

RAHMENPLANUNG KIELER SÜDEN

Stand 22. Juli 2019

INHALT

I GESAMTÜBERSICHT RAHMENPLANUNG

1. Einleitung

2. Städtebau

- 2.1 Anpassung Siedlungsränder
- 2.2 Ortseingänge
- 2.3 Quartiersplätze
- 2.4 Zentrum
- 2.5 Dorfgemeinschaftshaus

3. Erschließung und Mobilität

- 3.1 Erschließungsstruktur MIV
- 3.2 Regelquerschnitte
- 3.3 ÖPNV
- 3.4 Radwegesystem
- 3.5 Fußwegesystem
- 3.6 Nahmobilität
- 3.7 Ruhender Verkehr
- 3.8 Bustorfer Weg

4. Nutzungen

- 4.1 Nutzungskonzept
- 4.2 Typologien
- 4.3 gefördertes Wohnen

5. Topografie

- 5.1 Geländemodellierung
- 5.2 Bodenschutz
- 5.3 Geländesteigungen

6. Freiräume

- 6.1 öffentliche Freiräume
- 6.2 geschützte Biotope
- 6.3 öffentliche Grünflächen mit besonderer Nutzung
 - Sportflächen
 - Spielflächen
 - Dauerkleingartenanlagen
- 6.4 Grobbilanzierung (Biotopbilanzierung)

7. Regenwassermanagement

- 7.1 Wasserhaushaltsbilanz
- 7.2 Entwässerungskonzept

8. Bauabschnitte

9. Klima

10. Energie

11. Gestaltungsanforderungen

II STÄDTEBAULICHE KENNWERTE

III ANLAGEN

I GESAMTÜBERSICHT RAHMENPLANUNG

1. Einleitung

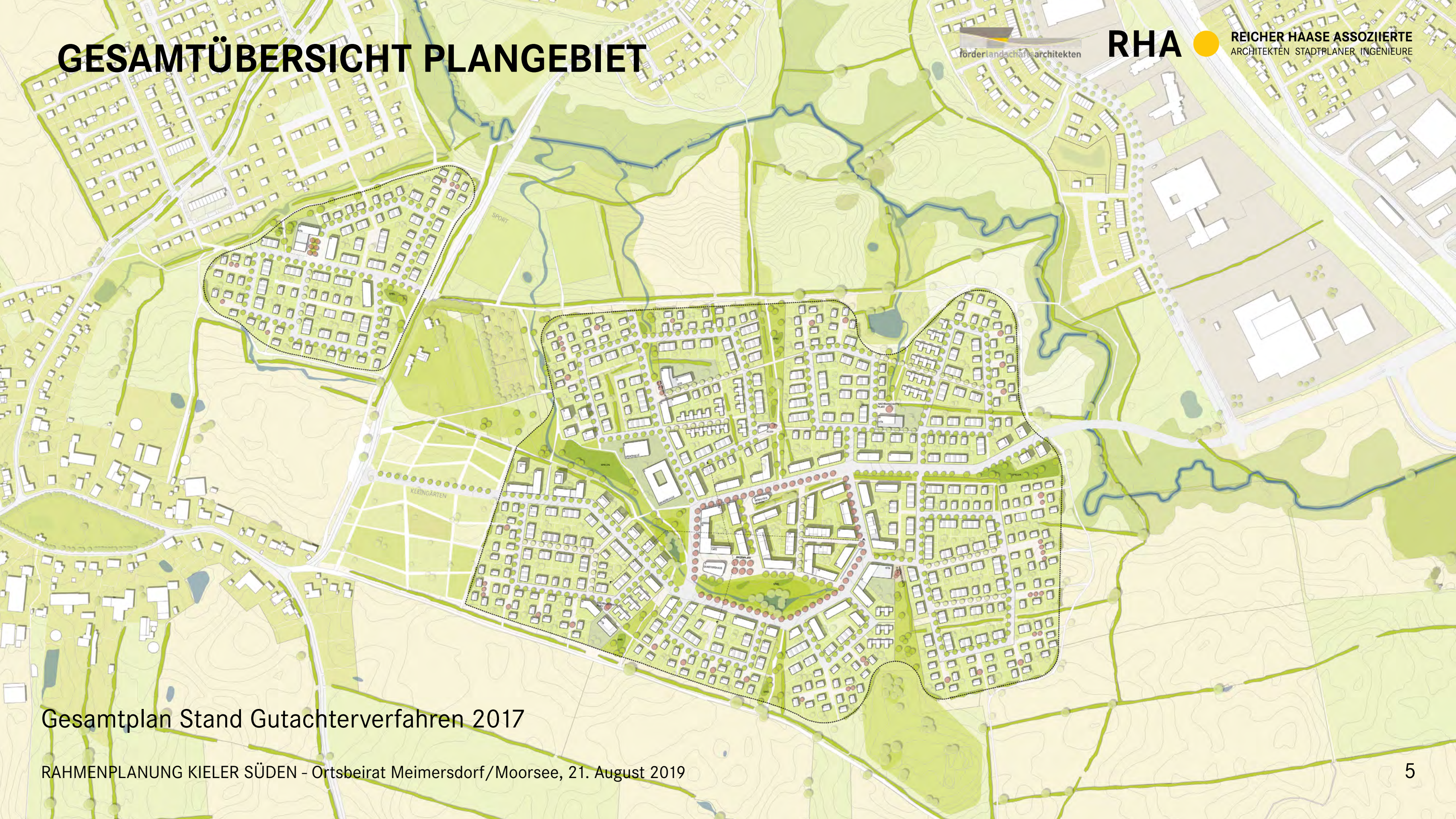
GESAMTÜBERSICHT PLANGEBIET

förderlandschaftsarchitekten

RHA



REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE



Gesamtplan Stand Gutachterverfahren 2017

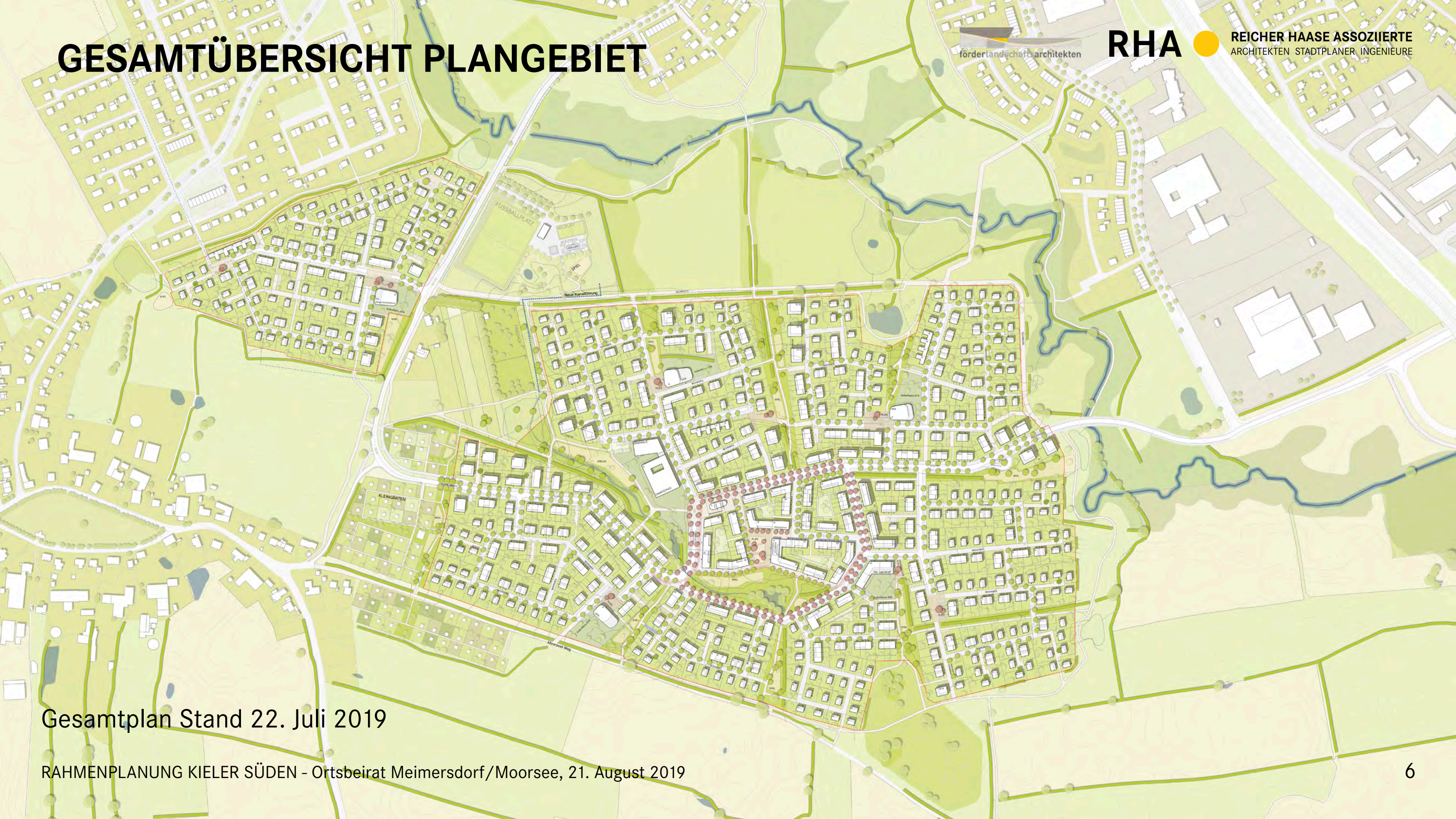
RAHMENPLANUNG KIELER SÜDEN - Ortsbeirat Meimersdorf/Moorsee, 21. August 2019

GESAMTÜBERSICHT PLANGEBIET

förderlandschaftsarchitekten

RHA

REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE



Gesamtplan Stand 22. Juli 2019

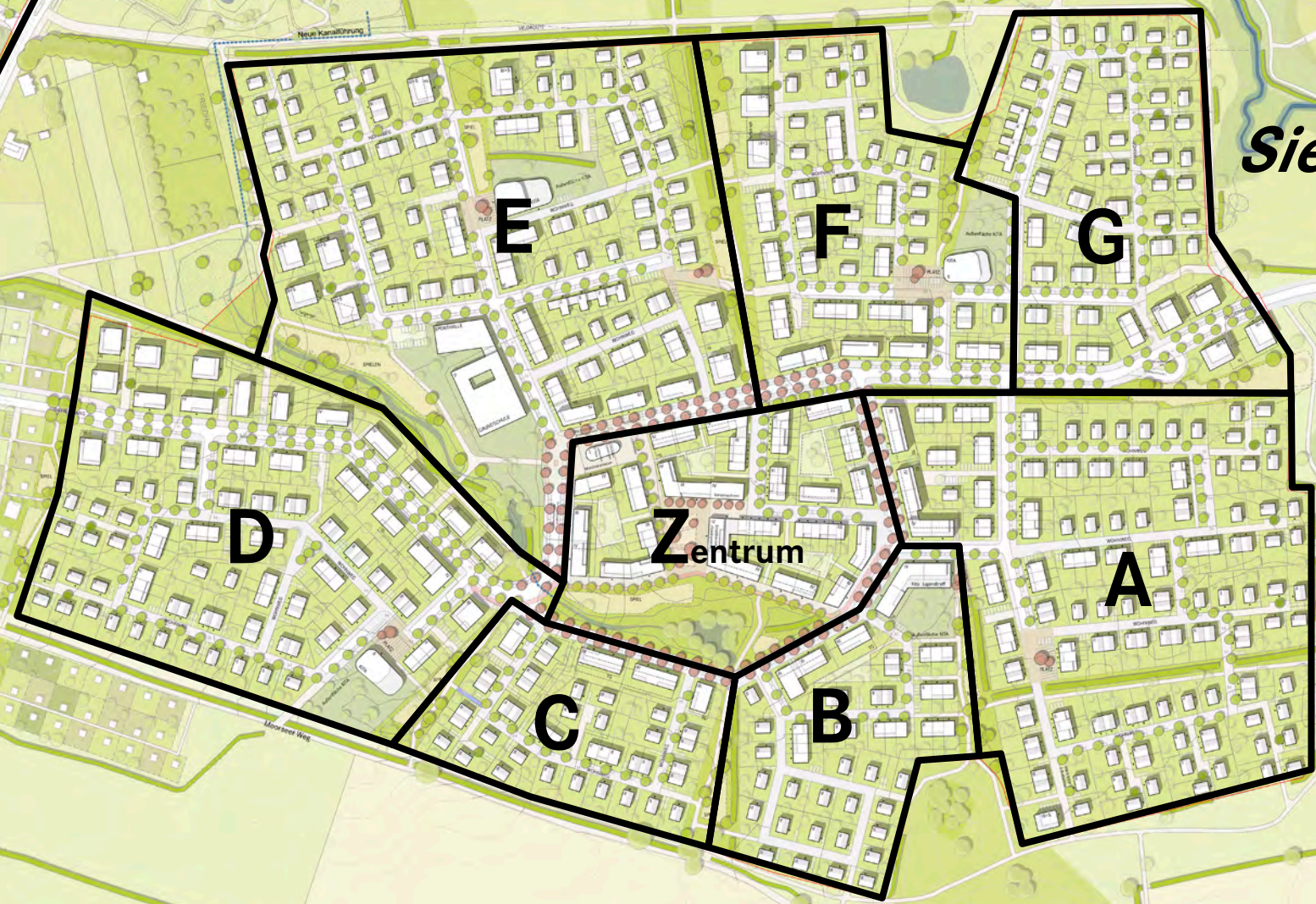
RAHMENPLANUNG KIELER SÜDEN - Ortsbeirat Meimersdorf/Moorsee, 21. August 2019

GESAMTÜBERSICHT PLANGEBIET

Aufteilung in Teilquartiere



Siedlungsbereich Mitte



Siedlungsbereich Ost

Teilquartiere Stand 22. Juli 2019

2. Städtebau



Prinzipien:

- Erhalt städtebaulich-freiräumlicher Grundprinzipien aus dem Wettbewerb
- verdichteter Kernbereich
- grüne Finger als Verknüpfung zur Landschaft
- Siedlungsränder mit Hofprinzip als Übergang zur Landschaft
- Quartiersplätze als soziale und räumliche Mitten der Teilquartiere
- Hervorhebung der Ortseingänge und topografisch exponierter Lagen

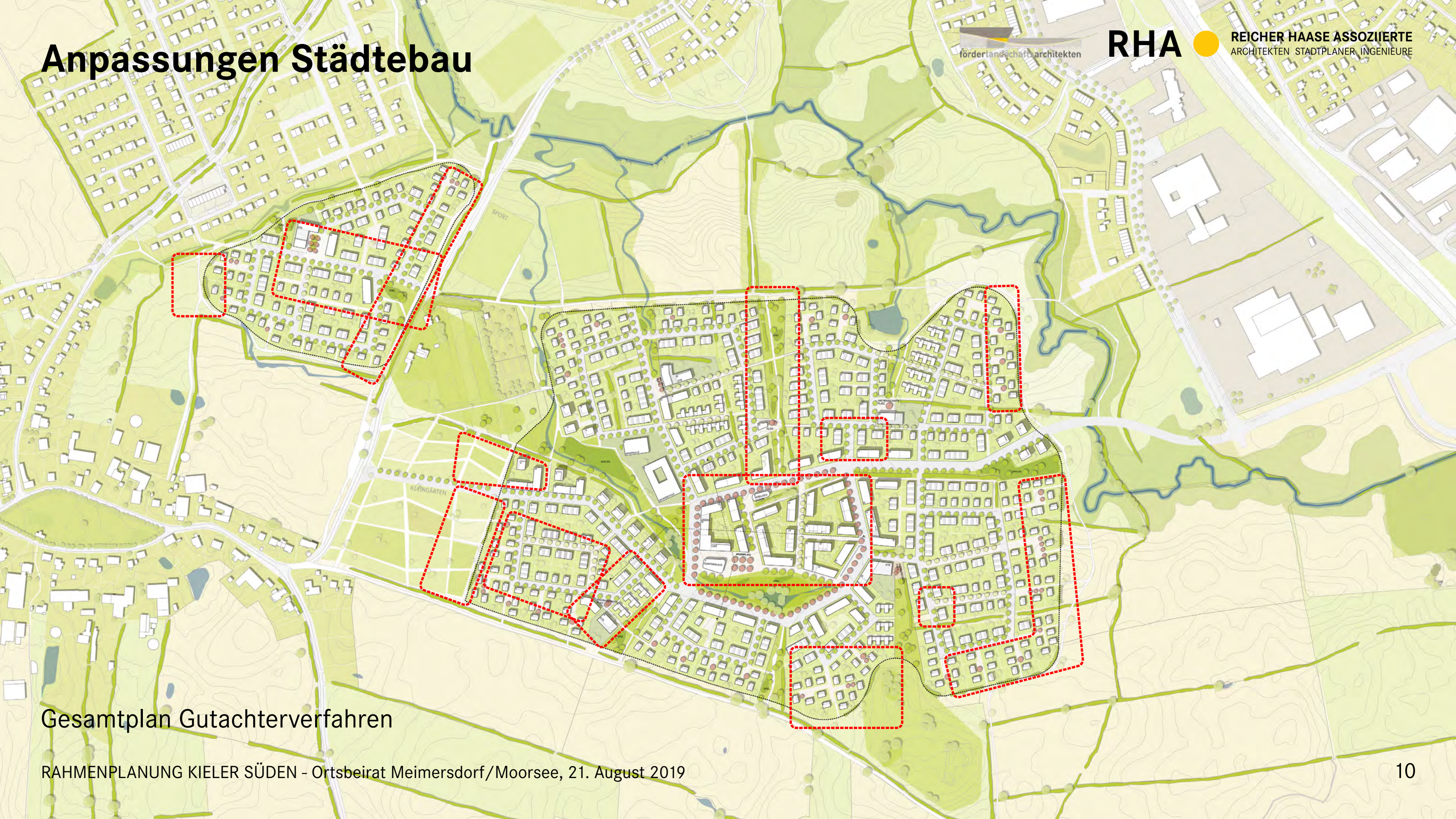
Leitbild Stand Gutachterverfahren 2017

Anpassungen Städtebau

förderlandschaftsarchitekten

RHA

REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE



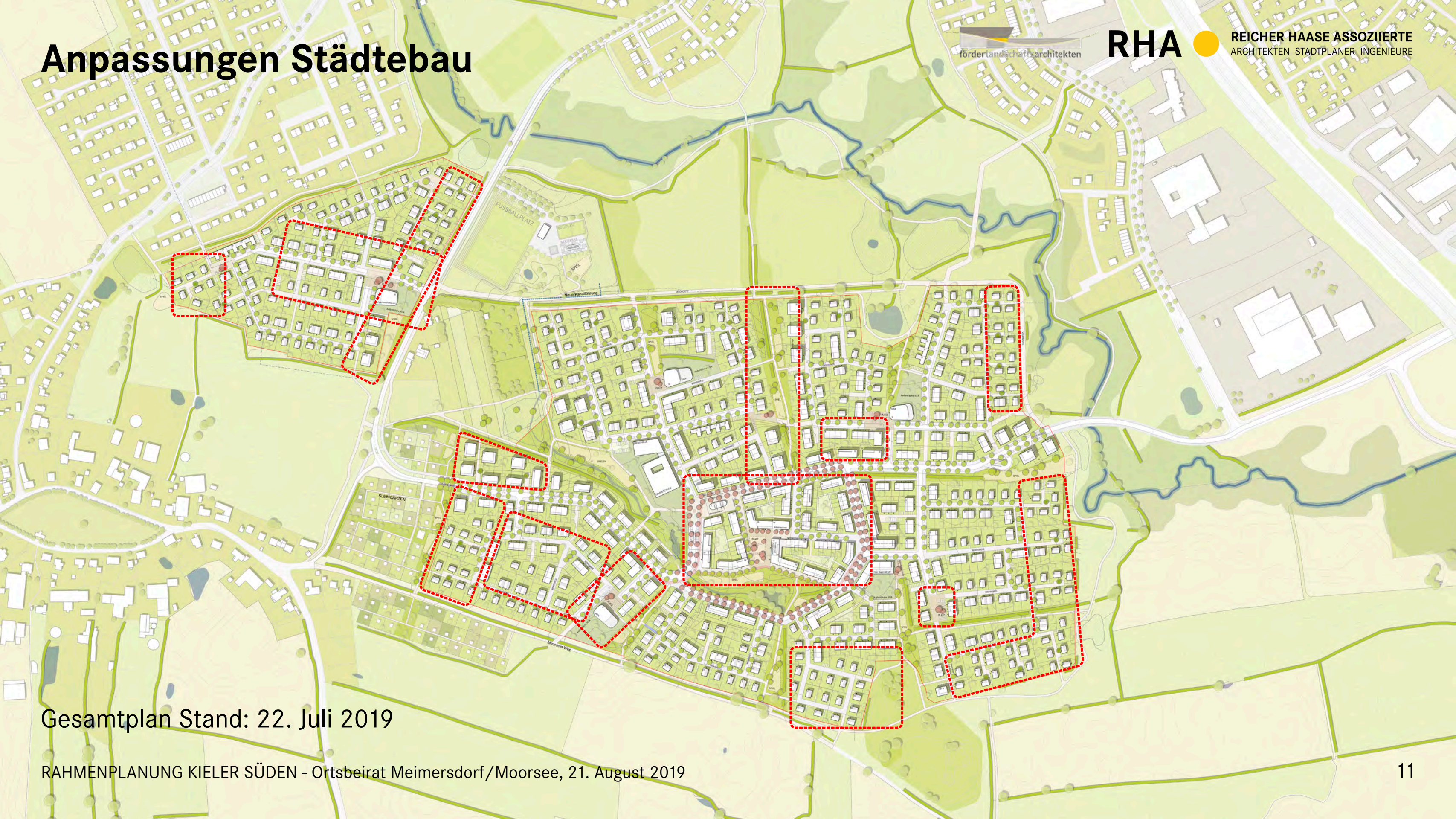
Gesamtplan Gutachterverfahren

Anpassungen Städtebau

förderlandschaftsarchitekten

RHA

REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE



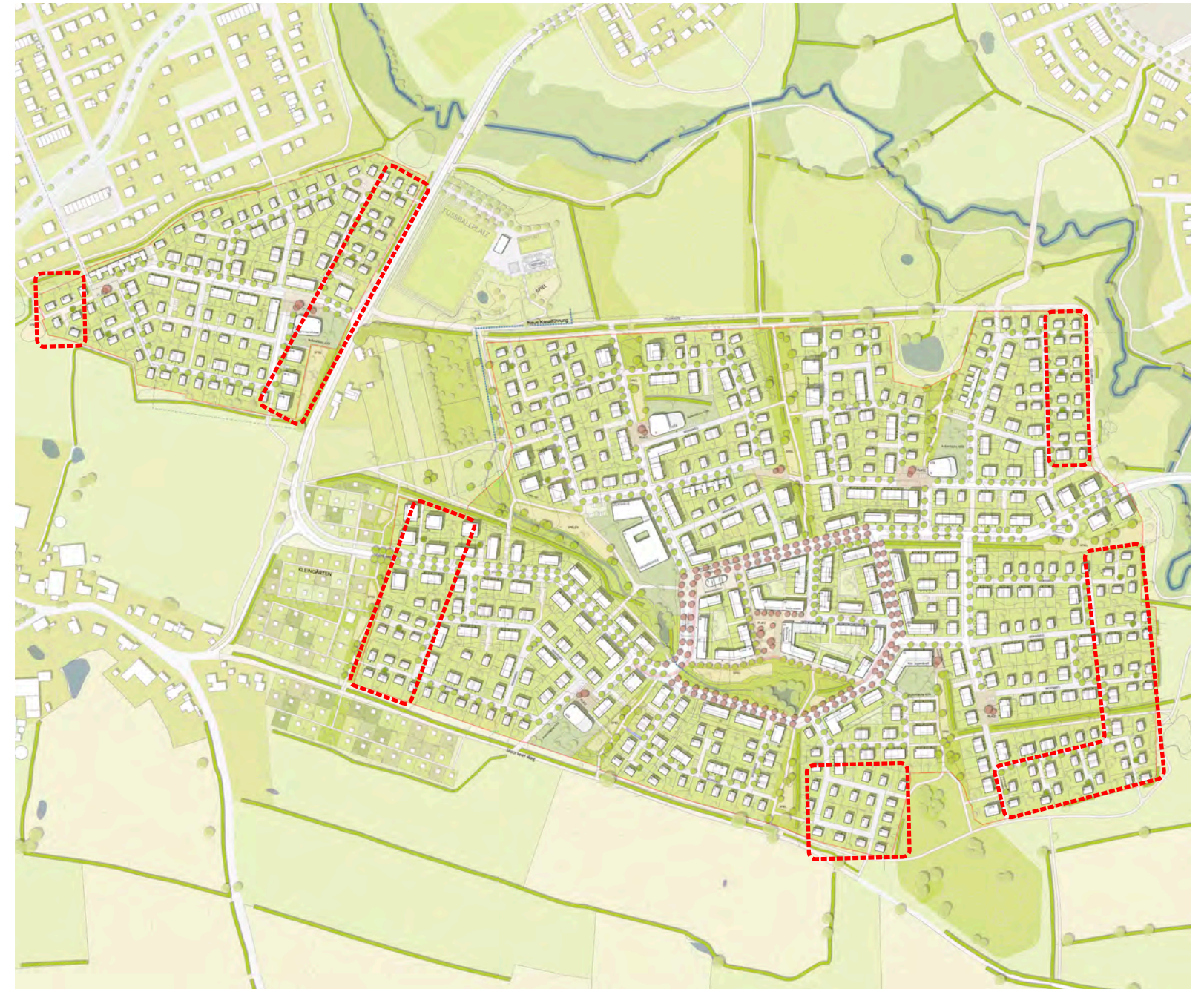
Gesamtplan Stand: 22. Juli 2019

RAHMENPLANUNG KIELER SÜDEN - Ortsbeirat Meimersdorf/Moorsee, 21. August 2019

2.1 Anpassung Siedlungsränder



Gesamtplan Gutachterverfahren



Gesamtplan Stand: 22. Juli 2019

2.1 Siedlungsränder



westl. Siedlungsrand Siedlungsbereich Ost,
Gutachterverfahren

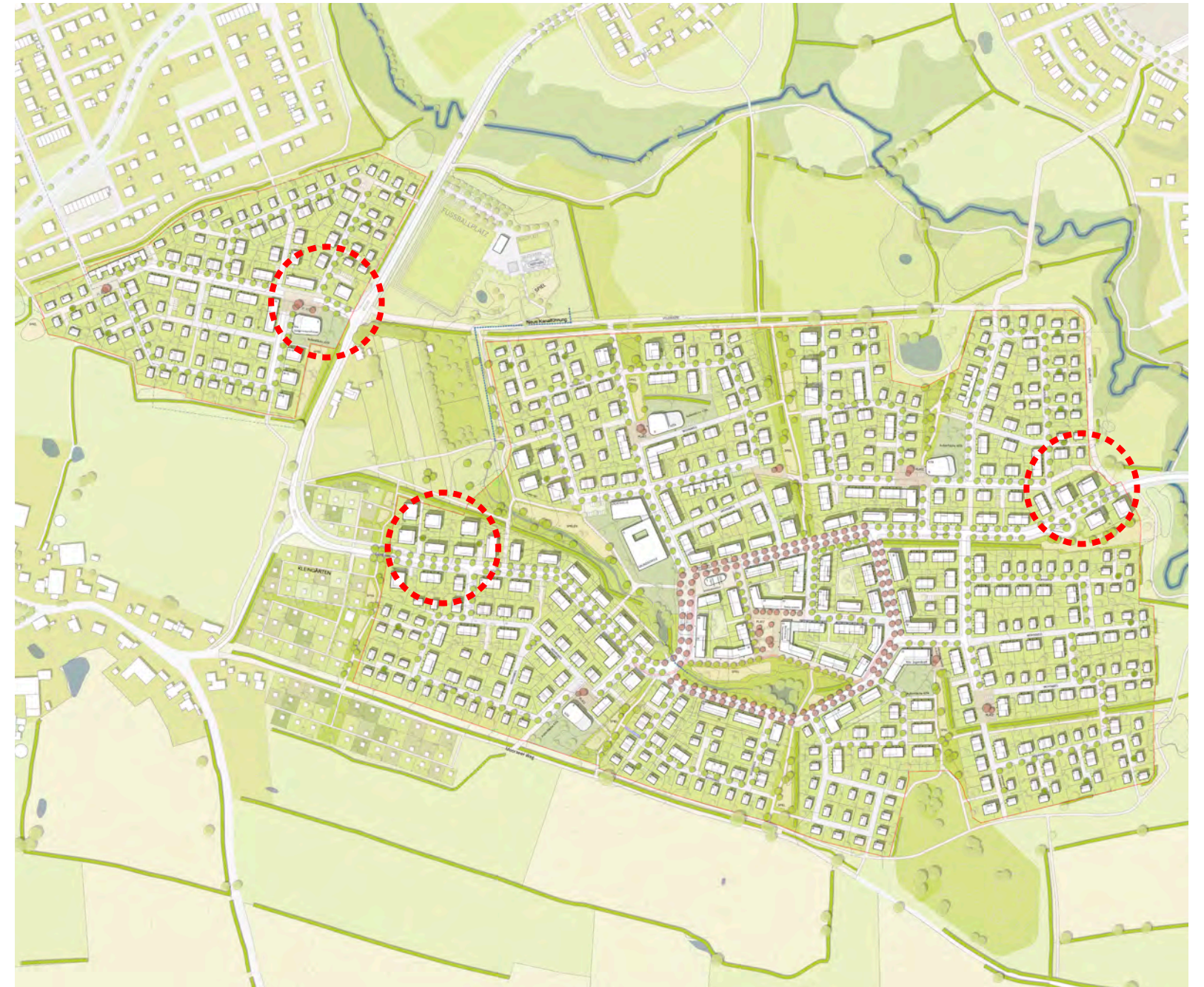


westl. Siedlungsrand Siedlungsbereich Ost,
Stand: 22. Juli 2019

2.2 Ortseingänge



Gesamtplan Gutachterverfahren

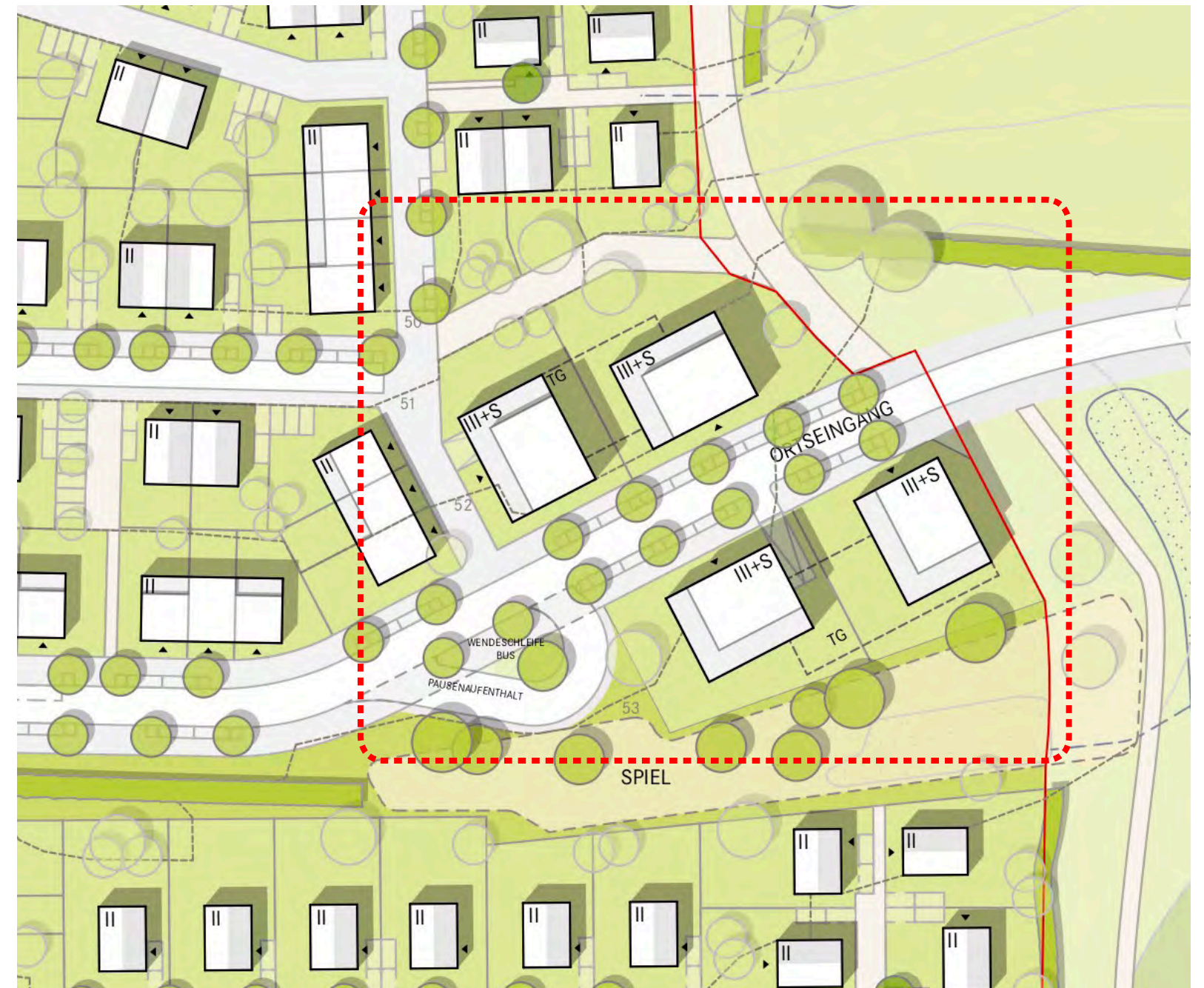


Gesamtplan Stand: 22. Juli 2019

2.2 Ortseingänge



Ortseingang Ost, Gutachterverfahren



Ortseingang Ost, Stand: 22. Juli 2019

2.2 Ortseingänge



Ortseingang West, Stand Gutachterverfahren



Ortseingang West, Stand 22. Juli 2019

2.3 Quartiersplätze



Gesamtplan Stand Gutachterverfahren



Gesamtplan Stand 22. Juli 2019

2.3 Quartiersplätze

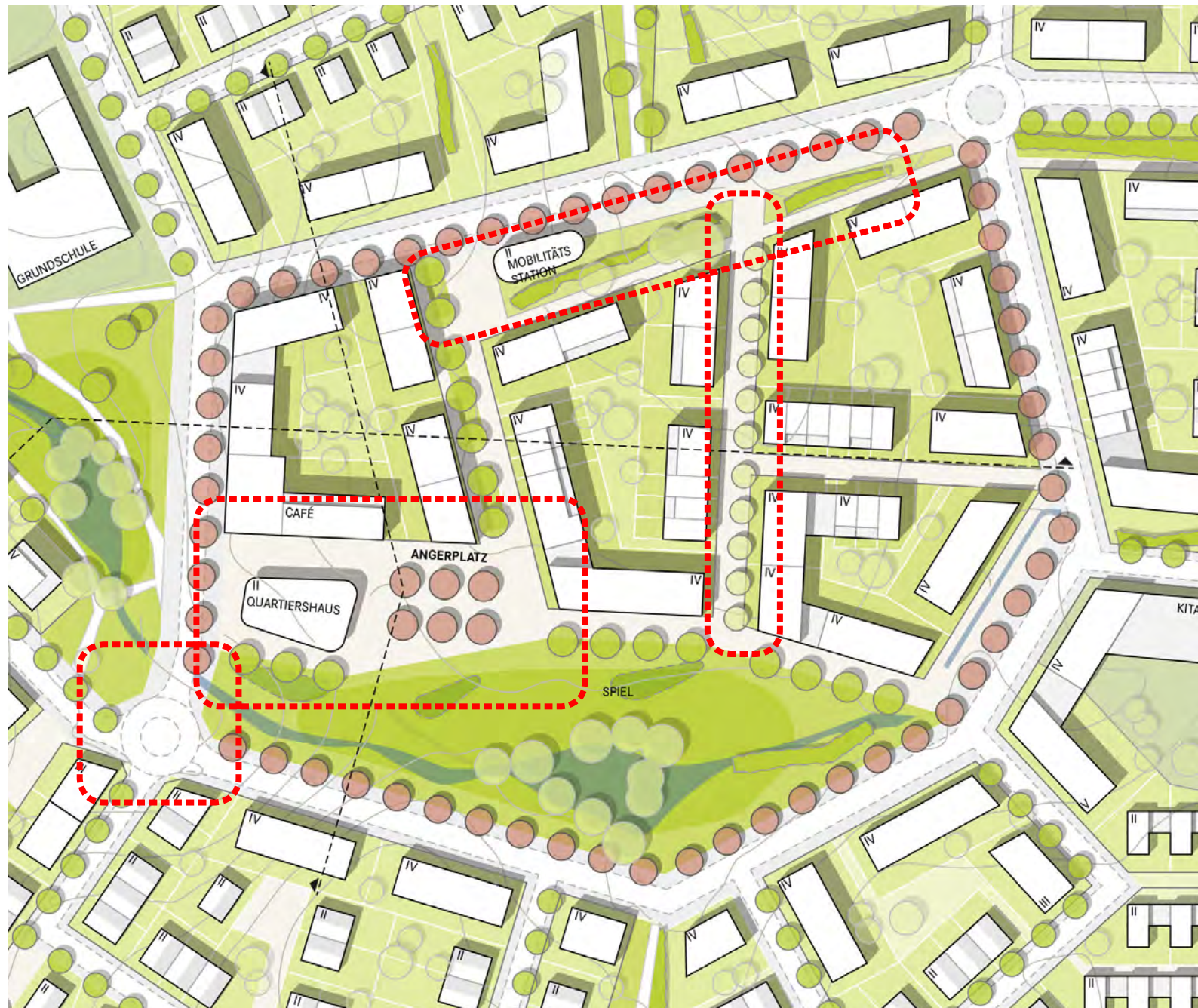


Quartiersplatz Teilquartier D, Gutachterverfahren

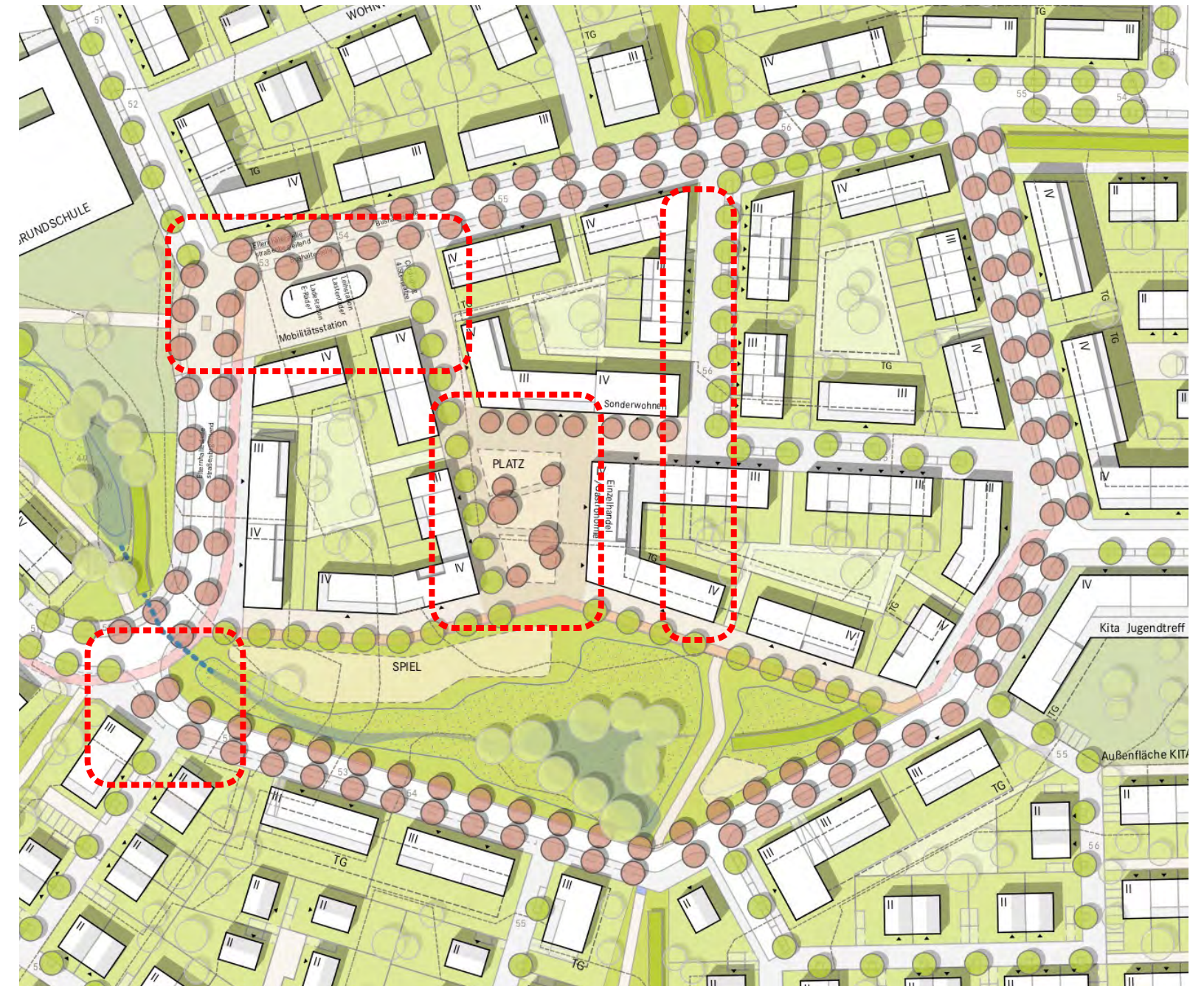


Quartiersplatz Teilquartier D, Stand: 22. Juli 2019

2.4 Zentrum



Ausschnitt Zentrum, Stand: Gutachterverfahren



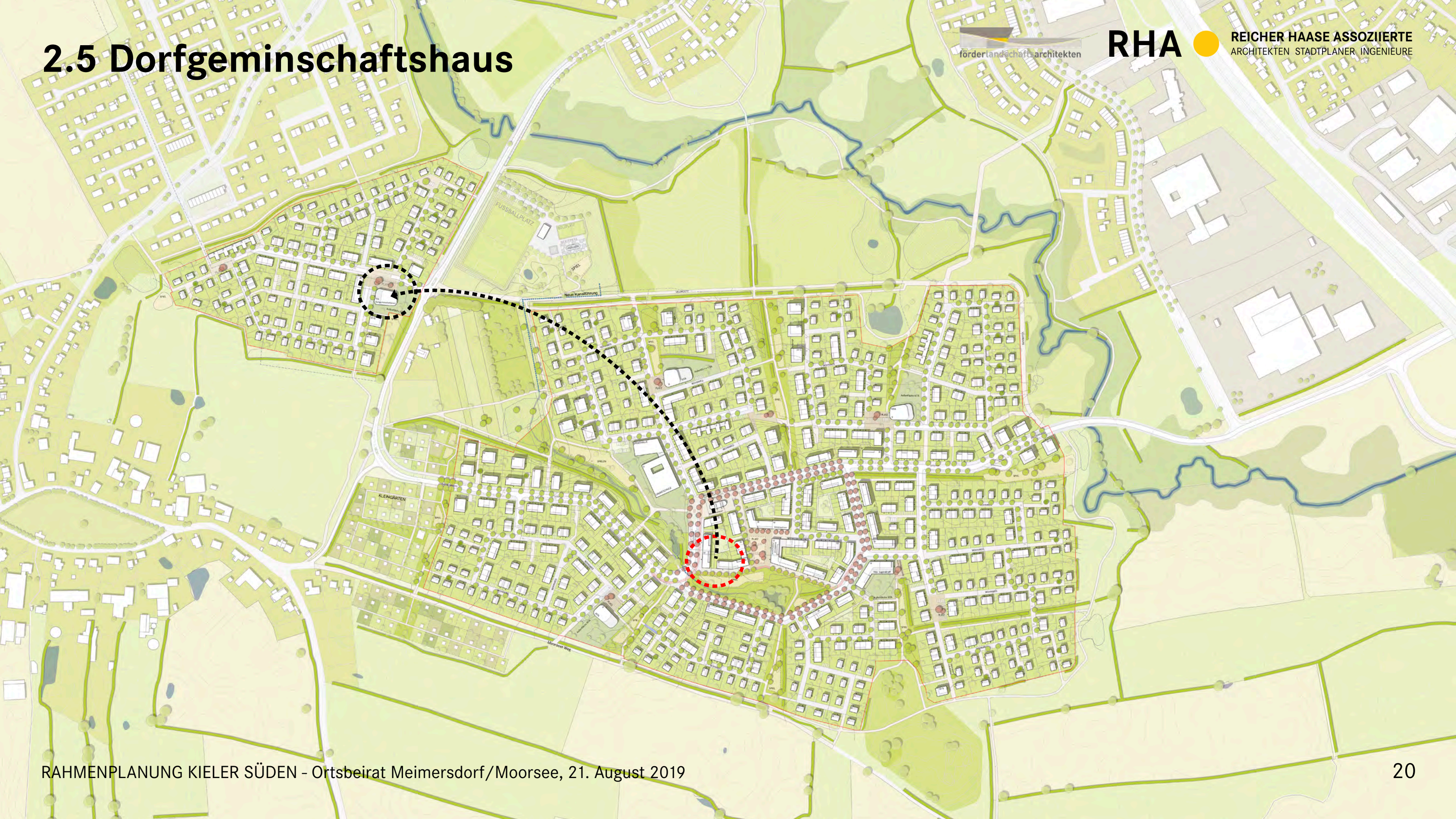
Ausschnitt Zentrum, Stand: 22. Juli 2019

2.5 Dorfgemeinschaftshaus

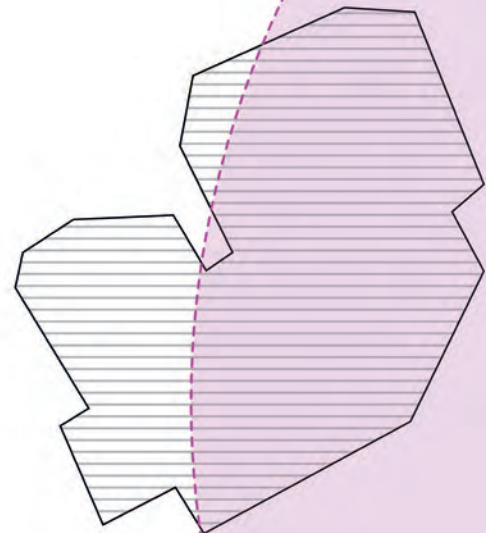
förderlandschaftsarchitekten

RHA

REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE



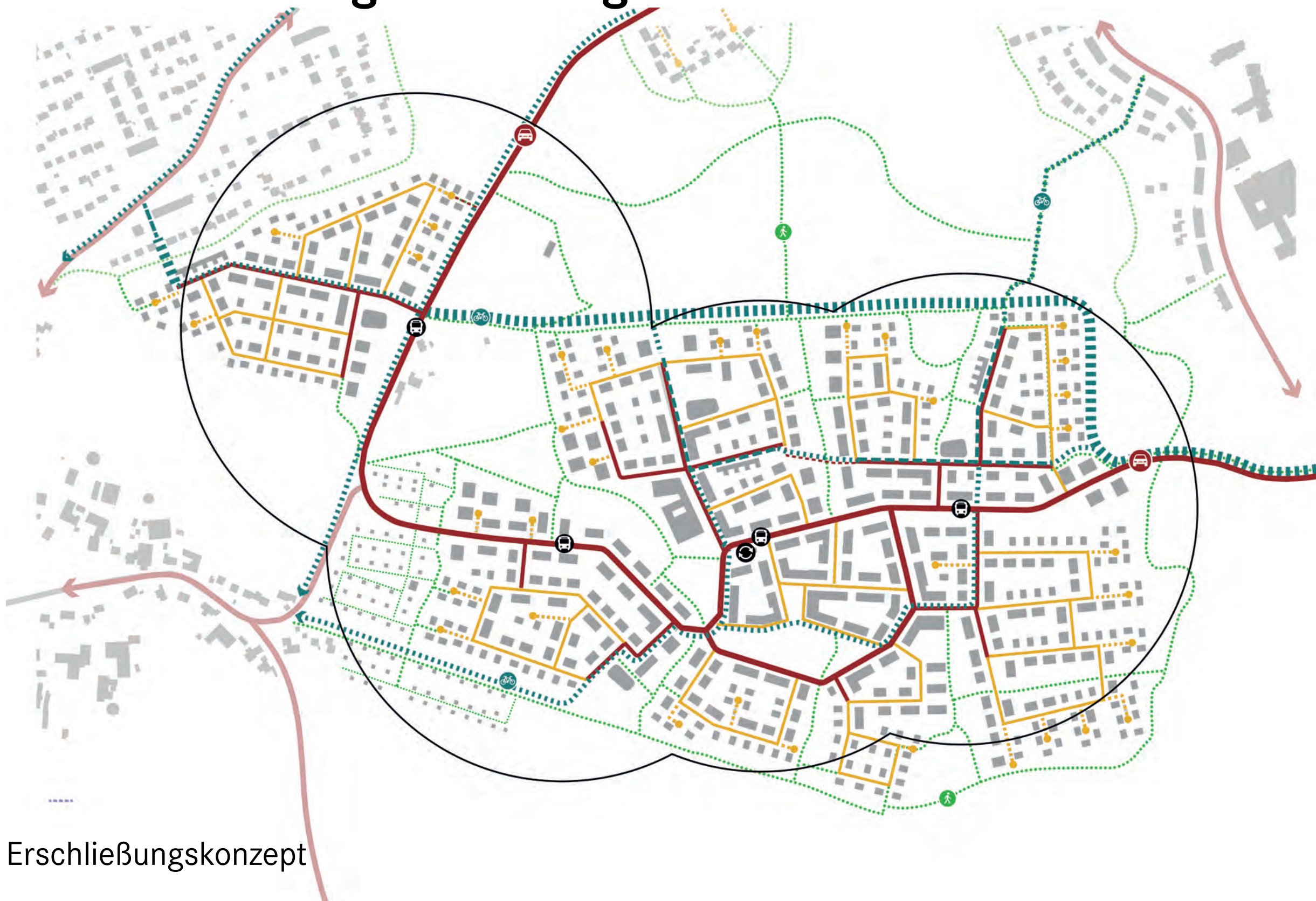
2.5 Dorfgemeinschaftshaus



Dorfgemeinschaftshaus, Einzugsbereich 1.000m

3. Erschließung und Mobilität

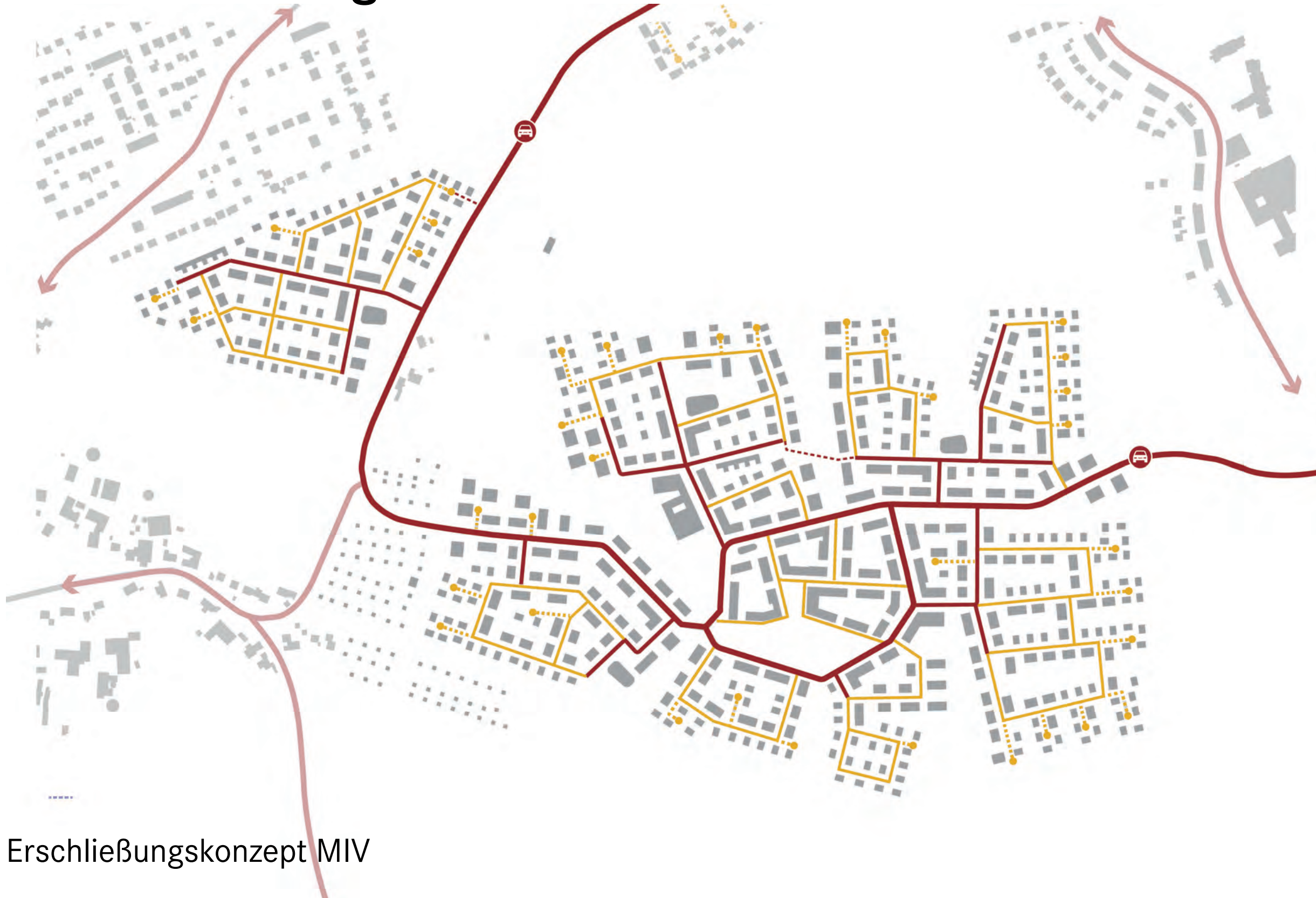
3.1 Erschließungsstruktur gesamt



- Haupterschließung (Trennprinzip)
- Haupterschließung (Trennprinzip) Bestand
- Quartierserschließung (Mischprinzip)
- Stichwege
- Notzufahrten
- Veloroute (Stadtrandtangentiale)
- Fahrradweg
- Radweg als Fahrradstraße
- Fußweg
- Bushaltestelle
- Mobilitätsstation

Erschließungskonzept

3.1 Erschließungsstruktur MIV



- ### Erschließungskonzept MIV
- Die Erschließungssystematik der Siedlungsbereiche setzt sich aus einem hierarchisch abgestuften Netz von Haupt- und Quartierserschließungen zusammen
 - in den Siedlungsrändern ergänzen Stichstraßen das geschlossene Erschließungsnetz
 - alle Teilquartiere sind darüber hinaus über Notzufahrten erreichbar

Erschließungskonzept MIV

	Haupterschließung (Trennprinzip)
	Haupterschließung (Trennprinzip) Bestand
	Quartierserschließung (Mischprinzip)
	Stichwege
	Notzufahrten

3.2 Regelquerschnitte

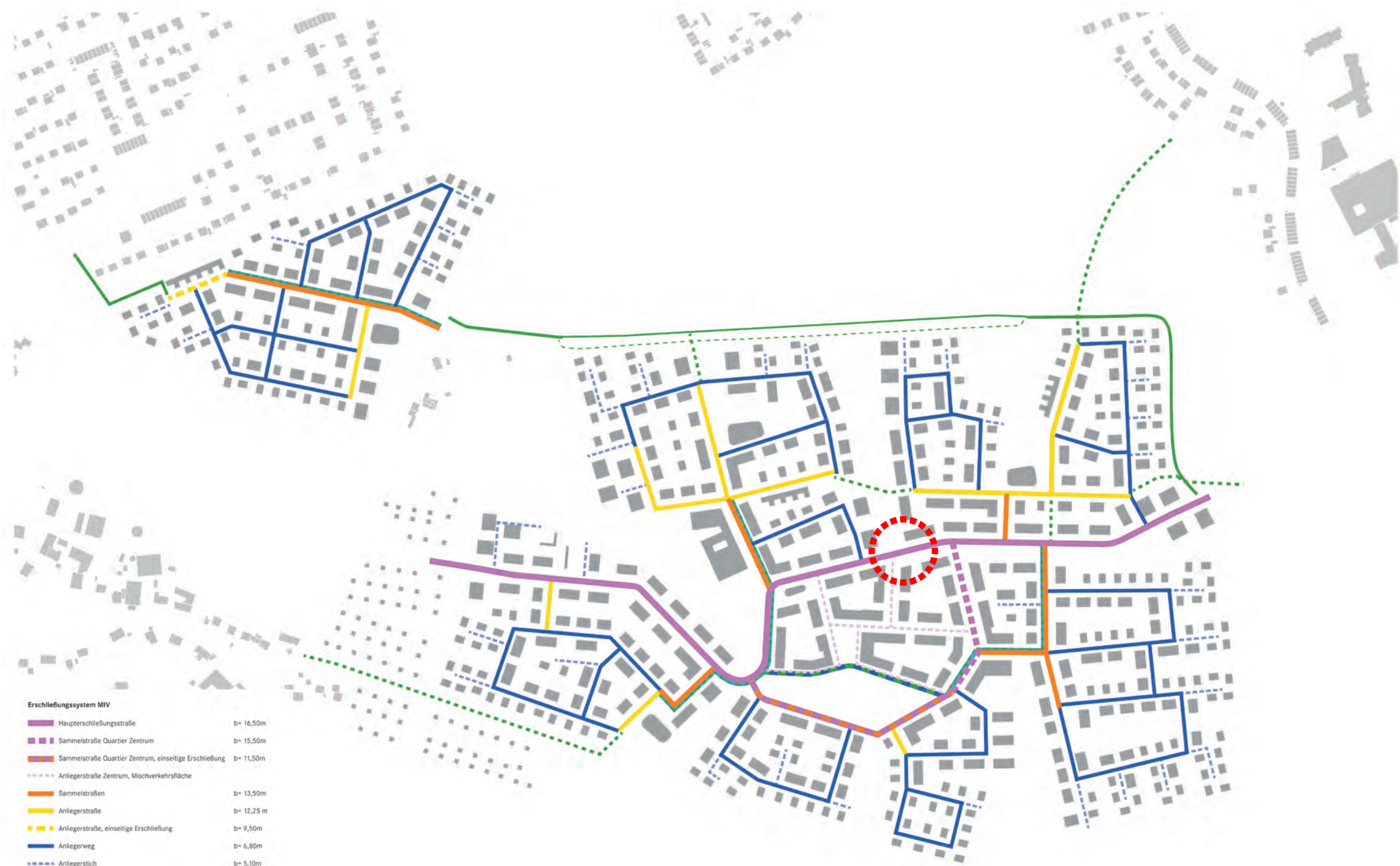


Erschließungssystem MIV

	Haupterschließungsstraße	b= 16,50m
	Sammelstraße Quartier Zentrum	b= 15,50m
	Sammelstraße Quartier Zentrum, einseitige Erschließung	b= 11,50m
	Anliegerstraße Zentrum, Mischverkehrsfläche	
	Sammelstraßen	b= 13,50m
	Anliegerstraße	b= 12,25 m
	Anliegerstraße, einseitige Erschließung	b= 9,50m
	Anliegerweg	b= 6,80m
	Anliegerstich	b= 5,10m
	Veloroute	b= 7,25m
	Getrennte Geh- und Radwege in Grünflächen	b= 6,25m
	Beidrichtungsrädweg (fahrbahnbegleitend)	b= 4,00m
	Beidrichtungsrädweg (entlang Grünfläche)	b= 3,75m

Zuordnung der Straßenquerschnitte

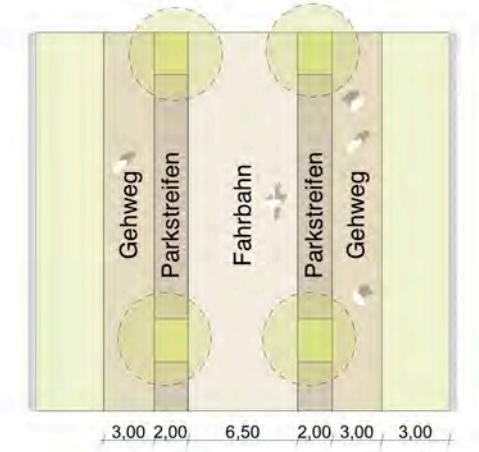
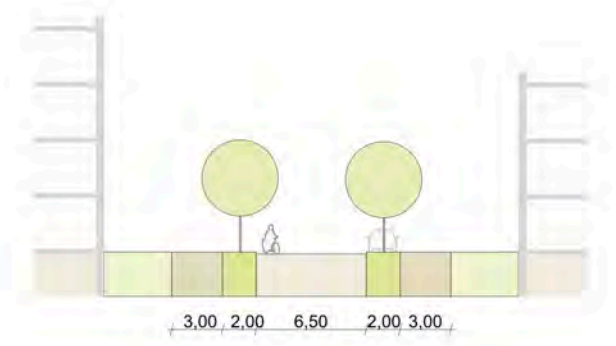
3.2 Regelquerschnitte



Erschließungssystem MIV

Haupterschließungsstraße	b= 16,50m
Sammelstraße Quartier Zentrum	b= 15,50m
Sammelstraße Quartier Zentrum, einseitige Erschließung	b= 11,50m
Anliegerstraße Zentrum, Mischverkehrsfläche	
Sammelstraßen	b= 13,50m
Anliegerstraße	b= 12,25 m
Anliegerstraße, einseitige Erschließung	b= 9,50m
Anliegerweg	b= 6,80m
Anliegerstich	b= 5,10m
Veloroute	b= 7,25m
Getrennte Geh- und Radwege in Grünflächen	b= 6,25m
Beidrichtungsweg (fahrbahnbegleitend)	b= 4,00m
Beidrichtungsweg (entlang Grünfläche)	b= 3,75m

Haupterschließungsstraße
b=16,50m



Regelquerschnitt Haupterschließungsstraße

Stand: 05. 12. 2018 M 1:2000 auf DIN A1


3.3 ÖPNV

Nahverkehrskonzept

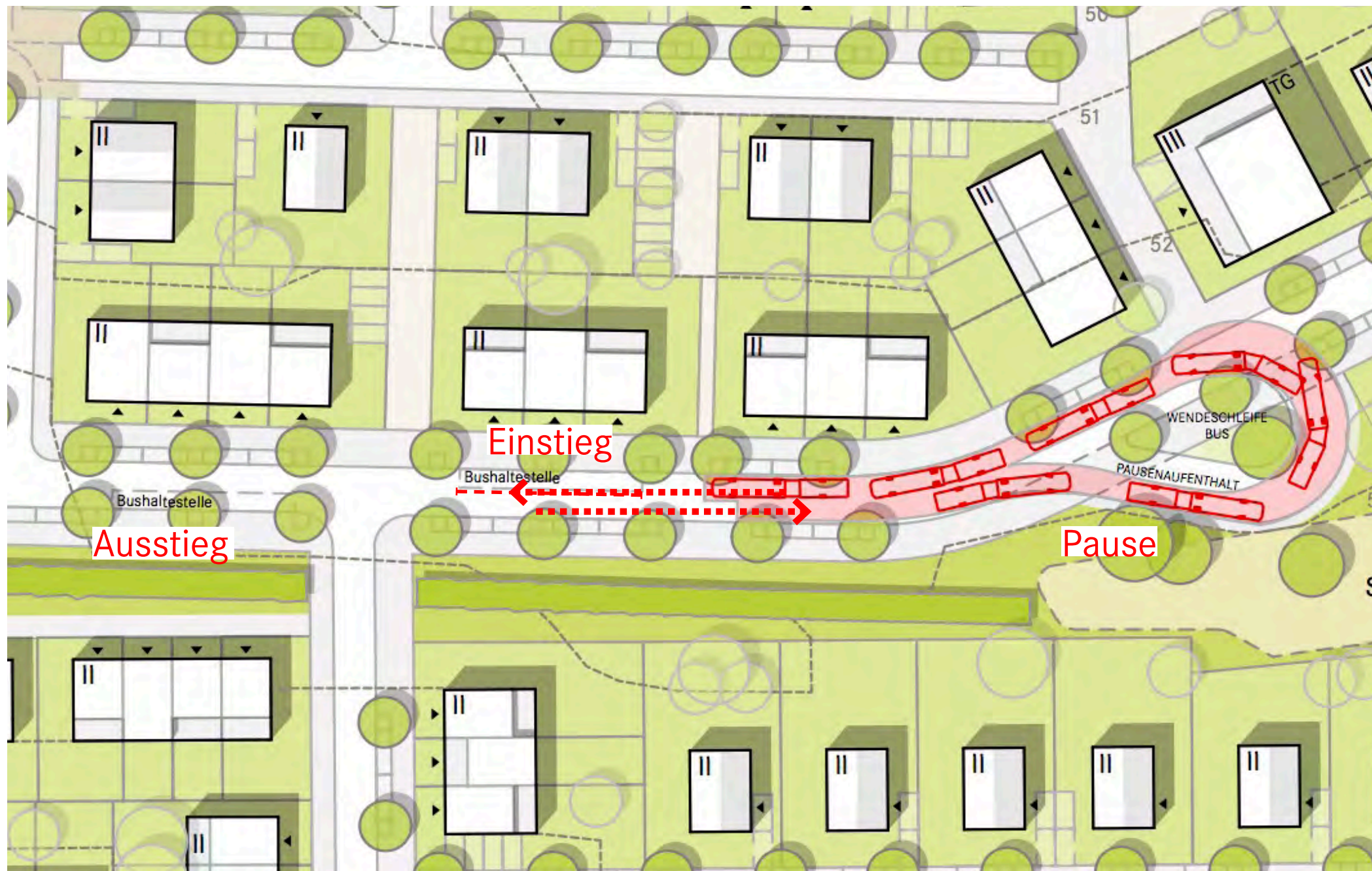
- Die Buslinie soll von Westen über den Bustorfer Weg in das Plangebiet geführt werden.
- da die Buslinie im Gebiet endet, ist eine Buswendemöglichkeit vorgesehen.
- drei Haltestellen im SB Ost und eine Haltestelle am Bustorfer Weg auf Höhe SB Mitte.
- Einzugsradien von 300m



Nahverkehrskonzept

	Straßenerschließung
	Fahrtverlauf Buslinie
	Bushaltestelle (mit 300 m-Einzugsradius)
	Mobilitätsstation

3.3 ÖPNV



Vorgaben Buswendeschleife

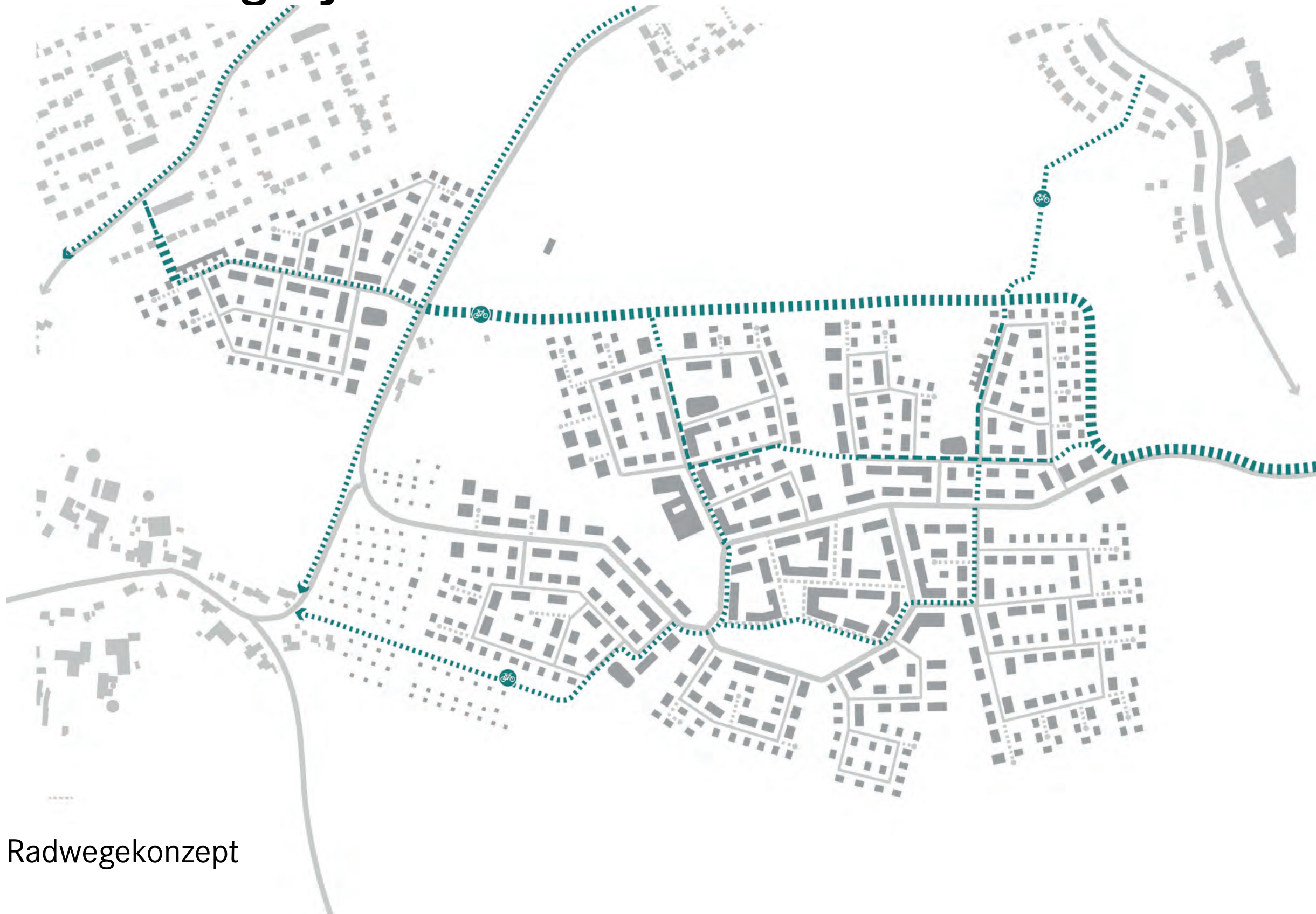
- Aus- und Einstiegshaltestellen im Westen
- Wartehaltestelle im Bereich Wendeschleife
- Vorhaltebereich Pausenhaltestelle in der Wendeschleife (separate WC-Anlage)

Detail Buswendeschleife im Bereich Teilquartier G/A

3.4 Radwegesystem

Radwegekonzept

- Veloroute als Stadtrandtangente verläuft nördlich des SB Ost und durchquert den SB Mitte.
- Ein engmaschiges Radwegenetz verknüpft die neuen Stadtteile mit den umliegenden Siedlungsbereichen.
- Radrouten werden auf separaten Radwegen geführt oder sind als Fahrradstraßen konzipiert (siehe 3.2 Regelquerschnitte)



	Straßenerschließung
	Veloroute (Stadtrandtangente)
	Fahrradweg
	Radweg als Fahrradstraße

Radwegekonzept

3.5 Fußwegesystem

Fußwegekonzept

- engmaßiges Fußwegesystem
- Verknüpfung nach Außen
- Verknüpfung innerhalb der Siedlungsbereiche über die öffentlichen Freiräume



— Straßenerschließung
- - - Fußweg

Fußwegekonzept

3.6 Nahmobilität

Nahmobilitätskonzept

- Ziel ist die Stärkung der Nahmobilität
- ÖPNV-Angebot soll durch Car- und Bikesharing-Angebote ergänzt werden
- Mobilitätsstation im Zentrum des SB Ost



Nahmobilitätskonzept gesamt

3.6 Nahmobilität



Elemente Mobilitätsstation

Elternhaltestellen (Grundschule)

Bushaltestelle

Car-Sharing-Stellplätze

Leihstation Lastenräder

Ladestation E-Räder

Wartebereich / Unterstellmöglichkeit
(potenzieller Servicebereich)

Mobilitätsstation

Fahrradabstellanlage

3.6 Nahmobilität



Elternhaltestelle „Parkstreifen“

Elternhaltestellen, „Parkstreifen“

- Elternhaltestellen befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Grundschule und der vorgesehenen Querungshilfe.
- straßenbegleitende Park-/Haltestreifen können temporär als Elternhaltestellen genutzt werden.
- der östliche Parkstreifen sieht einen Schutzstreifen zwischen Haltestreifen und Radweg vor.

3.6 Nahmobilität



Elemente Mobilität

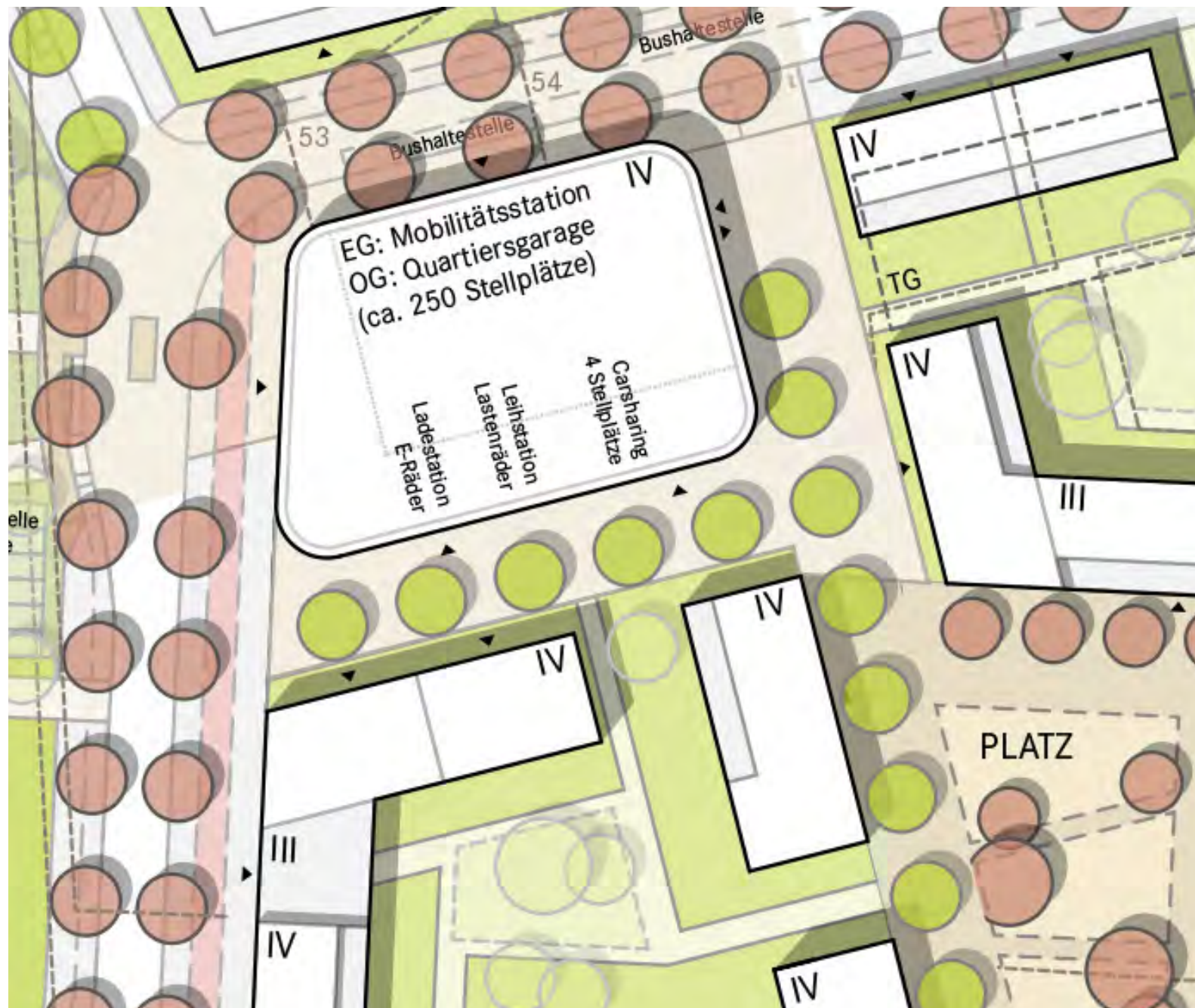
Fahrradabstellanlagen
(potenziell Lastenräder-Leihstation)

Car-Sharing-Stellplätze

Fahrradstraße

Mobilitätsangebot Quartiersplätze

3.6 Nahmobilität



Variante Quartiersgarage im Teilquartier Zentrum

- Organisation der Stellplätze für das Teilquartier Zentrum in zentraler Quartiersgarage
- Bedarf von ca. 270 Stellplätzen (Bei Stellplatzschlüssel 1,0)
- Mobilitätsstation in offenem EG
- Stellplätze im 1.-3. OG

Variante Quartiersgarage

3.6 Nahmobilität



Referenzbild Quartiersgarage

Quartiersgarage Am Großmarkt, Landau
HIB Huber Integral Bau GmbH

3.6 Nahmobilität



Referenzbild Quartiersgarage

P+R Car Park Zutphen

MoedersheimMoonen Architects

3.6 Nahmobilität



Referenzbild Quartiersgarage

The Parking Garage that Moonlights as a Sledding Slope

White Arkitekter + Henning Larsen Architects



3.7 Ruhender Verkehr



Parkierungskonzept

Einfamilienhäuser

- Organisation der privaten Stellplätze auf den Grundstücken
- Stellplätze der Reihenhäuser in Sammelstellplatzanlagen

Mehrfamilienhäuser

- Organisation der privaten Stellplätze in Tief- / Quartiersgaragen

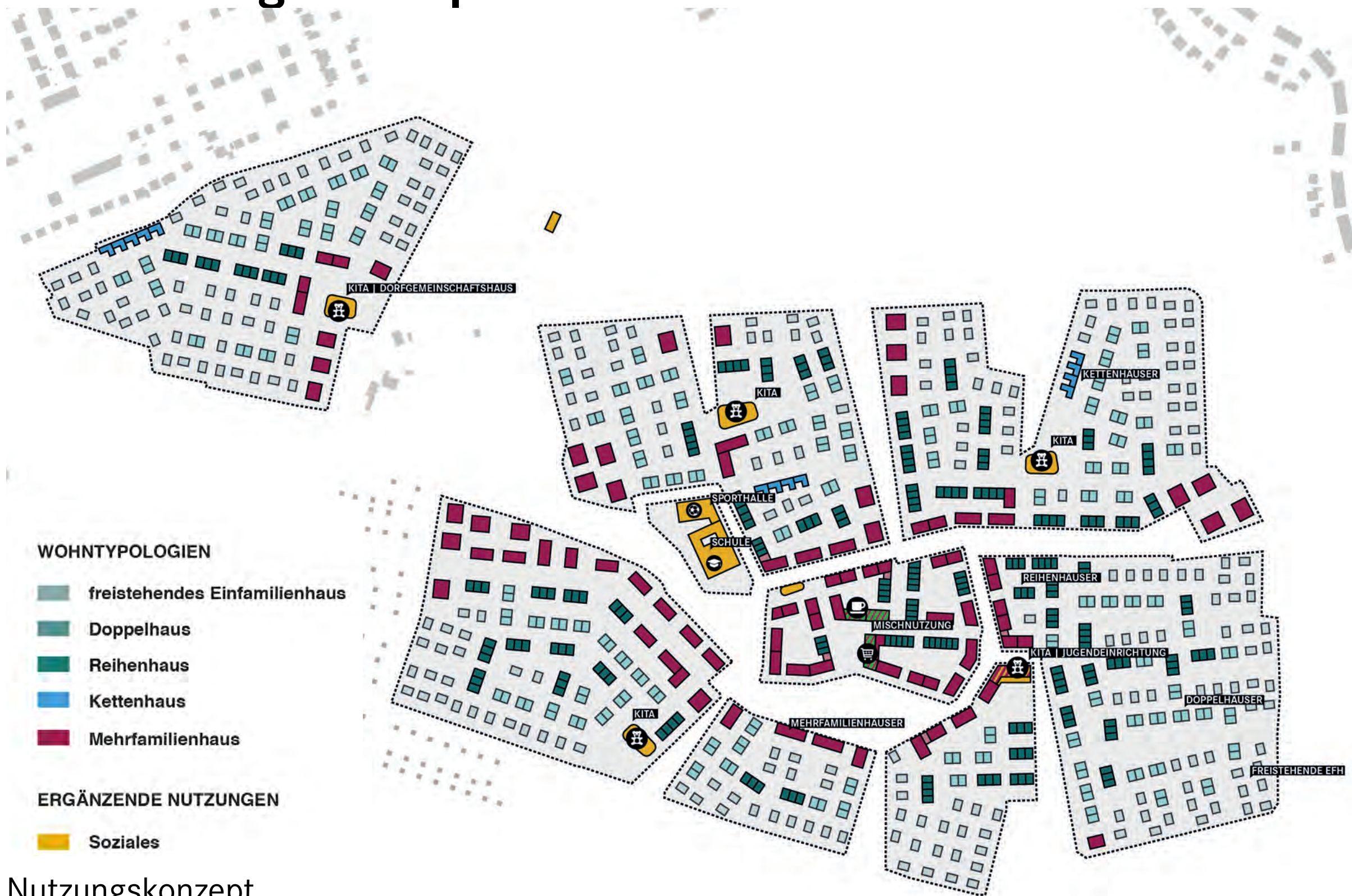
Öffentliches Parken

- straßenbegleitende Parkstreifen und Parktaschen entlang Haupt-, Sammel- und Anliegerstraßen sowie Anliegerwegen

Parkierungskonzept

4. Nutzungen

4.1 Nutzungskonzept



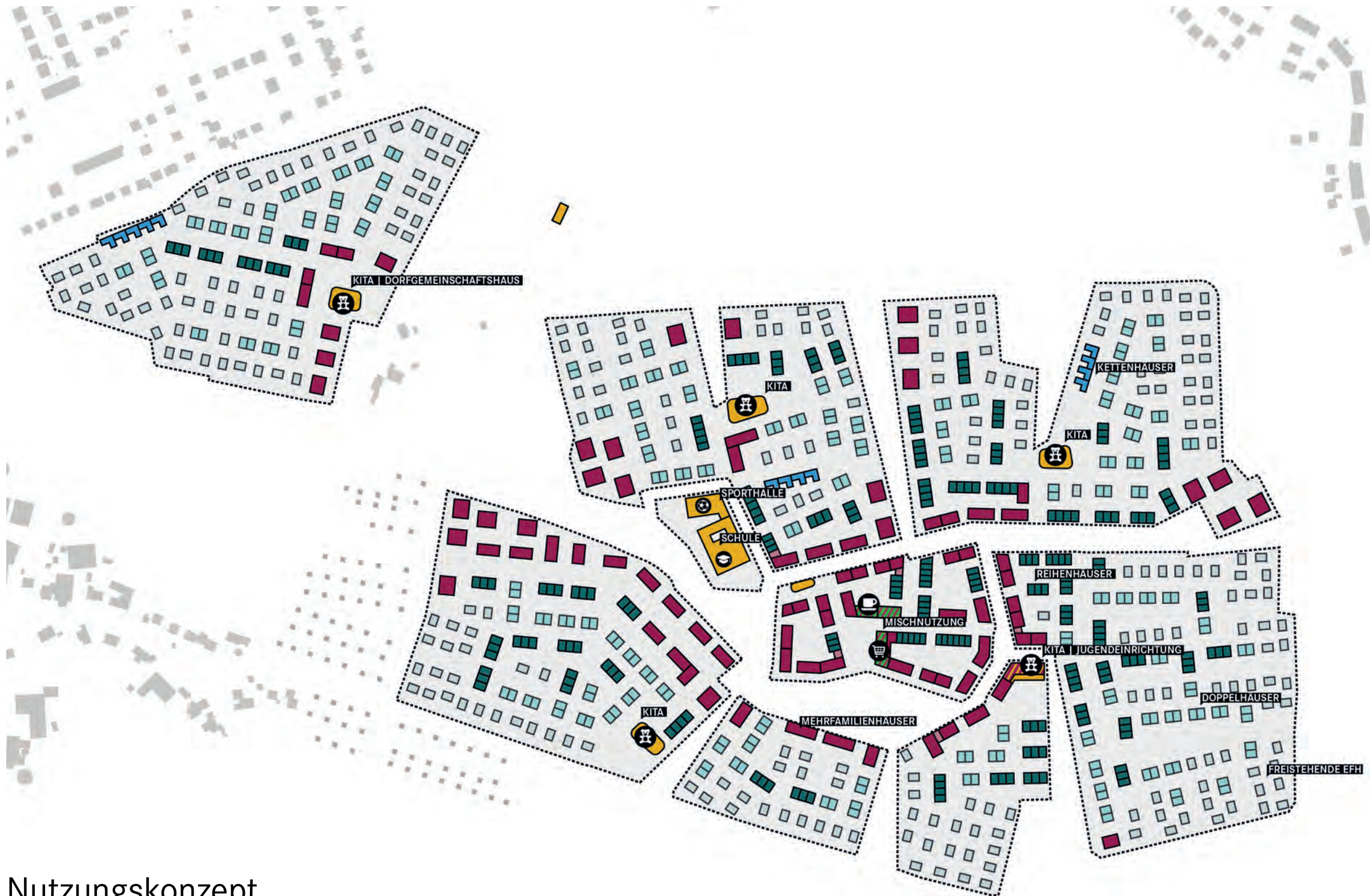
Nutzungskonzept

- überwiegend Wohnnutzung in beiden Siedlungsbereichen
- ggf. ergänzende Nutzungen am Quartiersplatz im Teilquartier Zentrum (Einzelhandel/Gastronomie)
- Dorfgemeinschaftshaus im Siedlungsbereich Mitte
- fünf Kindertagesstätten, verteilt auf die Teilquartiere
- Schule und Sporthalle im Zentrum mit Bezug zur Grünzunge
- Mischung aus Einfamilien- und Geschosswohnen
- Konzentration der MFH im Teilquartier Zentrum sowie entlang großer Grünräume und markanter Ortslagen

Nutzungskonzept

4.2 Typologien

- Typologienmischung
- Grundverteilung: dichtere Innenbereiche, lockere Siedlungsränder



Einfamilienhaus

- freistehendes EFH 254 WE
- Doppelhaus 234 WE
- Reihenhause 248 WE

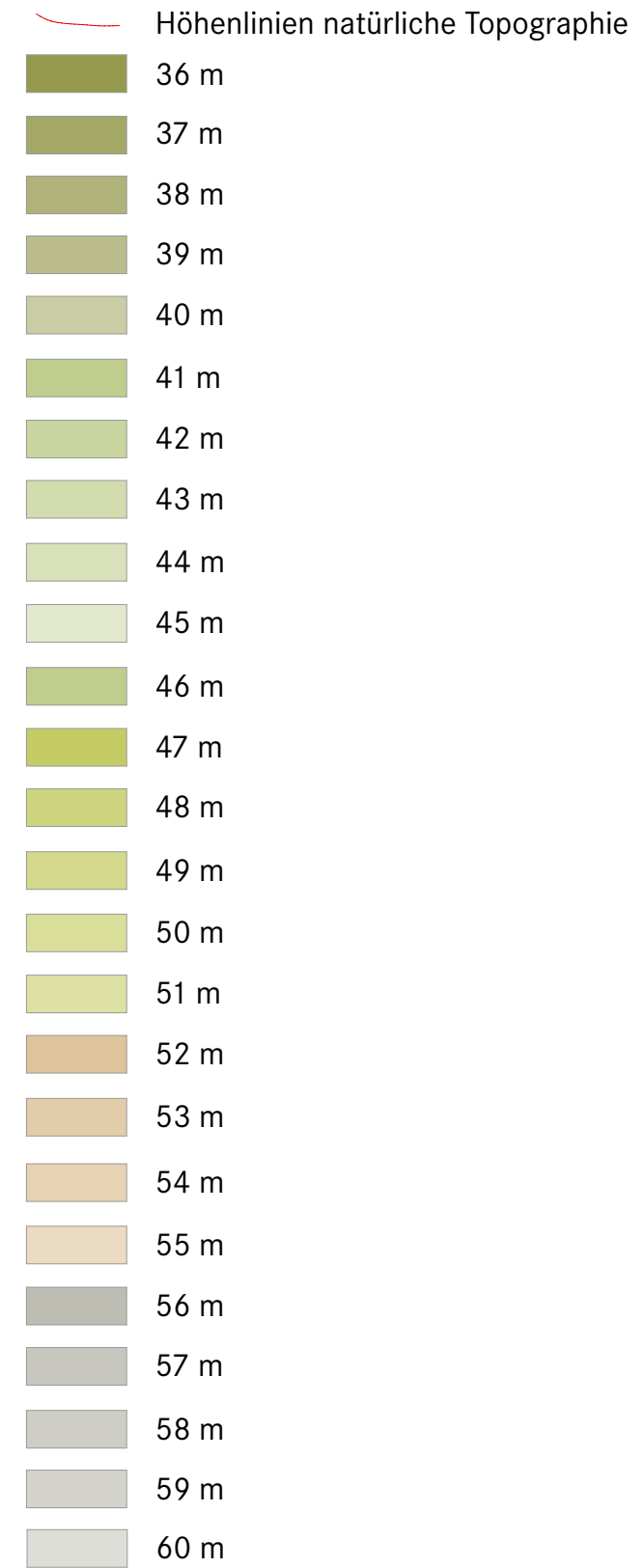
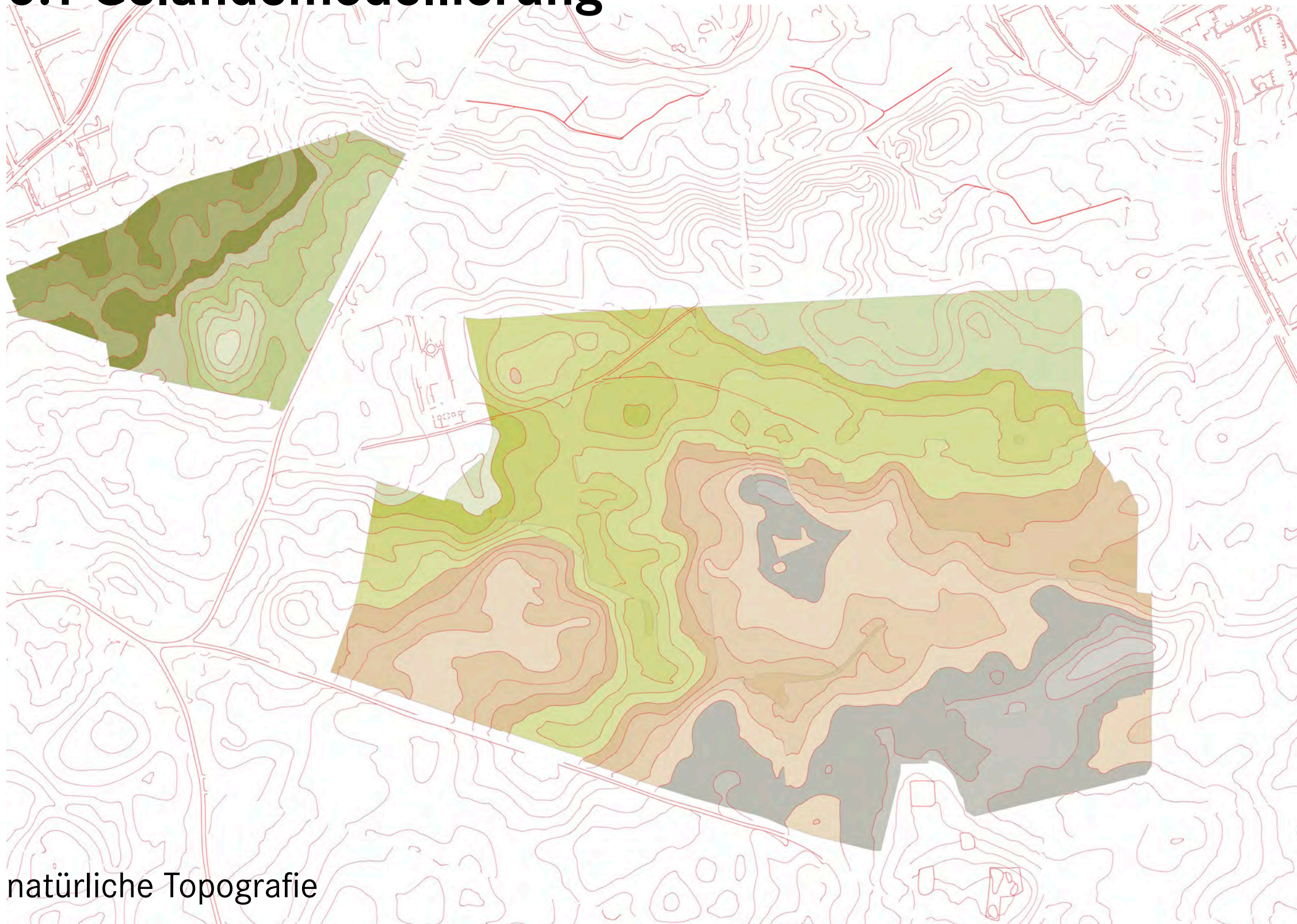
Mehrfamilienhaus

- Geschosswohnungsbau 895 WE

Nutzungskonzept

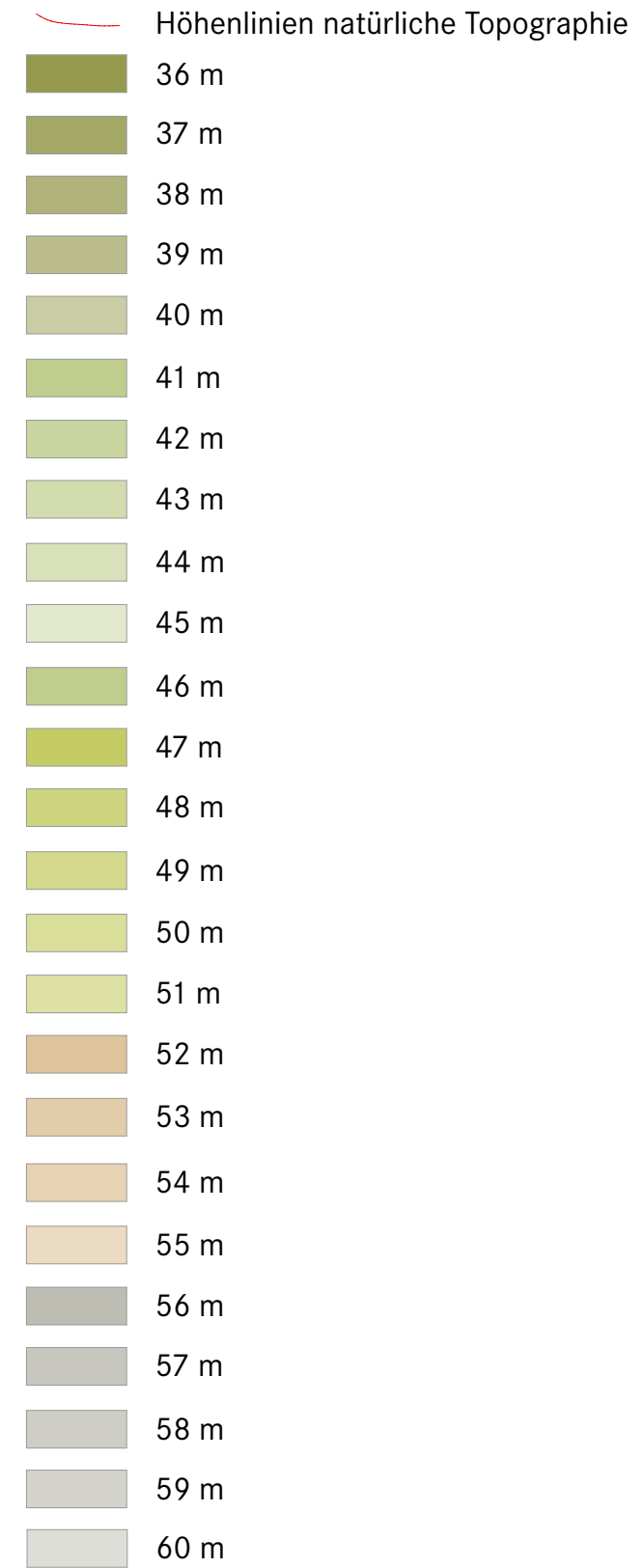
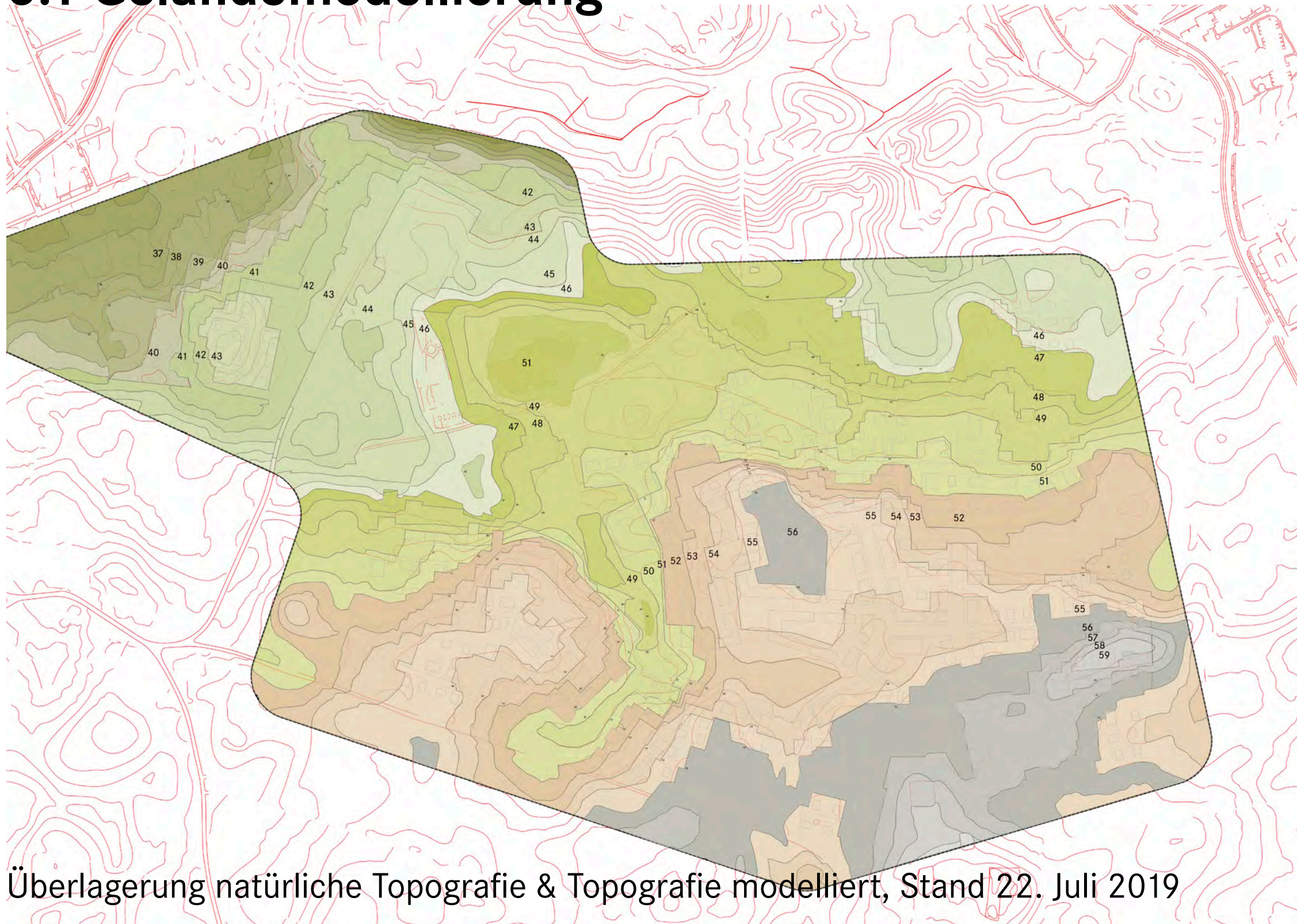
5. Topografie

5.1 Geländemodellierung



natürliche Topografie

5.1 Geländemodellierung



Überlagerung natürliche Topografie & Topografie modelliert, Stand 22. Juli 2019

6. öffentliche Freiräume

6.1 Öffentliche Freiräume



- öffentliche Grünfläche
- Landschaftsraum
- Plätze
- Spielflächen
- Potenzialflächen Regenwasserbewirt:
- Knickstrukturen
- Ortsrandeingrünung
- Baumstandorte
- Kleingartenanlage
- Sportflächen

Freiraumkonzept

6.3 Grünflächen mit besonderer Nutzung



Sport- und Bolzplatz



Dauerkleingartenanlage

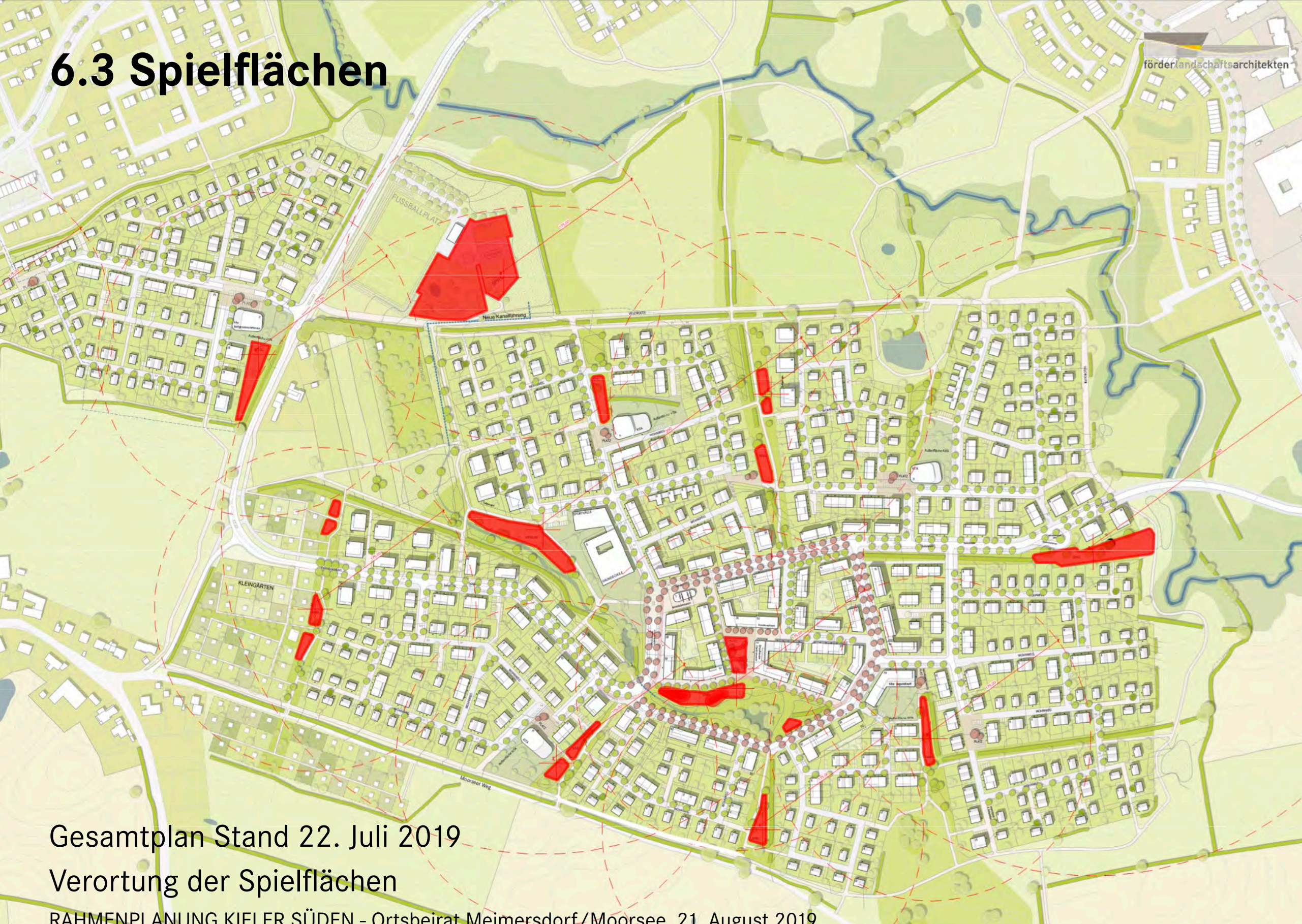
6.3 Sport- und Bolzplatz



Sport- und Bolzplatz

- Sportplatz ist als Kunstrasenplatz konzipiert .
- Abstandsvorgaben zur Wohnbebauung erfordern Lärmschutzmaßnahmen.
- potenzielle Fledermausflugstrecken entlang der Knickstrukturen erfordert ggf. technische Schutzmaßnahmen bei der Trainingsplatzbeleuchtung.
- Sportflächenangebot wird um einen Bolzplatz ergänzt.
- Der Kinder- und Jugendspielbereich wird weiträumig innerhalb der markierten Grenze gefasst.

6.3 Spielflächen



Spielflächenkonzept

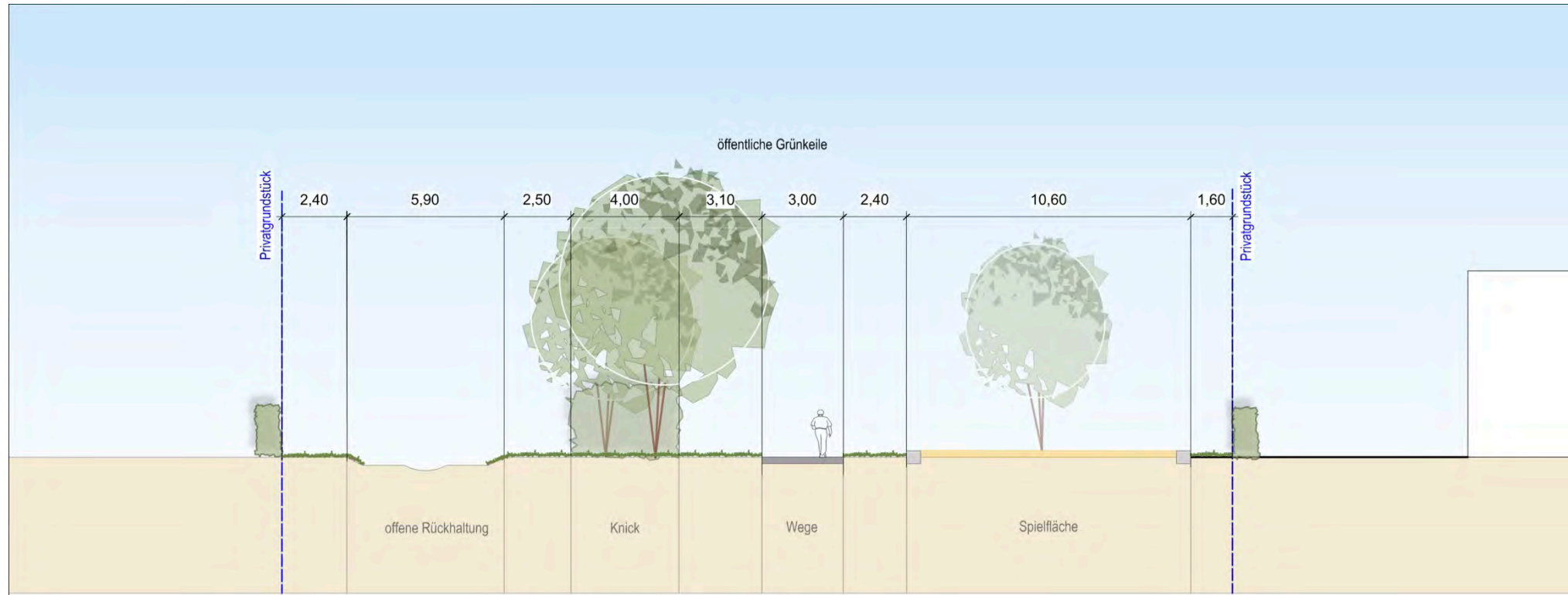
- Spielplatzangebot wird gemäß DIN 18034 entwickelt.
- insgesamt werden 19.730 qm Spielflächen angeboten.
- Dazu sind zwei größere Spieleinrichtungen für die Altersgruppe der 6-12-jährigen mit einem Erreichbarkeitsradius von 350m berücksichtigt.
- Weiterhin sind Kleinkindspielangebote mit einem Erreichbarkeitsradius von 175m angedacht.
- Östlich des Sportplatzes ist eine Spiel- und Sporteinrichtung für die Nutzergruppen ab 12 Jahren geplant. Dies beinhaltet einen Bolzplatz, sowie eine weitere Bewegungseinrichtung wie ein Skatepark.

Gesamtplan Stand 22. Juli 2019

Verortung der Spielflächen

RAHMENPLANUNG KIELER SÜDEN - Ortsbeirat Meimersdorf/Moorsee, 21. August 2019

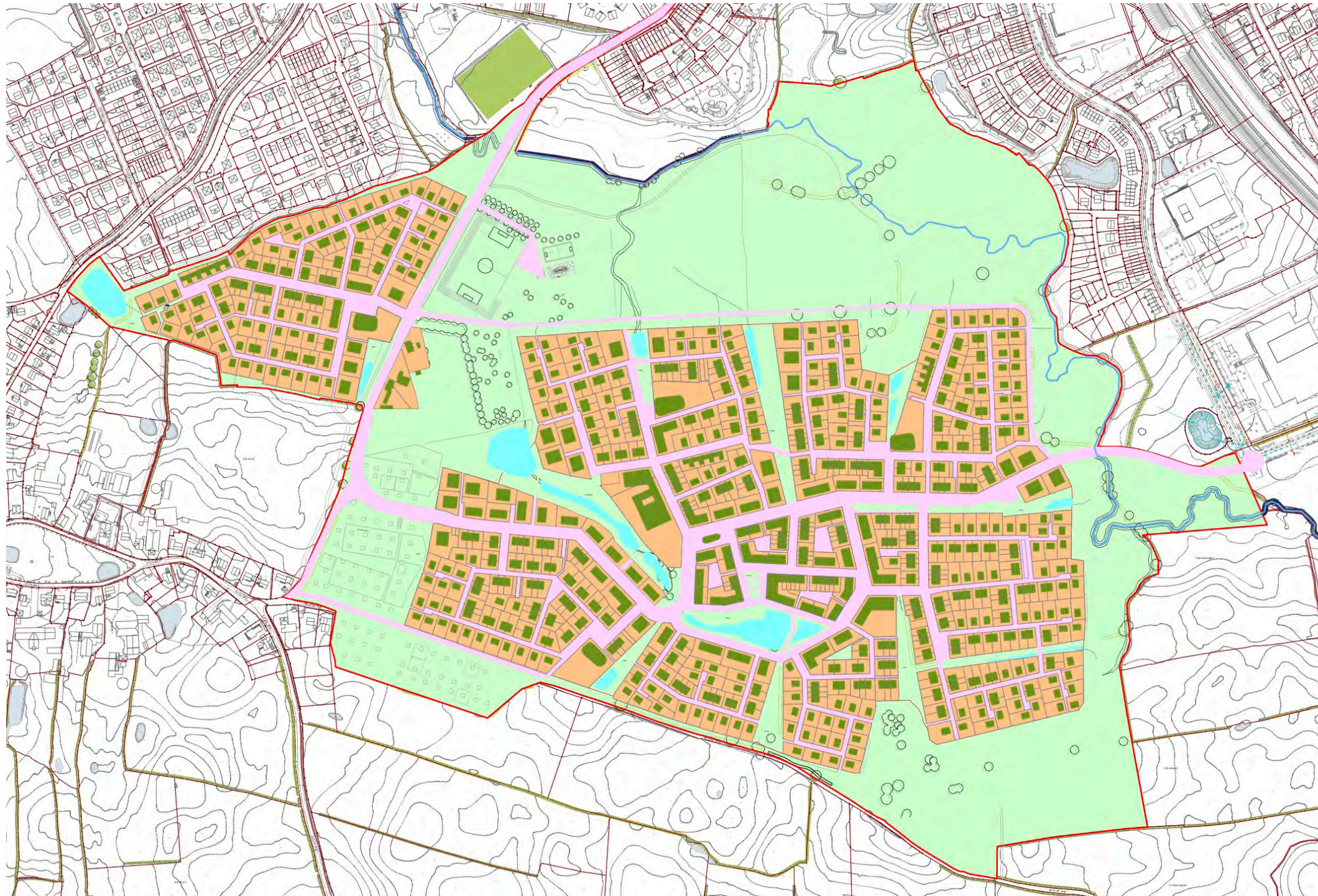
6.3 Multifunktionsflächen



Systemschnitt öffentliche Grünräume Verortung der Spielflächen

7. Regenwassermanagement

7.1 Wasserhaushaltsbilanz



Zeichenerklärung für die Wasserhaushaltsbilanz :

-  Bilanz-Flächengrenze
-  Grundstücksflächen
-  Gründächer
-  Verkehrsflächen
-  Natürliche Flächen

Hinweis:

siehe hierzu:

Anlage tabellarische Übersicht Wasserhaushaltsbilanzierung

Hinweis Flächenbilanzierung:

Der Umfang der Gesamtflächenbilanzierung ist mit der UWB vorabgestimmt.

Die Größen sind jedoch mit Fortschreibung der Planung weiter zu detaillieren.

Die Bilanzierung der Verkehrsflächen, Grundstücksflächen sowie der natürlichen Flächen bezieht sich auf die Gesamtbilanzierung und nicht auf die Quartiersbildungen.

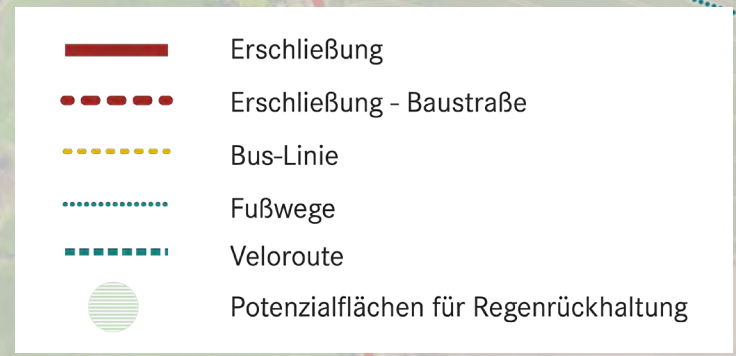
Zuordnung Flächenbilanzierung Wasserhaushalt (TSM)

8. Bauabschnitte

8. BAUABSCHNITTE

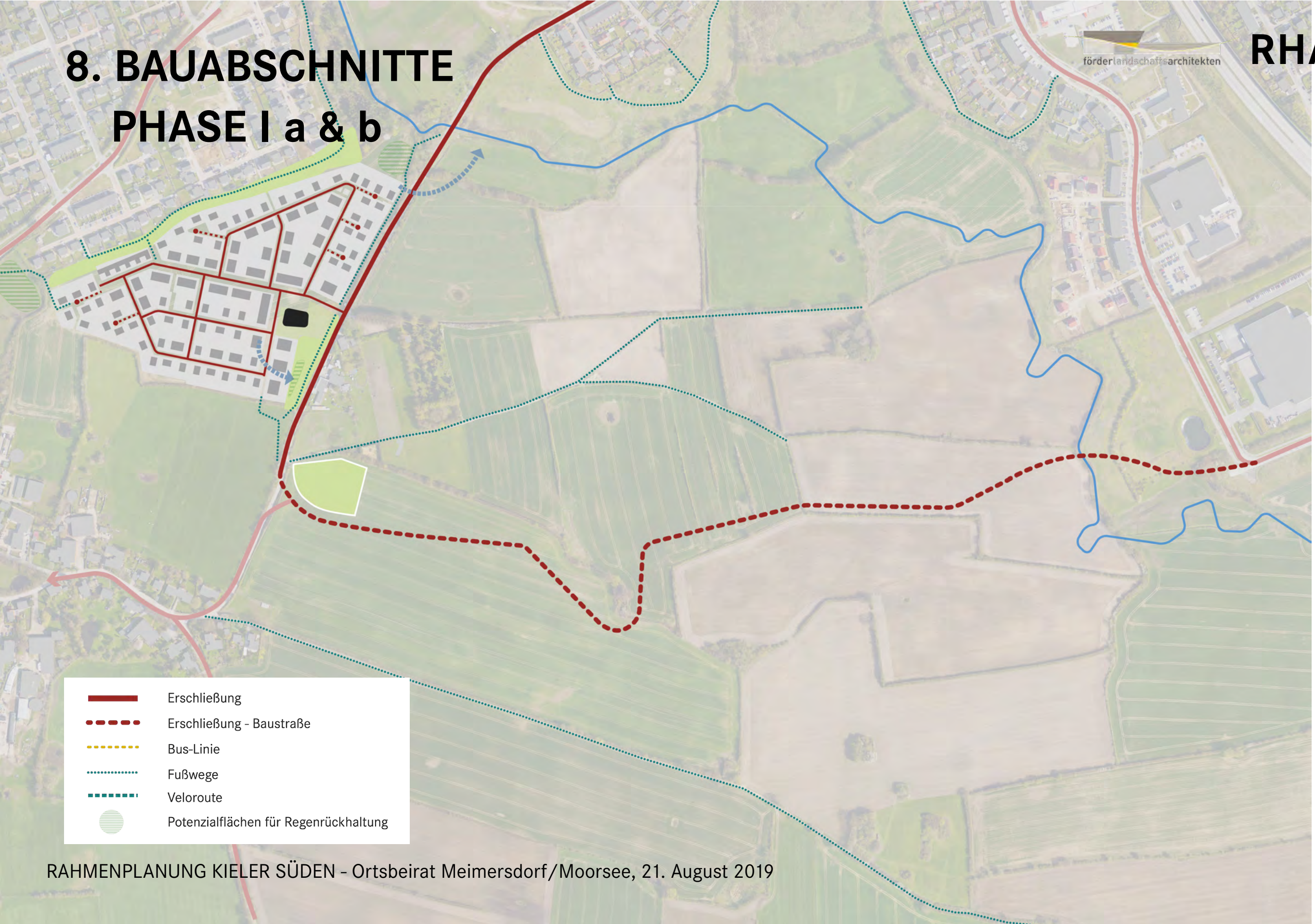
förderlandschaftsarchitekten

Im Folgenden wird die geplante Entwicklung des gesamten Kieler Südens in einzelnen Entwicklungsphasen dargestellt. Maßgebliche infrastrukturelle Vorleistungen (Erstellung Haupterschließung / Entwässerung) werden in einzelnen Phasen herausgehoben. In jeder Phase werden darüber hinaus die entstehenden Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und die Wohneinheiten hervorgehoben.



- Erschließung
- - - Erschließung - Baustraße
- - - Bus-Linie
- Fußwege
- - - - - Veloroute
- Potenzialflächen für Regenrückhaltung

8. BAUABSCHNITTE PHASE I a & b

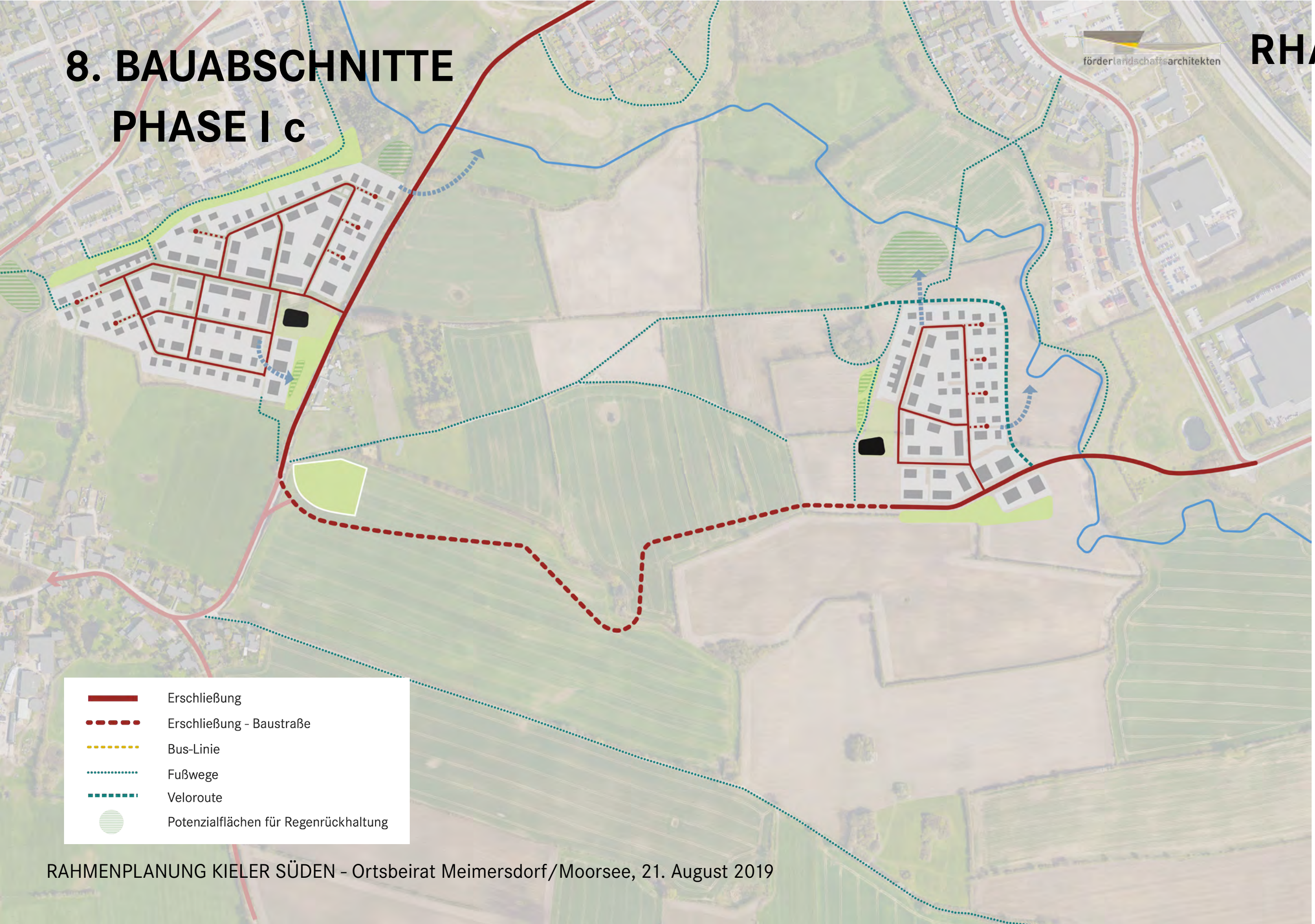


Phase I a
Die Haupterschließung wird als Baustraße hergestellt. Im Westen wird der Bustorfer Weg von Norden bis zum künftigen Anschluss an den Siedlungsbereich Ost ertüchtigt.

Phase I b
Der Siedlungsbereich Mitte kann unabhängig vom Bereich Ost entwickelt werden. Im Quartier Mitte entstehen in dieser Phase das Dorfgemeinschaftshaus und die erste Kita.

- Erschließung
- - - Erschließung - Baustraße
- - - Bus-Linie
- Fußwege
- - - - - Veloroute
- Potenzialflächen für Regenrückhaltung

8. BAUABSCHNITTE PHASE I c



- Erschließung
- - - Erschließung - Baustraße
- · · Bus-Linie
- · · Fußwege
- - - Veloroute
- Potenzialflächen für Regenrückhaltung







Phase I c
Der erste Bauabschnitt des Siedlungsbereichs Ost wird entlang der Haupteerschließung von Nordosten aus entwickelt. Im ersten Schritt entsteht das Teilquartier G mit den angrenzenden Grünzügen. Die Entwässerung des Teilquartiers in den Solldieksbach wird hergestellt. Die Erschließung des MIV wird über die zukünftige Haupteerschließung organisiert. Ferner wird das Quartier in das bestehende Fußwegesystem integriert und die Anbindung an das Nahversorgungszentrum Meimersdorf hergestellt.

Wohneinheiten Bauabschnitt:
120 WE

Wohneinheiten gesamt:
302 WE

8. BAUABSCHNITTE PHASE II

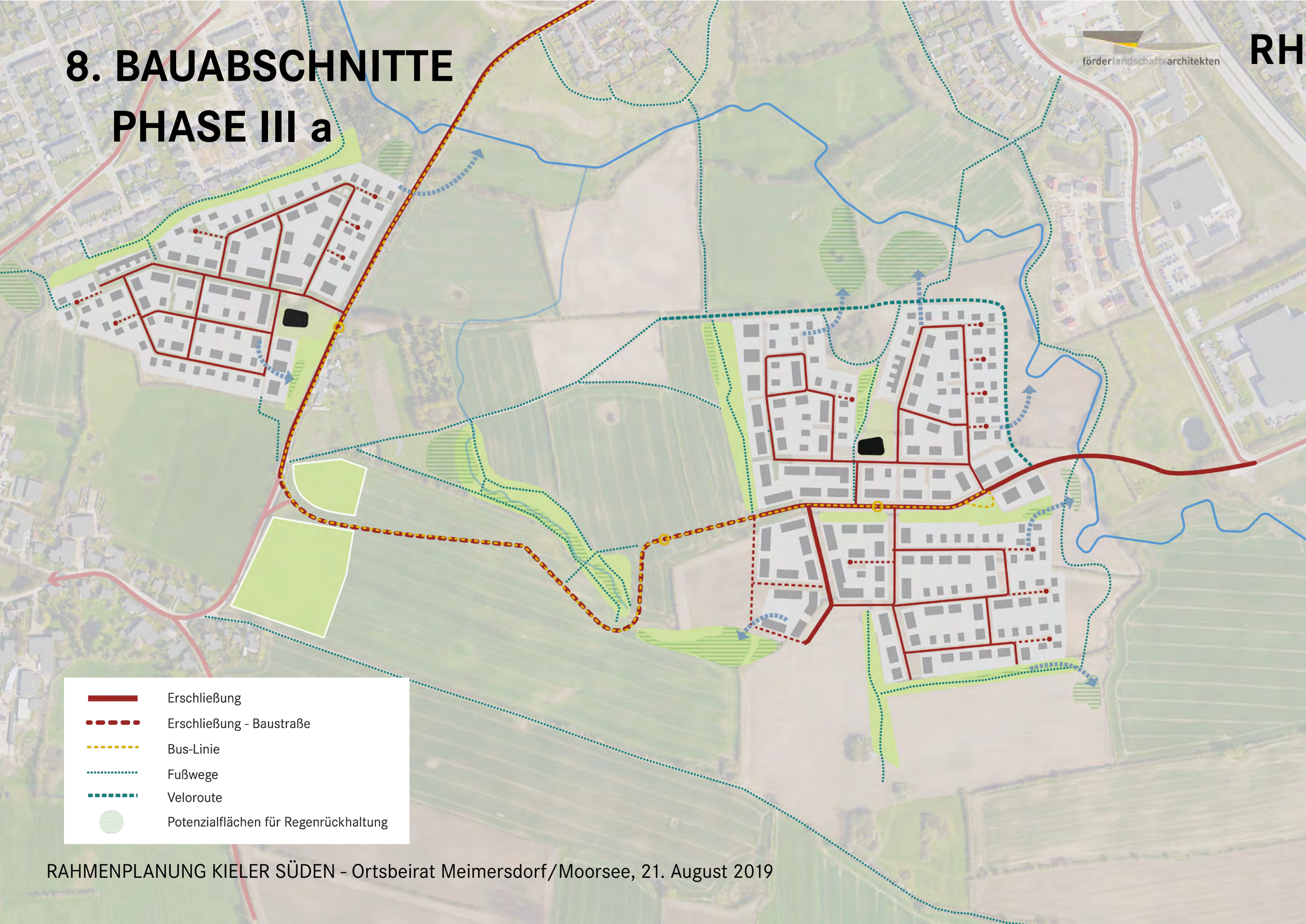
Phase II
Fortsetzung der Haupterschließung nach Westen zusammen mit dem Quartier F und dem westlich angrenzenden Grünzug.

-  Erschließung
-  Erschließung - Baustraße
-  Bus-Linie
-  Fußwege
-  Veloroute
-  Potenzialflächen für Regenrückhaltung

Wohneinheiten Bauabschnitt:
107 WE

Wohneinheiten gesamt:
409 WE

8. BAUABSCHNITTE PHASE III a



- Erschließung
- - - Erschließung - Baustraße
- - - Bus-Linie
- Fußwege
- - - Veloroute
- Potenzialflächen für Regenrückhaltung

Phase III a

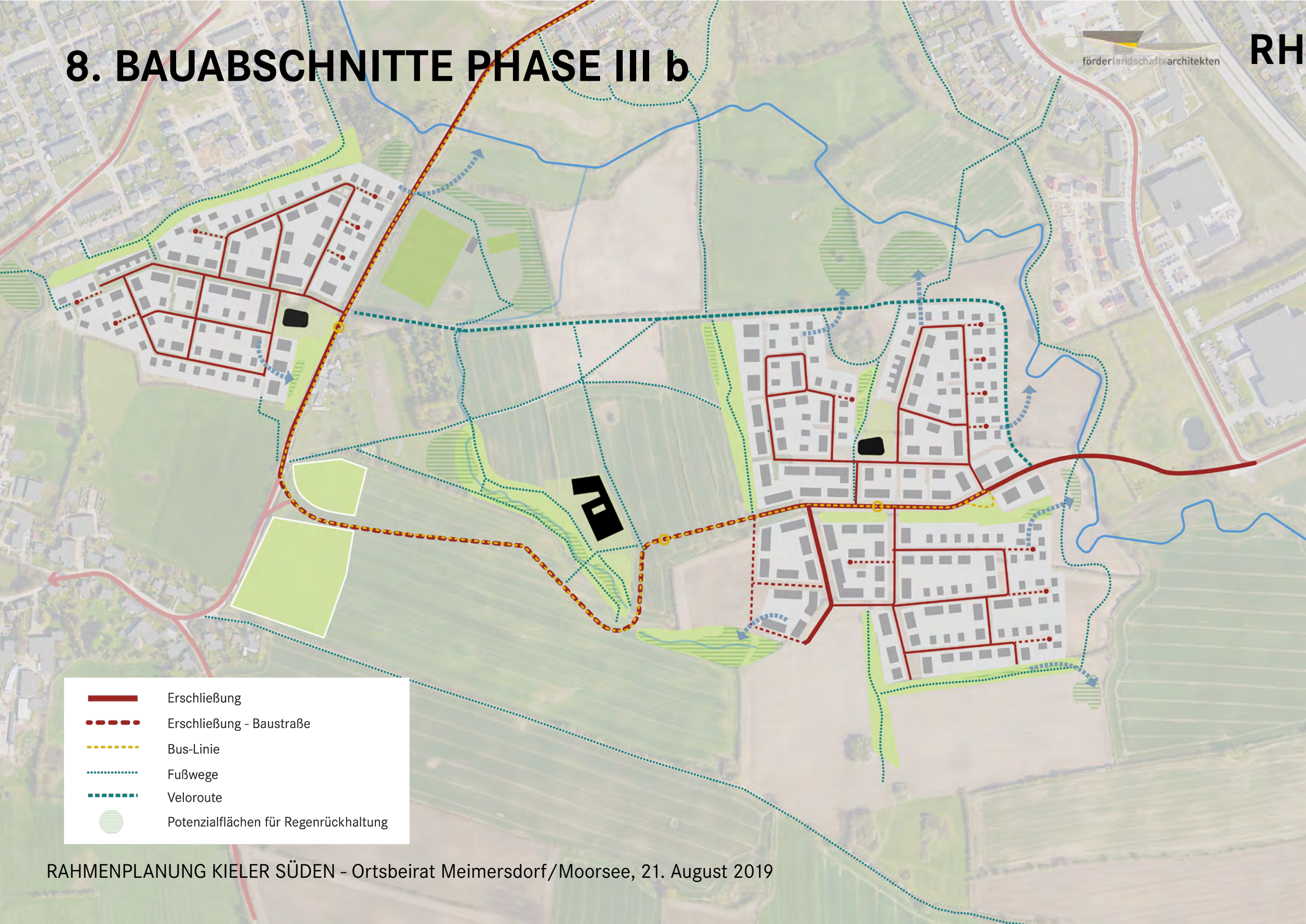
Die Entwicklung wird südlich der Haupteerschließung fortgesetzt. Der nördliche Teil des Quartiers A und Teile des Quartiers Zentrum entstehen zusammen mit den angrenzenden Grünräumen und der Einbindung in das südliche und östliche Wegenetz. Der südliche Bereich des Teilquartiers A (südlich des Knicks) kann optional in einer späteren Phase entwickelt werden.

Der zentrale Grünraum des Siedlungsbereichs Ost wird als Freiraumverbindung und Retentionsraum hergestellt. Das Planungsrecht der Grundschule ist frühzeitig vorzubereiten.

Wohneinheiten Bauabschnitt:
257 WE

Wohneinheiten gesamt:
666 WE

8. BAUABSCHNITTE PHASE III b



- Erschließung
- - - Erschließung - Baustraße
- - - Bus-Linie
- Fußwege
- Veloroute
- Potenzialflächen für Regenrückhaltung

Phase III b

Die Buslinie bindet die Entwicklungsfläche an das ÖPNV-Netz an. Der westliche Teilabschnitt der Haupteerschließung kann in dieser Phase weiterhin als Baustraße ausgebaut sein. Eine größere infrastrukturelle Maßnahme stellt die Herstellung der Grundschule mit Sporthalle dar. Um den Bedarf an Kitaplätzen zu decken, könnte eine Kita als Interimsnutzung in der Grundschule eingerichtet werden. Ebenfalls wäre hier die Unterbringung eines Jugendtreffs denkbar. Darüber hinaus wird die Sportinfrastruktur nordöstlich des Teilquartiers Mitte hergestellt.

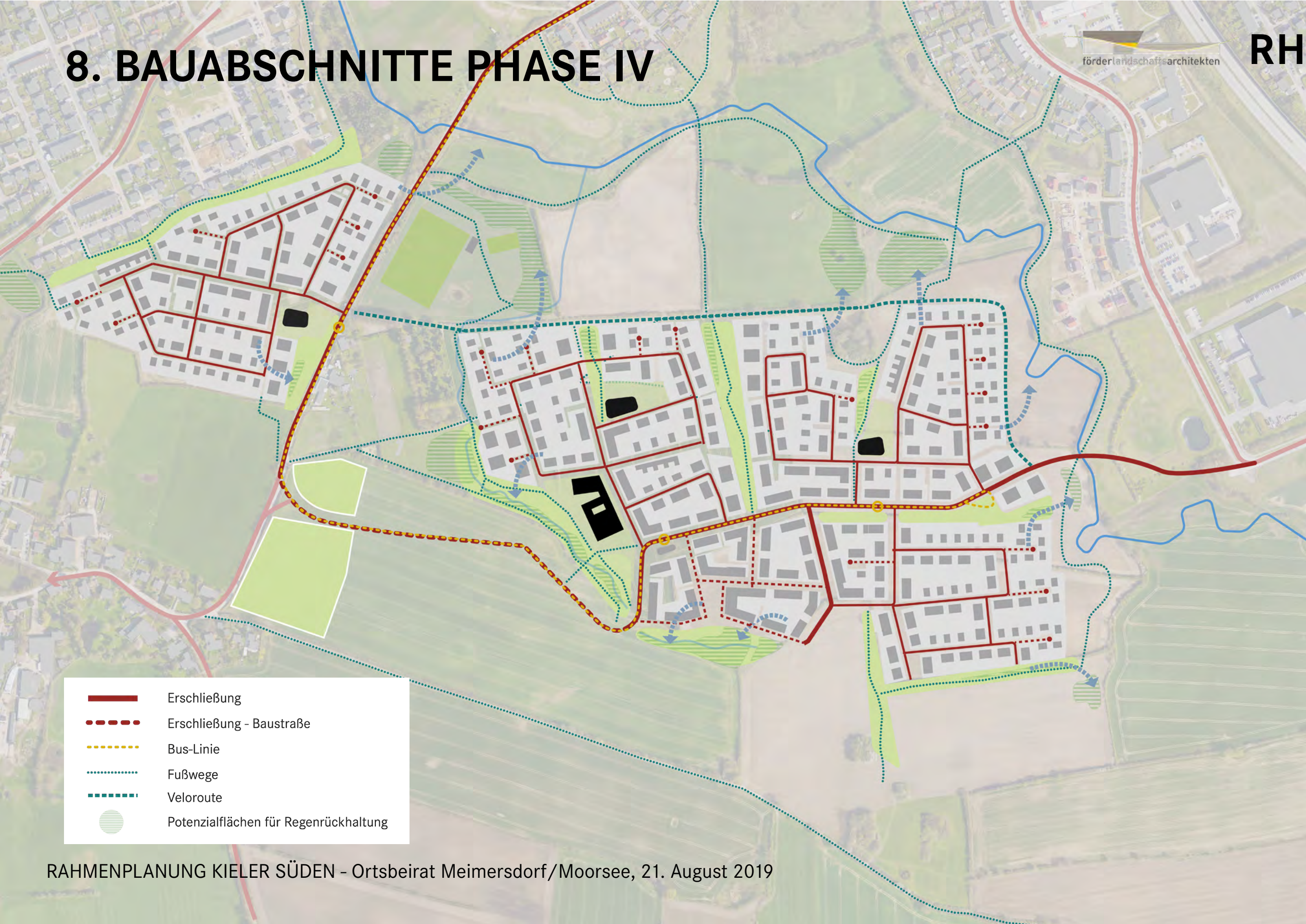
Wohneinheiten Bauabschnitt:

-

Wohneinheiten gesamt:

666 WE

8. BAUABSCHNITTE PHASE IV



- Erschließung
- - - Erschließung - Baustraße
- - - Bus-Linie
- Fußwege
- Veloroute
- Potenzialflächen für Regenrückhaltung

Phase IV

In Bauabschnitt IV folgt die Ergänzung des nördlichen Teilbereichs des Siedlungsbereichs Ost durch Quartier E und weiteren Bereichen des Quartiers Zentrum. Eine weitere Kita wird errichtet. Die Entwässerung des Teilquartiers E und Z erfolgt über die Retentionsflächen im bereits entwickelten zentralen Grünraum.

Es entsteht ein möglicher temporärer Endzustand mit einem abgeschlossenen, funktionsfähigen Siedlungskörper, der in die Landschaft eingebunden und mit den umgebenden Siedlungsbereichen vernetzt ist.

Wohneinheiten Bauabschnitt:
420 WE

Wohneinheiten gesamt:
1.086 WE

8. BAUABSCHNITTE PHASE V

Phase V
Die Entwicklung kann sich im Süden fortsetzen. Der südliche Teil von Quartier A sowie das Quartier B werden zusammen mit der Ringschließung der Haupterschließung entwickelt.

- Erschließung
- - - Erschließung - Baustraße
- - - Bus-Linie
- ⋯ Fußwege
- ⋯ Veloroute
- Potenzialflächen für Regenrückhaltung

Wohneinheiten Bauabschnitt:
156 WE

Wohneinheiten gesamt:
1.242 WE

8. BAUABSCHNITTE PHASE VI

Phase VI
Der Siedlungsbereich Ost wird um das Teilquartier C ergänzt.

- Erschließung
- - - Erschließung - Baustraße
- - - Bus-Linie
- Fußwege
- - - Veloroute
- Potenzialflächen für Regenrückhaltung







Wohneinheiten Bauabschnitt:
94 WE

Wohneinheiten gesamt:
1.336 WE

8. BAUABSCHNITTE PHASE VII

Phase VII

Das Quartier D mit einer weiteren Kita wird ergänzt. Optional können die Kleingartenflächen um weitere Flächen südlich des Moorseeer Wegs ergänzt werden. Die Entwicklung des Gebiets ist abgeschlossen.

-  Erschließung
-  Erschließung - Baustraße
-  Bus-Linie
-  Fußwege
-  Veloroute
-  Potenzialflächen für Regenrückhaltung

Wohneinheiten Bauabschnitt:
295 WE

Wohneinheiten gesamt:
1.631 WE

9. Klima

9. Klimakonzept



Klimakonzept

- stadtklimatische Anforderungen
- Grundstruktur mit Grünzügen bietet resiliente Grundlage für ein gutes Stadtklima
- Struktur ermöglicht Frischluftzufuhr und Durchlüftung des Siedlungskörpers
- Dach- und Straßenbegrünung
- Entwässerungskonzept (siehe 7.) als weitere Komponente der Klimawandelvorsorge
- Prinzip der Schwammstadt

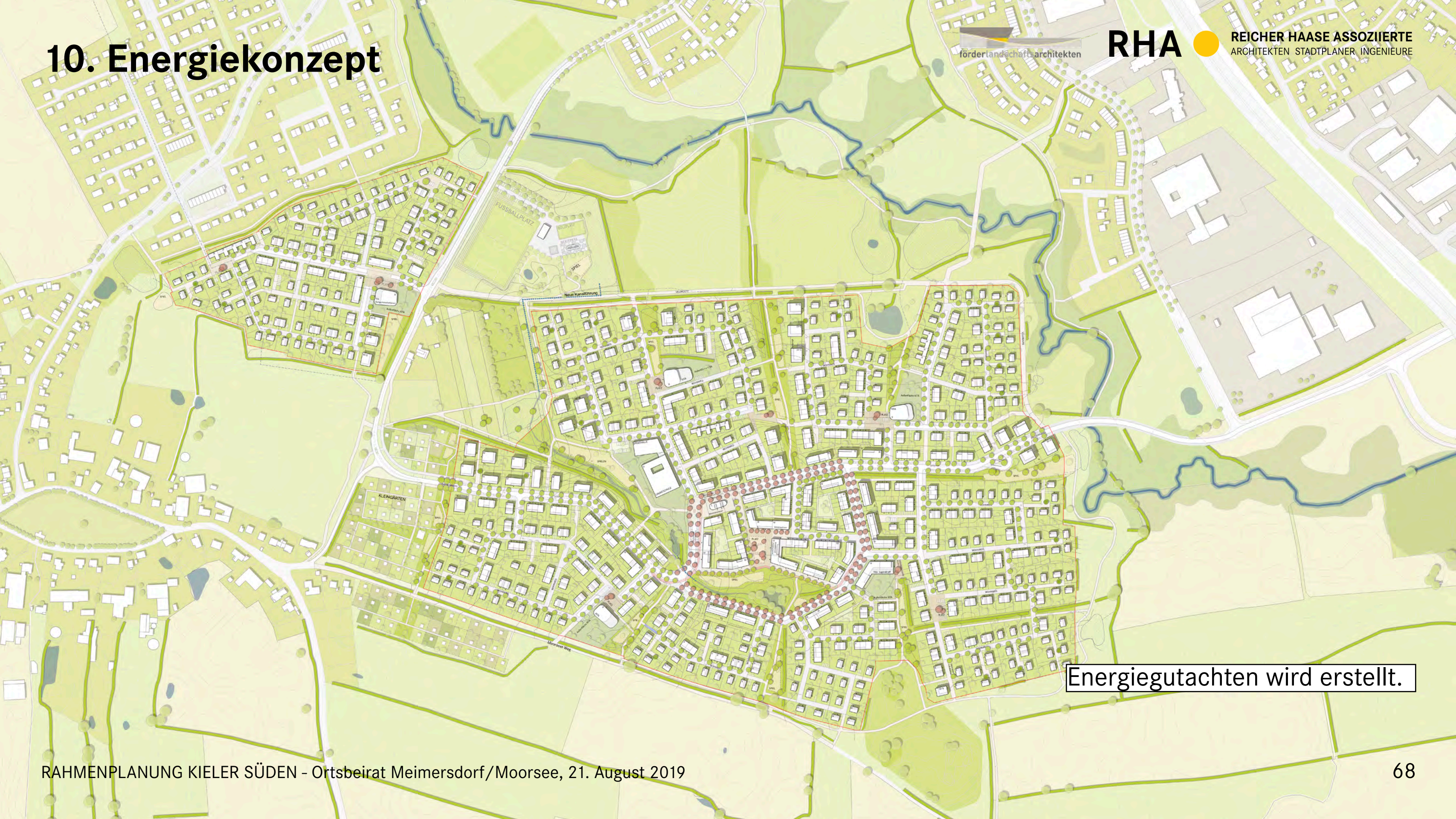
10. Energie

10. Energiekonzept

förderlandschaftsarchitekten

RHA

REICHER HAASE ASSOZIIERTE
ARCHITEKTEN STADTPLANER INGENIEURE



Energiegutachten wird erstellt.

11. Gestaltungsanforderungen

11. Gestaltungsanforderungen

Ein lebendiges Stadtquartier entsteht durch ein gelungenes Zusammenspiel aus Architektur, Freiraum und den Menschen, die dort leben und sich wohlfühlen. Der Kieler Süden soll sich zu einer „guten Adresse“ entwickeln und eine ausgewogene Vielfalt und Mischung an Wohntypologien und Lebensformen ermöglichen. Um das zu erreichen, formuliert der Gestaltungsleitfaden - in Ergänzung zu den Festsetzungen und Regelungen des Bebauungsplans - Leitlinien zur Gestaltung der öffentlichen Räume, der Architektur und der privaten Freiflächen.

Sie dienen der Sicherung der städtebaulichen Qualität im Verlauf der Quartiersentwicklung und haben das Ziel, die verschiedenen Einzelvorhaben zu einem harmonischen Gesamtbild zusammen zu fügen.

Innerhalb der Rahmenplanung wurden bereits gestalterische Prinzipien der Bebauung, Freiräume, Grünzüge und öffentlichen Straßenräume entwickelt. Die Vorgaben umfassen Typologien, Geschossigkeiten und Leitlinien zu den Freiräumen, die sich in den Straßenquerschnitten und Grünkeilen, sowie im Detail des Platzes der Mobilitätsstation wiederfinden. Weitere architektonische Gestaltvorgaben werden aus den städtebaulichen Prinzipien heraus entwickelt.

Die Gestaltleitlinien werden auf Grundlage der Rahmenplanung im Zuge der Bauleitplanung ergänzt und weiterentwickelt. Die Gestaltungsleitlinien werden in Form von Best-Practice-Beispielen, Piktogrammen, Lageplan-Ausschnitten sowie textlichen Erläuterungen vermittelt. Die Leitlinien können folgende Themen umfassen, die im weiteren Prozess abzustimmen sind:

ARCHITEKTUR

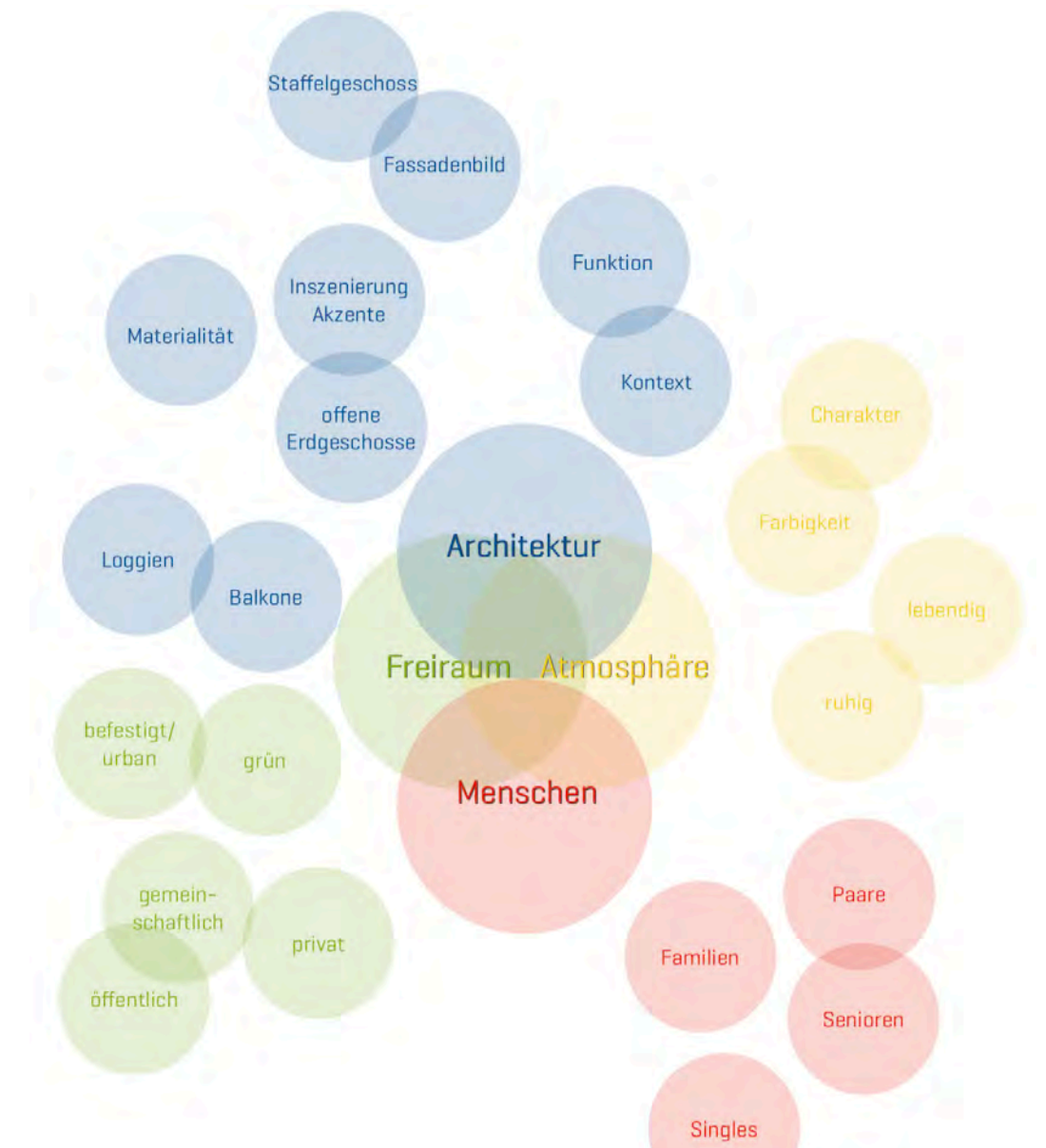
- Typologien
- Materialität
- Gestaltung Staffelgeschosse
- Eingänge
- Fassadengliederung
- Balkone und Loggien
- Dachgestaltung
- Tiefgaranzufahrten

SCHNITTSTELLE PRIVATER / ÖFFENTLICHER RAUM

- Schnittstelle Vorgarten / Straßenraum
- Schnittstelle Garten / Straßenraum
- Einfriedungen /Vegetation

ÖFFENTLICHE FREIRÄUME

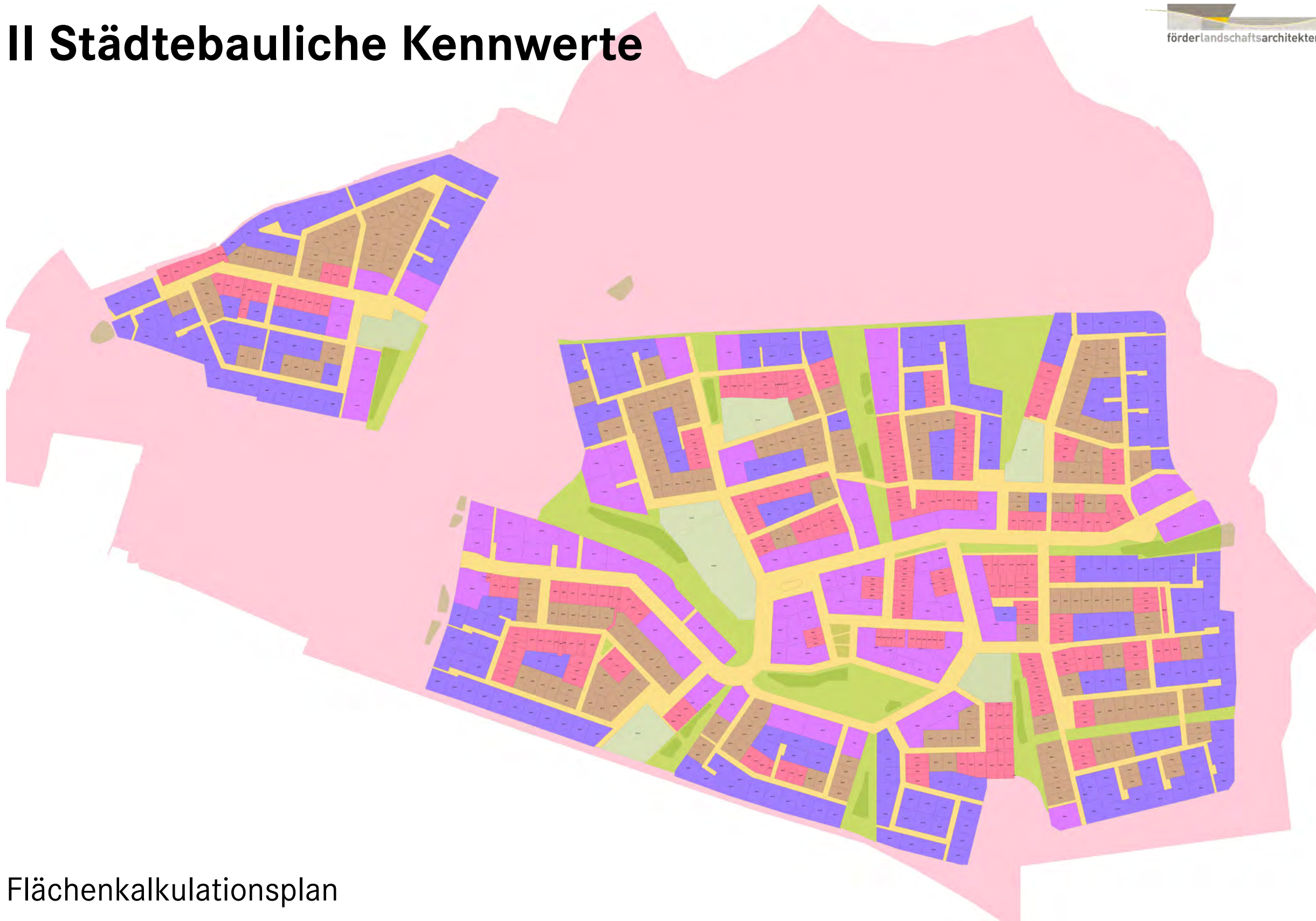
- Platzgestaltung
- Grünkeile
- Ortsrandeingrünung



Gestaltungsleitfaden wird erstellt.

II STÄDTEBAULICHEN KENNWERTE

II Städtebauliche Kennwerte



Flächenkalkulationsplan
Stand: 22. Juli 2019

- Umfeld Siedlungsbereiche
- Grünfläche
- soziale Infrastruktur
- Verkehrsfläche
- Nettobauland MFH
- Nettobauland RH
- Nettobauland DH
- Nettobauland EFH

Flächenkalkulationsplan

II Städtebauliche Kennwerte

RAHMENPLANUNG 'Kieler Süden'

Städtebauliche Kennwerte Gesamtgebiet

A.	Flächen	Orientierungswerte		Entwurf Gutachterverfahren (November 2017)	
		Größe (ha)	Anteil	Größe (ha)	Anteil
	Planungsgebiet Gesamt	95,9	100,0%	97,0	100,0%
	Umfeld Siedlungsbereiche (von Bebauung freizuhalten)	50,5	52,7%	50,5	52,0%
	Bruttobauland (Siedlungsbereiche Mitte und Ost)	45,4	47,3%	46,5	47,96%
	Verkehrsfläche gebietsinterne Erschließung; inkl. Sonderverkehrsflächen, z.B. Plätze)	6,8	15,0%	8,1	17,5%
	Infrastrukturfläche (Soziale, bildung-, freizeitbezogene Infrastruktur, Versorgung, Handel, Dienstleistungen etc.)	2,3	5,0%	2,5	5,3%
	Nettobauland (Für Wohnungsbau nutzbare Grundstücks- flächent)	34,0	75,0%	31,4	67,6%
	Freifläche (Grünflächen)	2,3	5,0%	4,5	9,7%
	Summe Bruttobauland	45,4	100,0%	46,5	100,0%

Entwurf Rahmenplan (22.07.2019)	
Größe (ha)	Anteil
101,73	100,0%
50,29	49,4%
51,44	50,56%
9,92	19,3%
2,16	4,2%
33,67	65,5%
5,69	11,1%
51,44	100,0%

Stand 22. Juli 2019

Gegenüberstellung Flächenkalkulation

II Städtebauliche Kennwerte

B1.	Gebäudetyp	Orientierungswerte		Entwurf Gutachterverfahren (November 2017)	
		Nettobauland (ha)	Anteil	Nettobauland (ha)	Anteil
	Einfamilienhaus	13,2	38,8%	13	40,7%
	Doppelhaus	7,8	22,9%	7	23,0%
	Reihenhaus	4,6	13,5%	5	16,9%
	Mehrfamilienhaus	8,4	24,7%	6	19,4%
	Summe Gebäude	34,0	100,0%	31	100,0%

B2.	Gebäudetyp	Orientierungswerte		Entwurf Gutachterverfahren (November 2017)	
		Anzahl Wohneinheiten	Anteil	Anzahl Wohneinheiten	Anteil
	Einfamilienhaus	240	15,0%	279	17,9%
	Doppelhaus	240	15,0%	230	14,7%
	Reihenhaus	240	15,0%	203	13,0%
	Mehrfamilienhaus	880	55,0%	849	54,4%
	Summe Gebäude	1.600	100,0%	1.561	100,0%

Entwurf Rahmenplan (22.07.2019)	
Nettobauland (ha)	Anteil
12,64	37,6%
7,65	22,7%
6,51	19,3%
6,86	20,4%
33,67	100,0%

Entwurf Rahmenplan (22.07.2019)	
Anzahl Wohneinheiten (MFH 100qm)	Anteil Wohn
254	15,6%
234	14,3%
248	15,2%
895	54,9%
1.631	100,0%

Stand 22. Juli 2019

Gegenüberstellung Flächenkalkulation

III ANLAGEN

3.7 Ruhender Verkehr - Kalkulation

Parkierungskonzept

Einfamilienhäuser

- Organisation der privaten Stellplätze auf den Grundstücken
- Stellplätze der Reihenhäuser in Sammelstellplatzanlagen

Mehrfamilienhäuser

- Organisation der privaten Stellplätze in Tiefgaragen

Öffentliches Parken

- straßenbegleitende Parkstreifen und Parktaschen entlang Haupt-, Sammel- und Anliegerstraßen sowie Anliegerwegen



Stellplatzkalkulation

3.7 Ruhender Verkehr - Kalkulation

Kalkulation gesamt

Parken auf dem Grundstück

freist. EFH (Schlüssel 2:1): 504

DH (Schlüssel 2:1): 464

Parken auf Sammelstellplätzen

RH (Schlüssel 1:1): 221

DH (Schlüssel 2:1): 4

MFH (Schlüssel 1:1): 35

Parken in Tiefgaragen

RH (Schlüssel 1:1): 31

MFH (Schlüssel 1:1): 845

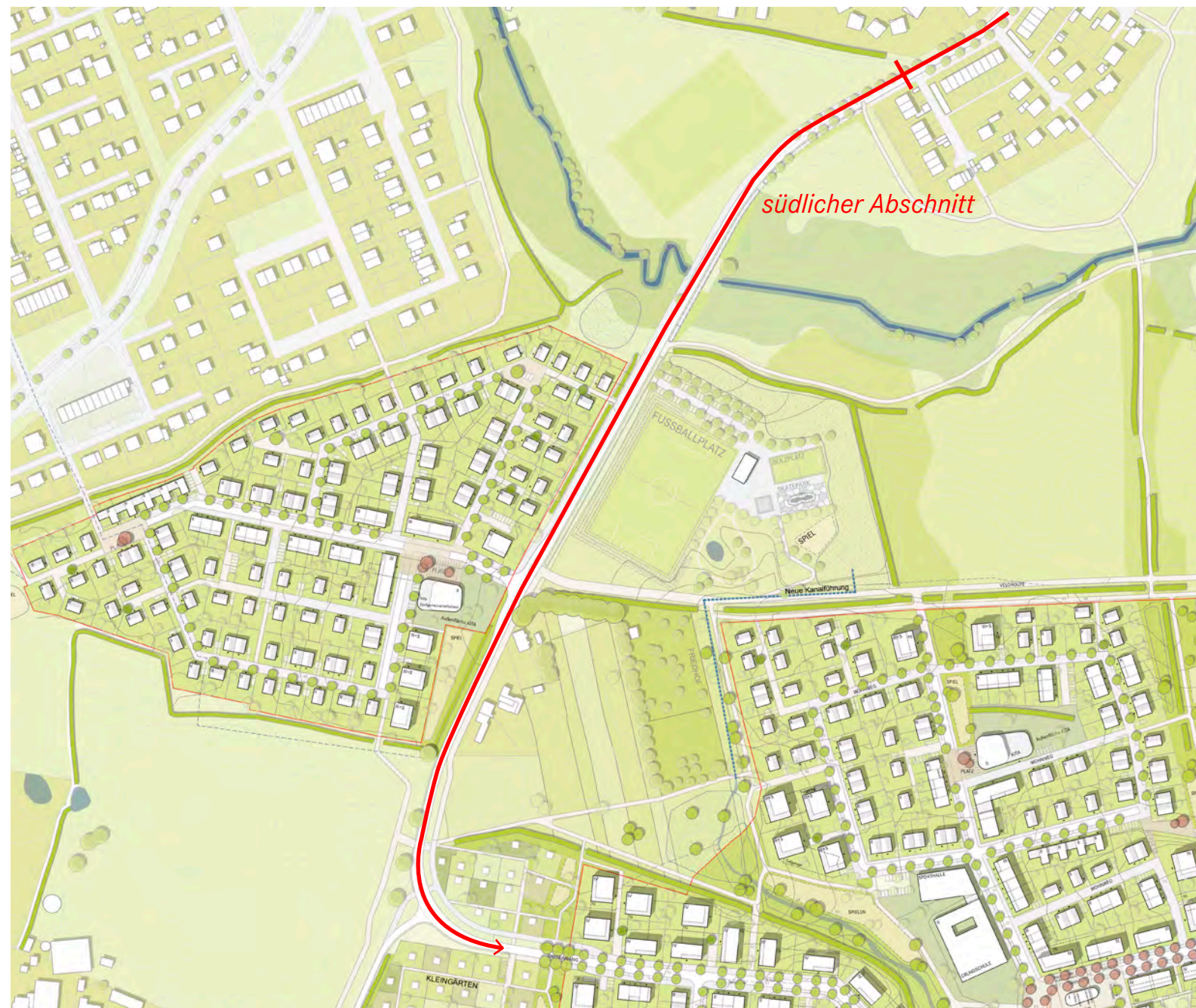
Stellplätze gesamt: 2105

Bedarf öffentliche Parkplätze (Faktor 0,4): 650
nachgewiesen ca. 751*

*die überschlägige Ermittlung der öffentlichen Parkplätze muss im Zuge der Erschließungsplanung vertiefend überprüft werden

Stellplatzkalkulation gesamt

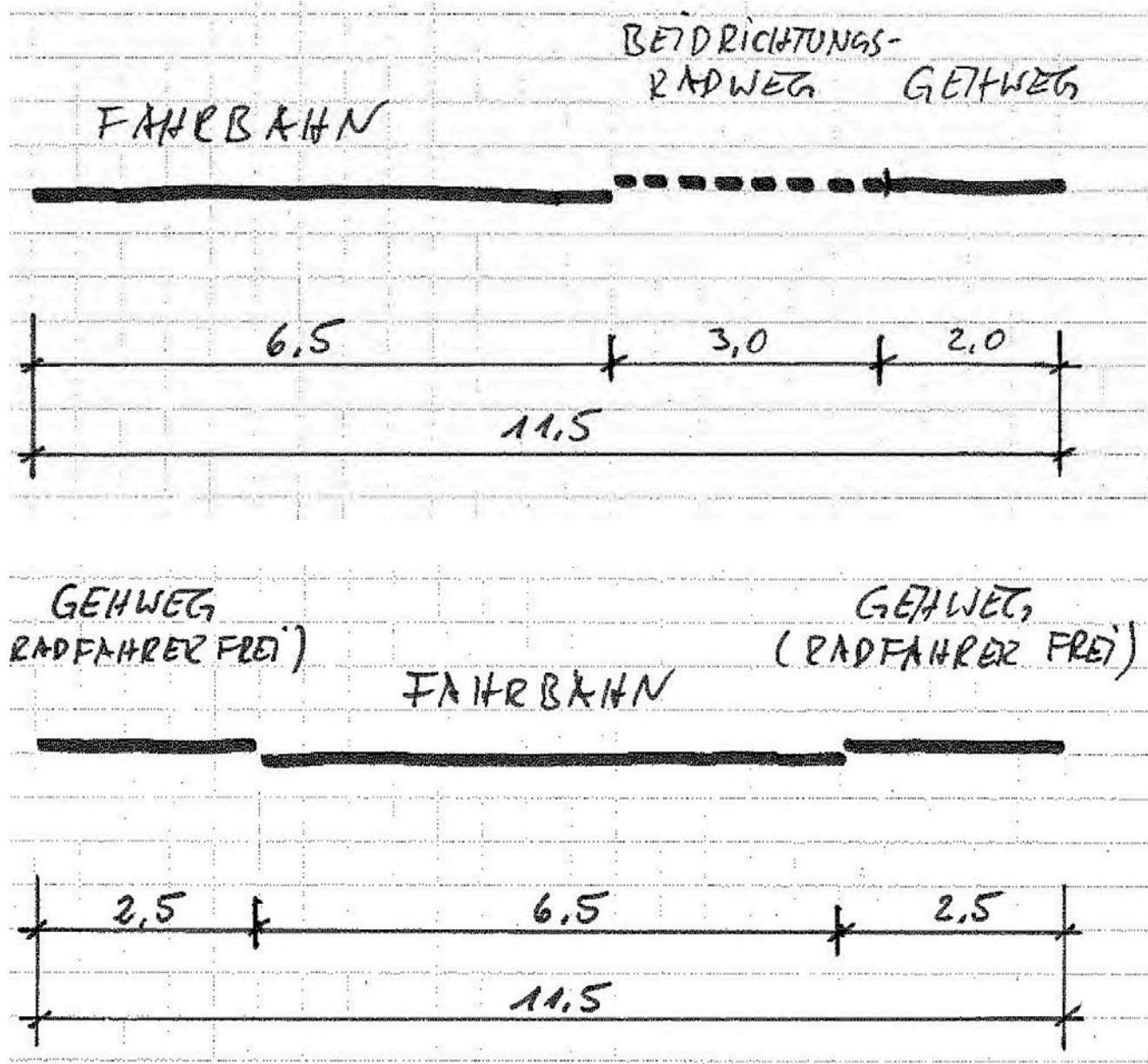
3.8 Bustorfer Weg



Verlauf Bustorfer Weg Stand 22. Juli 2019

3.8 Bustorfer Weg

Varianten des Ausbauprofils des südl. Abschnitts



Einseitiger Gehweg und separat geführter Zweirichtungsradweg

Beidseitig gemeinsam geführter Geh- und Radweg

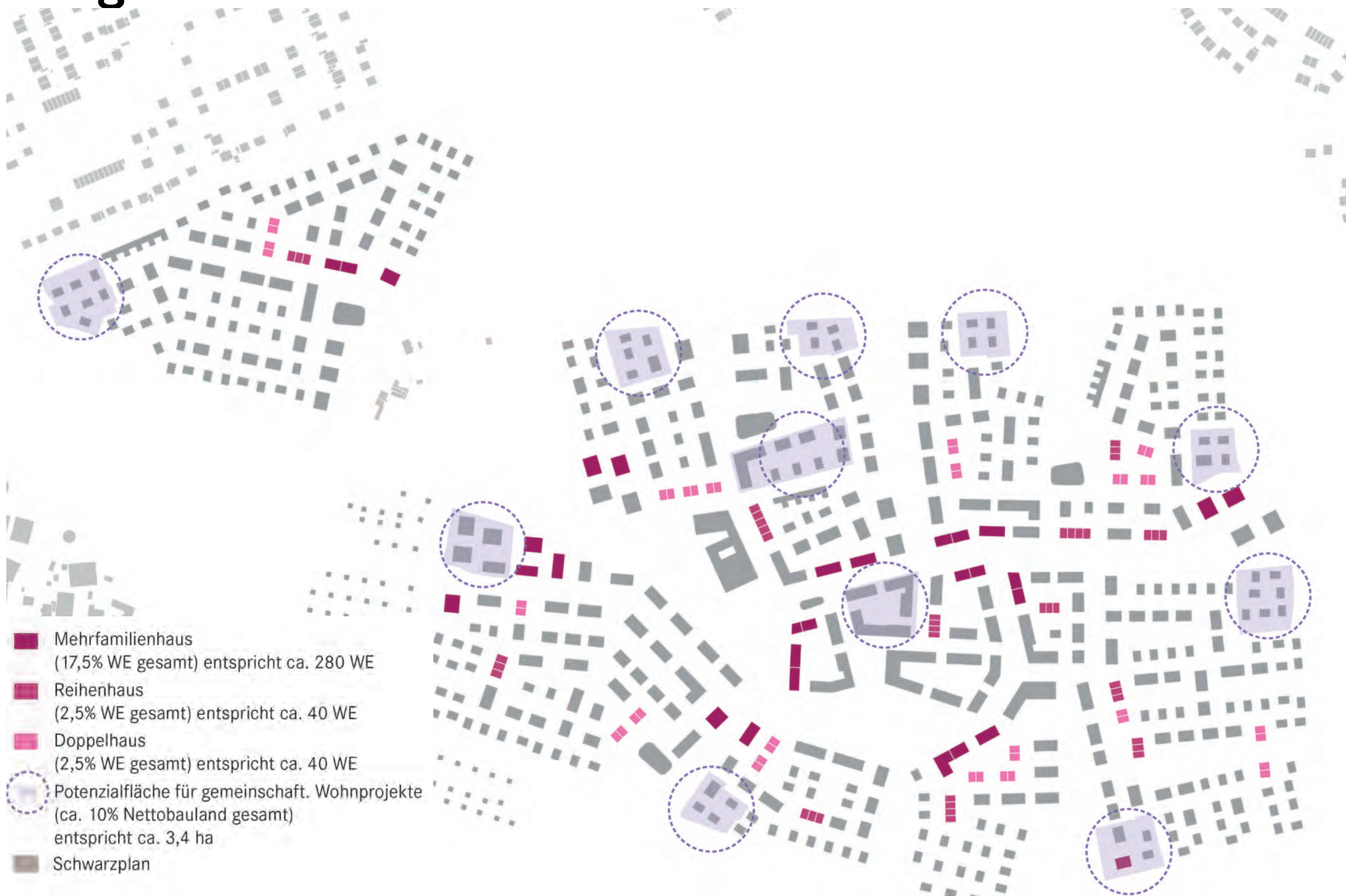
Planerische Zielvorgaben

- Organisation des Straßenraums ist durchgängig für Verkehrsteilnehmer des Mobilitätsverbundes zu führen
- zügige Befahrbarkeit für den ÖPNV, ohne künstliche Verlangsamungen
- durchgehende Fahrbahnbreite von 6,5 m
- attraktive Befahrbarkeit für Radverkehr, ohne wechselnde Linienführung
- durchgehendes Gehwegangebot (2,5 m)
- Bushaltestelle im Bereich des Friedhofes/Einmündung ins Quartier Mitte

- Die Gesamtquerschnittsbreite von 11,50m ist als Fläche vorzuhalten.
- Eine konkrete Aufteilung des Straßenraums ist im Zuge der Rahmenplanung nicht abschließend festzulegen.

Skizzen, Profilvarianten Bustorfer Weg Stand 16. Januar 2019 (Quelle: LHK)

4.3 gefördertes Wohnen



gefördertes, preisgedämpftes Wohnen
(Vorgaben LHK)

- Mehrfamilienhaus**
(17,5% WE gesamt) entspricht ca. 280 WE
- EFH Reihenhaus**
(2,5% WE gesamt) entspricht ca. 40 WE
- EFH Doppelhaus**
(2,5% WE gesamt) entspricht ca. 40 WE
- Potenzialflächen für gemeinschaftl. Wohnprojekte**
(ca. 10% Nettobauland gesamt) entspricht ca. 3,4 ha

- Mehrfamilienhaus**
(17,5% WE gesamt) entspricht ca. 280 WE
- Reihenhaus**
(2,5% WE gesamt) entspricht ca. 40 WE
- Doppelhaus**
(2,5% WE gesamt) entspricht ca. 40 WE
- Potenzialfläche für gemeinschaftl. Wohnprojekte**
(ca. 10% Nettobauland gesamt) entspricht ca. 3,4 ha
- Schwarzplan**

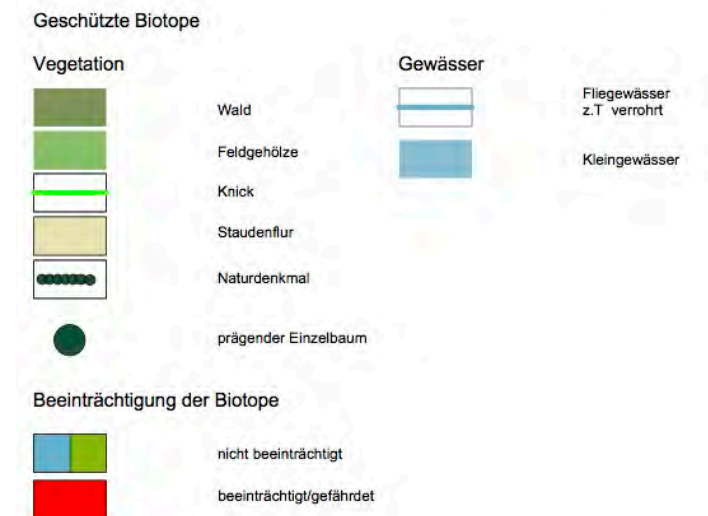
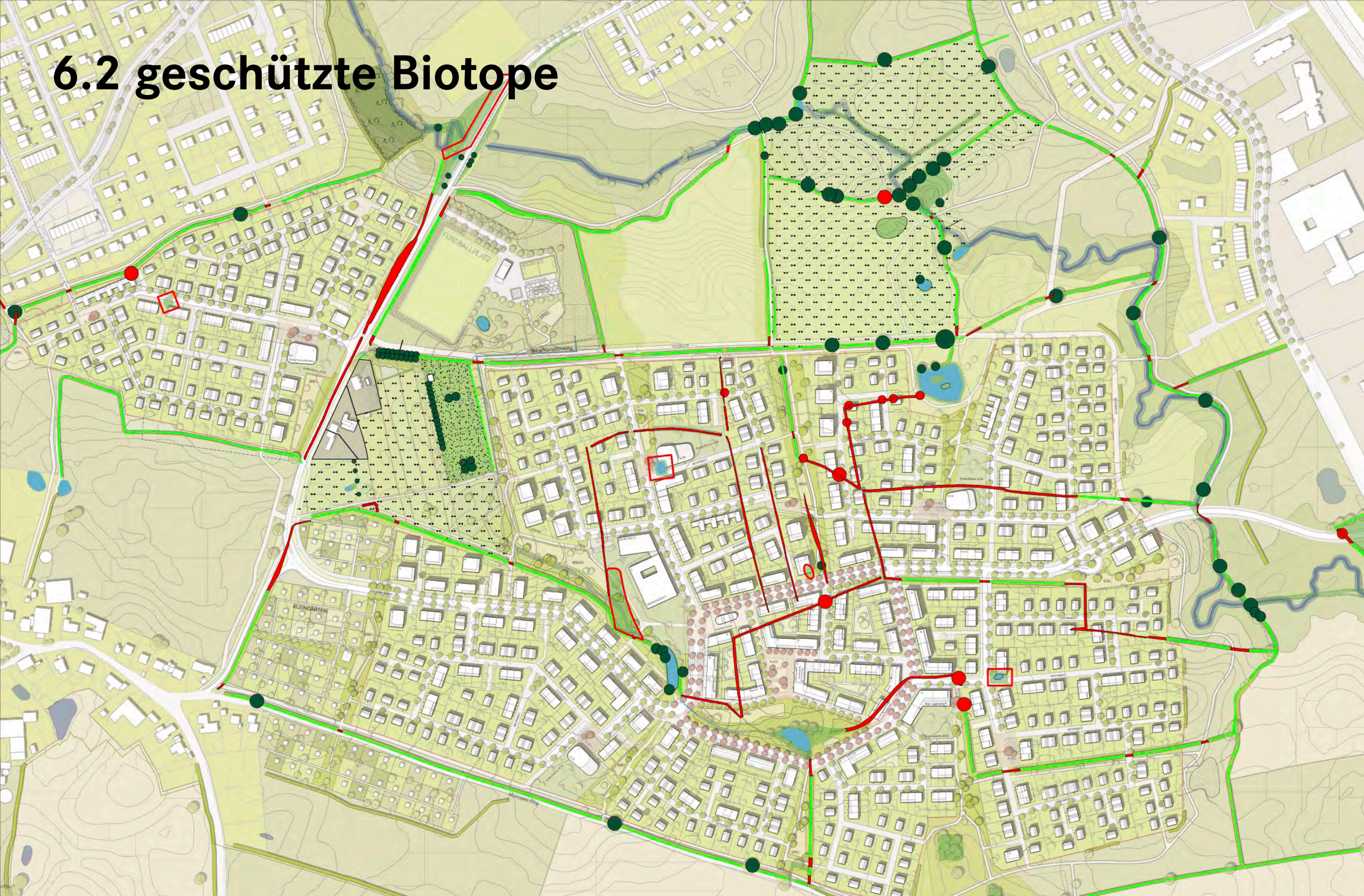
Wohnungsbaukonzept (beispielhafte Verortung gefördertes, preisgedämpftes Wohnen)

6.2 geschützte Biotope

Biotoptkarte

- In den geplanten öffentlichen Grünflächen (Grüne Zunge-Keile) bleiben die geschützten Biotope weitgehend erhalten.

Quelle:
10.10.2016 - Fachgutachten zur Bereichsplanung
„Kieler Süden“ - Biotoptypen



geschützte und beeinträchtigte Biotope

IMPRESSUM

RHA REICHER HAAASE ASSOZIIERTE GmbH

Prof. Christa Reicher, Holger Hoffschroer, Fabian Deckel, Carsten Göhring, Thomas Eltner

Büro Dortmund
Am Knappenberg 32
44137 Dortmund

+49 (0)231.862107-73
do@rha-planer.eu
www.rha-planer.eu

Förder Landschaftsarchitekten

Matthias Förder, Boris Salazar-Lohfink, Arnaud Greder

Büro Essen
Folkwangstraße 1
45128 Essen

+49 (0)201 171404-10
m.foerder@foerder-landschaftsarchitekten.de

In Zusammenarbeit mit

TSM Ingenieurbüro für Tiefbau und Vermessung GbR

Rathausstraße 2
24103 Kiel

und

GSP Gosch-Schreyer-Partner Ingenieurgesellschaft mbH

Paperberg 4
23843 Bad Oldesloe