hohen lokalen Akzeptanz anzubinden.⁴

⁴ Sämtliche Ergebnisse der umfangreichen gutachterlichen Beurteilungen sind durch das Büro LK Argus Kassel GmbH in einem „Verkehrsplanerischen und schalltechnischen Beitrag“ (September 2015) aufbereitet worden. Dieser ist als Anlage zur Drs.-Nr. 0852/2015 im Ratsinformationssystem der Landeshauptstadt Kiel einzusehen.

Neue Lösungen für den Stadtteil

Als Ergebnis des Werkstattverfahrens konnten neue Lösungen zu zentralen Fragestellungen der weiteren Bereichsplanung gefunden werden. Sowohl in Bezug auf die verkehrliche Erschließung der geplanten Baugebiete als auch für die spätere Abfolge der Baugebietsentwicklung und die inhaltlichen Qualitäten des neuen Stadtteils sind tragfähige Umsetzungsvorschläge entwickelt worden.

Verkehrskonzeption für den Kieler Süden

Als grundlegendes verkehrliches Erschließungskonzept für die geplanten Baugebiete ist die Variante „Schleifen“ ausgewählt worden. Diese Konzeption sieht aus Richtung Osten kommend eine Fortführung der Straße Solldiekswall durch die östlich gelegenen Plangebiete bis zum Bustorfer Weg vor. Zwischen Bustorfer Weg und Kieler Weg wird keine Durchbindung erfolgen, um den Widerstand für potenzielle Durchgangsverkehre zu erhöhen. Ab dem Kieler Weg ist wiederum eine Straßenführung in Richtung Westen durch den geplanten Wohnbauabschnitt bis zum Anschluss an den Meimersdorfer Weg vorgesehen.

Abbildung 9: Variante „Schleifen“ - Straßennetz, Karte LK Argus Kassel GmbH

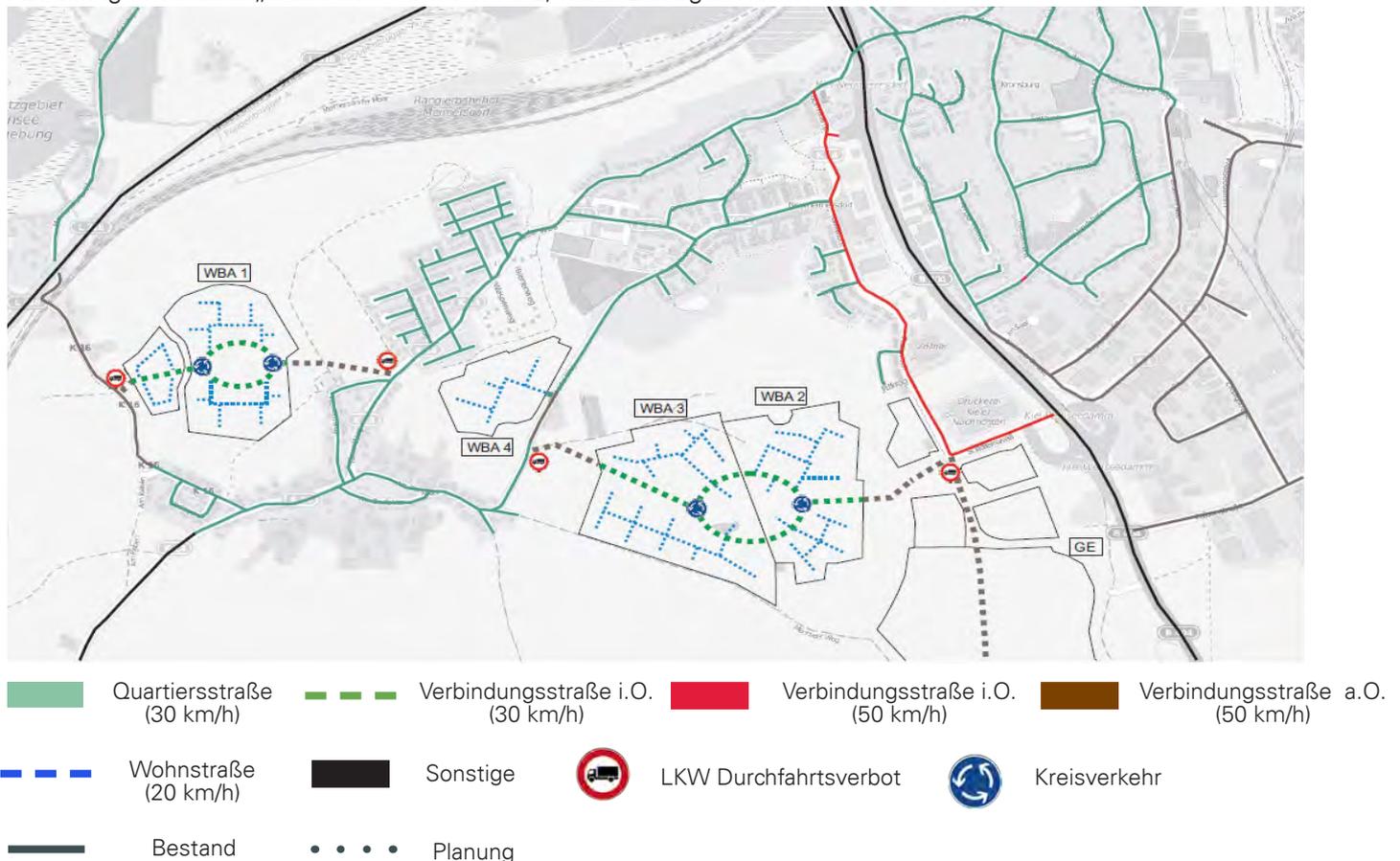
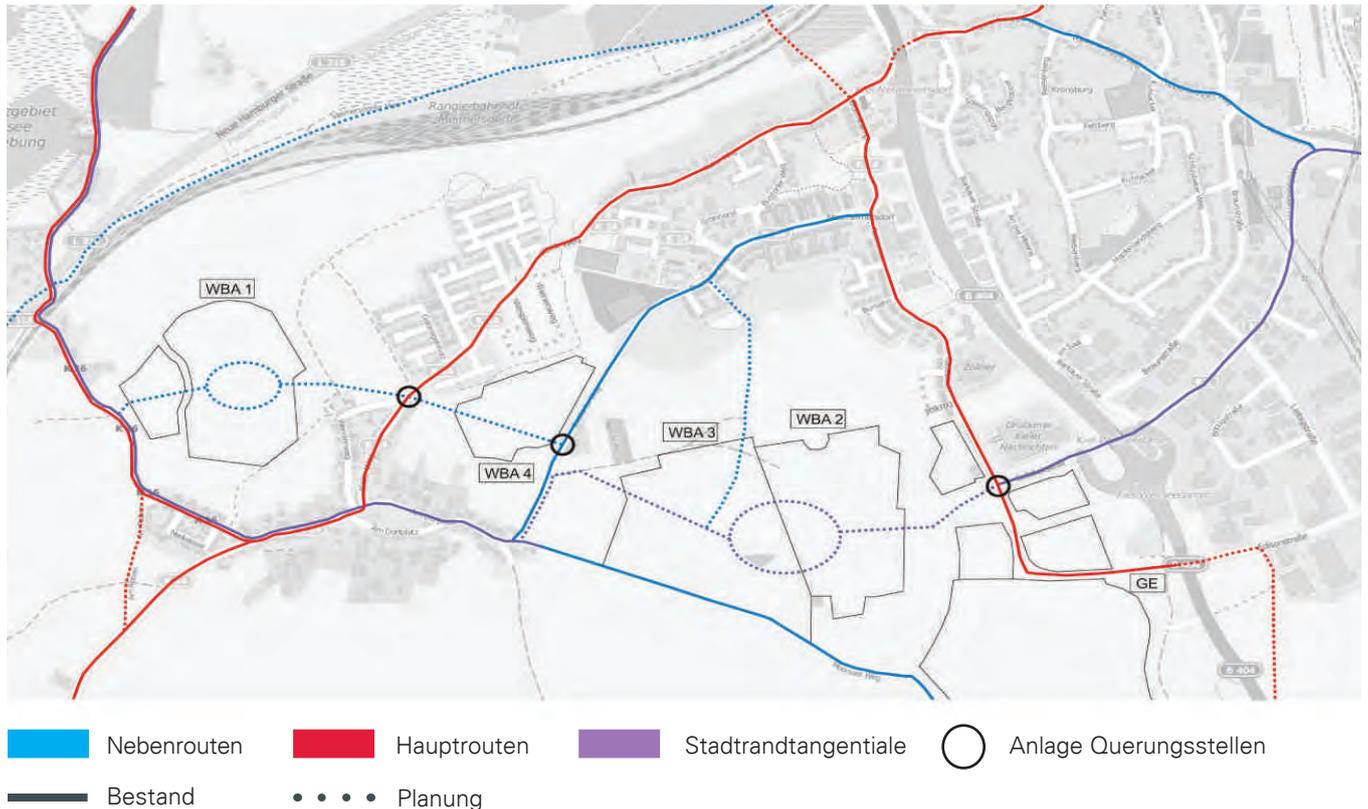


Abbildung 10: Variante „Schleifen“ - Fuß- und Radwege, Karte LK Argus Kassel GmbH

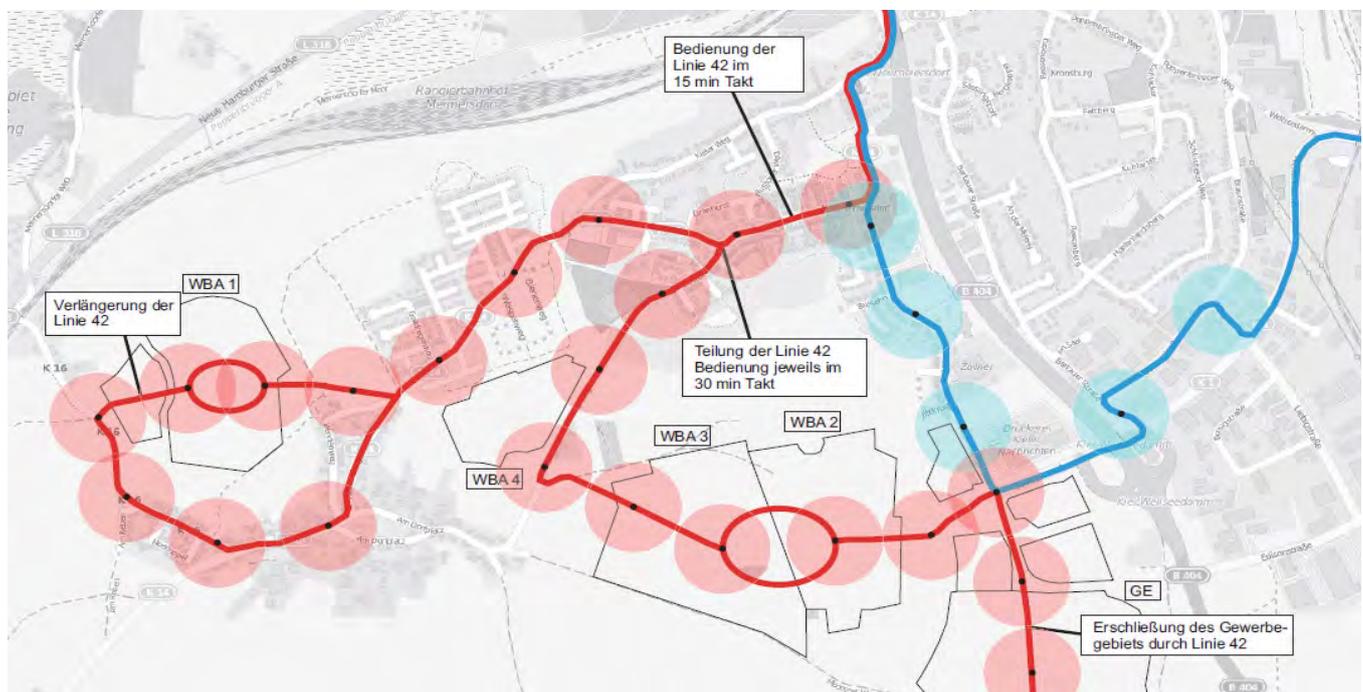


Die Netzkonzeption schlägt innerhalb der Plangebiete eine Ausgestaltung der HAUPTerschließung als Quartiersstraße mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vor. Außerhalb der Plangebiete sind Verbindungsstraßen (30 bis 50 km/h) geplant. In den Plangebieten im Osten und Westen ist aus heutiger Perspektive eine Aufspaltung der Straßenführung – möglicherweise als Ringerschließung – vorgesehen. Hierdurch würde die Attraktivität für schnelle Durchgangsverkehre weiter gesenkt.

Im Erschließungskonzept sollen zudem die umweltfreundlichen Verkehrsarten eine tragende Rolle spielen. Daher sind direkte Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen Kieler Weg und Bustorfer Weg sowie zwischen den östlich gelegenen Plangebieten und dem Siedlungsbereich Neumeimersdorf vorgesehen. Diese schnellen Verbindungen werden dem Pkw-Verkehr nicht offen stehen.

Die Überlegungen zum Öffentlichen Personennahverkehr sehen eine Aufspaltung der bestehenden Buslinie am Knoten Bustorfer Weg vor. Ein Linienast würde über den Kieler Weg und den heutigen Endhaltepunkt „Am Reben“ hinaus bis in das geplante westliche Baugebiet verlaufen. Ein zweiter Linienast würde zunächst über den Bustorfer Weg, anschließend durch die östlichen Plangebiete und zuletzt bis in das geplante Gewerbegebiet führen.

Abbildung 11: Variante „Schleifen“ - ÖPNV Anbindung, Karte LK Argus Kassel GmbH



- Linie 9
- Linie 42
- Haltestelle (Umkreis 300m)

Entwicklungsabfolge und Qualitäten der Baugebiete

Anders als ursprünglich vorgesehen, sollen aufgrund des gestiegenen stadtweiten Wohnraumbedarfs künftig alle vier Plangebiete einer zügigen Entwicklung zugeführt werden. Entgegen der damaligen Beschlusslage wird dabei ein Entwicklungsbeginn in der Mitte und im Osten als wahrscheinlich angesehen. Damit wurde eine wesentliche Forderung der Bürgerinnen und Bürger aus dem Werkstattverfahren berücksichtigt, wonach der Bauabschnitt im Westen nicht vorrangig entwickelt werden sollte.

Innerhalb der Arbeitsgruppenphase in der ersten Planungswerkstatt wurden zahlreiche konkrete Planungsvorschläge für mögliche Qualitäten in den Plangebieten geäußert. Ein zentrales Anliegen war den Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine größere Funktionsmischung innerhalb der Baugebiete. Neben der geplanten Wohnbebauung sollten zusätzliche Angebote geschaffen werden. Hierfür entwarfen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer das Motiv einer sogenannten „Neue Mitte“ als Identifikationspunkt für den Stadtteil mit zusätzlichen Gemeinbedarfs-, Freizeit- und Dienstleistungseinrichtungen.

Viele dieser Vorschläge aus dem Werkstattverfahren wurden durch die Verwaltung bereits aufgegriffen und in ein neu entwickeltes Städtebauliches Leitbild aufgenommen, das als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die weitere Bereichsplanung dienen soll. Inhaltlich vereint das Leitbild des „StadtDorfes“ die Qualitäten von Stadt und Dorf und zielt auf die Entwicklung durchmischter, lebendiger Quartiere im Kieler Süden.⁵

⁵ Das neu entwickelte städtebauliche Leitbild des StadtDorfes wurde durch das Stadtplanungsamt auf Grundlage der Werkstatteergebnisse erstellt. Das Leitbild wurde als Anlage der Drs.-Nr. 0118/2016 „Bereichsplanung Kieler Süden: Funktionale und gestalterische Qualitäten der neuen Baugebiete“ vom Bauausschuss der Landeshauptstadt Kiel beschlossen.

Ausblick

Nach dem Abschluss eines Bürgerbeteiligungsverfahrens besteht die zentrale Herausforderung darin, die Ergebnisse für den weiteren Prozess zu nutzen. Nichts gefährdet das Instrument einer erfolgreichen Bürgerbeteiligung letztlich mehr als der spätere Verzicht auf eine Realisierung der gemeinsam erarbeiteten Ergebnisse.

In dieser Hinsicht kann das Werkstattverfahren im Kieler Süden bereits heute auf eine erfolgreiche Zwischenbilanz verweisen. Die wesentlichen Ergebnisse des Verfahrens wurden durch den Bauausschuss der Landeshauptstadt Kiel beschlossen und dienen somit als verbindliche Handlungsgrundlage für die weitere Bereichsplanung. Die in dieser Dokumentation vorgestellten Ergebnisse zur Verkehrsplanung und zur veränderten Abfolge der Baugebietsentwicklung wurden am 05. November 2015 durch den Bauausschuss einstimmig beschlossen⁶. Das Städtebauliche Leitbild des „StadtDorfes“, in das zahlreiche Vorschläge und Anregungen aus dem Verfahren eingeflossen sind, wurde in der Sitzung am 12. Mai 2016 beschlossen.⁷

Somit konnte sichergestellt werden, dass die Ergebnisse aus dem Werkstattverfahren in die künftigen Planungsarbeiten einfließen werden. Diese Schritte sehen als nächstes die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbs vor, um für die weitere Gebietsentwicklung eine tragfähige Rahmenplanung zu entwickeln. Auf dieser Grundlage werden Bauleitpläne für die einzelnen Plangebiete aufgestellt. Auch in diesen Planungsschritten werden wieder Elemente aktiver Bürgerbeteiligung einfließen. Denn die Entwicklung eines Stadtteils kann immer nur unter Einbeziehung seiner Bürgerinnen und Bürger nachhaltig erfolgreich sein. Das hat das Werkstattverfahren im Kieler Süden einmal mehr unter Beweis gestellt.

⁶ siehe Drs.-Nr. 0852/2015 im Ratsinformationssystem der Landeshauptstadt Kiel

⁷ siehe Drs.-Nr. 0118/2016 im Ratsinformationssystem der Landeshauptstadt Kiel