

DEZERNAT FÜR STADTENTWICKLUNG, BAUEN UND UMWELT,
STADTPLANUNGSAMT, ABTEILUNG STADTERNEUERUNG UND STADTGESTALTUNG

Auslobung

Freiraumplanerischer und städtebaulicher
Realisierungswettbewerb
Uferpromenade Kiellinie mit Ideenteilen



Impressum

Auftraggeberin

Landeshauptstadt Kiel
Der Oberbürgermeister
Dezernat für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
Stadtplanungsamt, Abteilung Stadterneuerung und Stadtgestaltung
Fleethörn 9
24103 Kiel

Doris Grondke, Stadträtin für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
Florian Gosmann, Leiter Stadtplanungsamt
Felix Schmuck, Stadtplanungsamt, Leiter Abt. Stadterneuerung und Stadtgestaltung
Simon Balzer, Stadtplanungsamt, Abt. Stadterneuerung und Stadtgestaltung, Projektleitung
Tel. 0431 901 2602
E-Mail: Simon.Balzer@Kiel.de

Verfahrensmanagement

Herwarth + Holz
Planung und Architektur
Schinkelplatz 5
10117 Berlin
Tel. 030 / 61 654 78 - 0
E-Mail: Kontakt@Herwarth-Holz.de

Brigitte Holz
Carl Herwarth v. Bittenfeld
Mitarbeit:
Robert Ritzel, Sophie Westphal, Justus Gärtner

Kiel / Berlin, Mai 2022

Die städtebauliche Gesamtmaßnahme „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ wird gefördert im Bund-Länder-Programm "Lebendige Zentren" der Städtebauförderung.

Inhalt

A	Verfahren	6
1	Verfahrensbeteiligte	6
1.1	Ausloberin	6
1.2	Wettbewerbsmanagement	6
1.3	Preisgericht	6
1.4	Vorprüfung.....	7
1.5	Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein	7
2	Bedingungen des Verfahrens	7
2.1	Gegenstand des Wettbewerbs und Wettbewerbsgebiet.....	7
2.2	Wettbewerbsart / Verfahrensform	8
2.3	Anwendung und Anerkennung der RPW 2013	8
2.4	Zulassungsbereich, Wettbewerbsteilnehmer*innen, Sprache des Wettbewerbs	8
2.5	Teilnahmeberechtigung, Teilnahmehindernisse	9
2.6	Bewerbung / Auswahl der Teilnehmerteams	9
2.7	Beurteilungskriterien	11
2.7.1	Kriterien für die Beurteilung der Bewerbung der Teilnehmenden	11
2.7.2	Kriterien für die Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch das Preisgericht ...	11
2.8	Wettbewerbsunterlagen	12
2.9	Wettbewerbsleistungen.....	12
2.10	Wettbewerbsbeiträge / Kennzeichnung	13
2.11	Prämierung / Preise und Anerkennungen.....	14
2.12	Weitere Bearbeitung / Verhandlungsverfahren nach VgV	14
2.13	Nachprüfung des Verfahrens	16
2.14	Vertraulichkeit / Anonymität	16
2.15	Eigentum und Urheberrecht.....	16
2.16	Rückgabe der Unterlagen	16
2.17	Haftung.....	16
3	Verfahrensablauf	17
3.1	Ankündigung / Aufforderung zur Wettbewerbsteilnahme	17
3.2	Preisgerichtsvorbesprechung	17
3.3	Tag der Auslobung / Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen	17
3.4	Gemeinsame Ortsbegehung	17
3.5	Rückfragen / Kolloquium	17
3.6	Abgabe der Wettbewerbsunterlagen	17
3.7	Vorprüfung.....	18
3.8	Preisgerichtssitzung (nicht öffentlich)	18
3.9	Abschluss des Wettbewerbs	18
3.10	Fristen und Termine (vorläufig)	18
B	Situation	19
1	Räumlicher Kontext / Lage des Wettbewerbsgebiets	19

2	Anlass des Wettbewerbs	22
3	Wettbewerbsgebiet	23
3.1	Historische Entwicklung	23
3.2	Städtebauliche Situation und Baustruktur	24
3.3	Denkmale	26
3.4	Stadt- und Landschaftsbild	28
3.5	Freiflächen und Landschaftsraum	29
3.6	Topografie	35
3.7	Straßen und Wegenetz	39
3.8	Eigentumsverhältnisse	42
4	Landschaftsplanerische / Städtebauliche Rahmenbedingungen	43
4.1	Formelle Planungen	43
4.2	Weitere Planungen und Konzepte	48
4.3	Wasserbau und Hochwasserschutz	51
4.3.1	Naturräumliche Grundlagen	51
4.3.2	Hochwasserschutz	52
4.3.3	Wasserbauwerke	53
4.3.4	Neue Bademöglichkeiten	56
4.4	Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität	56
C	Aufgabe	66
1	Freiraumplanerische-städtebauliche Gesamtkonzeption	67
2	Ideen- und Realisierungsabschnitte	70
2.1	Ideenteil Eingang Süd	70
2.2	Realisierungsabschnitt Reventlowwiese und Landeshausufer	73
2.3	Ideenteil Mitte	77
2.4	Realisierungsabschnitt Berthold-Beitz-Ufer mit Ideenteil Bellevue-Brücke	80
2.5	Realisierungsabschnitt Kiellinie Nord	83
D	Vorgaben und Hinweise	86
1	Grünflächen, Bäume und Bepflanzung	86
2	Aufenthaltsflächen	86
3	Spiel- und Freizeitsport	87
4	Materialien, Ausstattung und Beleuchtung	88
5	Veranstaltungen	89
6	Gastronomie, Sondernutzungen	90
7	Infrastrukturen	90
8	Barrierefreiheit und Inklusion	91
9	Mobilität und Erschließung allgemein	92
10	Sportboothäfen	93
11	Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit	93
E	Anlagen	94

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage des Wettbewerbsgebietes in der Stadt	19
Abbildung 2: Abgrenzung Wettbewerbsgebiet Kiellinie.....	20
Abbildung 3: Luftbild Wettbewerbsgebiet Kiellinie / Düsternbrooker Fördehang	21
Abbildung 4: Baustruktur (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020).....	25
Abbildung 5: Denkmale im Betrachtungsraum (Quelle: Denkmalliste Stadt Kiel 2021()	26
Abbildung 6: Kulturdenkmale (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)	27
Abbildung 7: Freiflächen und Landschaftsraum (Quelle: VU 2020).....	33
Abbildung 8: Freiflächen und Landschaftsraum (Quelle: VU 2020).....	34
Abbildung 9: Raumabfolge (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020).....	36
Abbildung 10: Schnitte a, b, c, d, e (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)	37
Abbildung 11: Schnitte f, g, h, i (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)	38
Abbildung 12: Straßen und Wegenetz (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)	41
Abbildung 13: Eigentumsverhältnisse (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020).....	42
Abbildung 14: Ausschnitt des Flächennutzungsplanes Kiel, 2000 (Quelle: VU 2020).....	43
Abbildung 15: Ausschnitt Landschaftsplan (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)	45
Abbildung 16: Bebauungspläne (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)	47
Abbildung 17: Wasserbauwerke (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)	55
Abbildung 18: Straßenprofile Düsternbrooker Weg / Kiellinie (Quelle: VU 2020)	57
Abbildung 19: Übergeordnetes Straßennetz (Vorbereitende Untersuchungen 2020)	58
Abbildung 20: Fuß- und Radverkehr (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)	61
Abbildung 21: ÖPNV-Anbindung (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)	63
Abbildung 22: Ruhender Verkehr (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020).....	65
Abbildung 23: Nutzungen heute Ideenteil Eingang Süd (Quelle: Stadtplanungsamt Kiel 2020) 70	
Abbildung 24: Nutzungen heute Reventlouwiese und Landeshausufer (Quelle: Stadtplanungsamt Kiel 2020)	73
Abbildung 25: Nutzungen heute Ideenteil Mitte (Quelle: Stadtplanungsamt Kiel 2020)	77
Abbildung 26: Nutzungen heute Berthold-Betz-Ufer (Quelle: Stadtplanungsamt Kiel 2020).....	80
Abbildung 27: Nutzungen heute Kiellinie Nord (Quelle: Stadtplanungsamt Kiel 2020)	83

A Verfahren

1 Verfahrensbeteiligte

1.1 Ausloberin

Ausloberin des Wettbewerbs ist die Landeshauptstadt Kiel, vertreten durch das Dezernat für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt, Stadtplanungsamt, Abteilung Stadterneuerung und Stadtgestaltung Fleethörn 9, 24103 Kiel, Tel. 0431 / 901-2602, E-Mail: Simon.Balzer@Kiel.de

1.2 Wettbewerbsmanagement

Die Verfahrensbetreuung erfolgt durch das Büro Herwarth + Holz, Planung und Architektur Schinkelplatz 5, 10117 Berlin, Tel. 030 / 61 654 780, E-Mail: Kontakt@Herwarth-Holz.de

1.3 Preisgericht

Das Preisgericht setzt sich aus den im Folgenden aufgeführten Mitgliedern zusammen:

Fachpreisrichter*innen

Prof. em. Kees Christiaanse, Stadtplaner, KCAP, Zürich

Prof. Irene Lohaus, Landschaftsarchitektin, LCK, Hannover

Adi Faust, Landschaftsarchitekt, SINAI, Berlin

Kieran Fraser, Landschaftsarchitekt, KIERAN FRASER, Wien

Doris Grondke, Architektin und Stadtplanerin, Stadträtin für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt, LH Kiel

Jan O. Schulz, Architekt, BSP, Kiel

Stellvertretende Fachpreisrichter*innen (ständig anwesend)

Florian Gosmann, Stadtplaner, Leiter Stadtplanungsamt, LH Kiel

Petra Holtappel, Landschaftsarchitektin, Leiterin Grünflächenamt, LH Kiel

Sachpreisrichter*innen (stimmberechtigt)

Dr. Ulf Kämpfer, Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Kiel

Marion Wecken, Referat für Städtebauförderung, Besonders Städtebaurecht, Baukultur, Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung

Fabian Winkler, 1. Vorsitzender Ortsbeirat Mitte

Dr. Matthias Triebel, 1. Vorsitzender Ortsbeirat Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook

Ulrike Pollakowski, 1. Vorsitzende Ortsbeirat Wik

Stellvertretende Sachpreisrichter*innen (ständig anwesend)

Renate Treutel, Bürgermeisterin, Stadträtin für Bildung, Jugend, Kultur & Kreative Stadt, LH Kiel

Jochen Schulz, Stellvertretender Vorsitzender Ortsbeirat Mitte

Friederike Wenk, Stellvertretende Vorsitzende Ortsbeirat Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook

Philipp Timm, Stellvertretender Vorsitzender Ortsbeirat Wik

Sachverständige (nicht stimmberechtigt)

Holger Hansen, Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (GMSH)

Elke Kauten, Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (GMSH)

Peter Bender, Leiter Tiefbauamts, LH Kiel

Dr. Peter Jacobsen / Dr. Andreas von der Heydt, Umweltschutzamt, LH Kiel

Felix Schmuck Stadtplanungsamt, LH Kiel

Simon Balzer Stadtplanungsamt, LH Kiel

Martin Klein, Tiefbauamt, LH Kiel

Nicole Holz, Grünflächenamt, LH Kiel

Burkhard Horn, Verkehrsplaner, Berlin

Die Ausloberin behält sich vor, ggf. weitere Sachverständige zu benennen.

Gäste (alle angefragt):

Dr. Max Dregelies, Ratsherr, Baupolitischer Sprecher SPD-Ratsfraktion

Wolfgang Homeyer, Ratsherr, Bau- und Kleingarten-politischer Sprecher, CDU-Ratsfraktion

Arne Langniß, Ratsherr, Sprecher für Baupolitik, Wohnen und Beteiligungen, Ratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Christina Musculus-Stahnke, Ratsherrin, Sprecherin für Bau, Verkehr, Kultur sowie Kleingarten-angelegenheiten, FDP-Ratsfraktion

Eike Reimers, Ratsherr, AfD-Ratsfraktion

Pascal Schmidt, Ratsherr, SSW-Ratsfraktion

Burkhardt Gernhuber, Ratsherr, Vorsitzender DIE LINKE-Ratsfraktion

Ove Schröter, Ratsherr, Vorsitzender Ratsfraktion Die Politiker*innen

Stefan Rudau, Ratsherr, Vorsitzender Ratsfraktion Klima, Verkehr und Meer

Ralf Meinke, Ratsherr, Fraktionsloses Mitglied

NN, Zwei durch Los zu bestimmende Bürger*innen

1.4 Vorprüfung

Herwarth + Holz, Planung und Architektur

Sophie Westphal / Jason Heller / Justus Gärtner

Die Vorprüfung erfolgt in enger Abstimmung mit den von der Landeshauptstadt Kiel benannten Sachverständigen.

1.5 Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein

Die Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein (AIK-SH), Düsternbrooker Weg 71, 24105 Kiel, Tel.: +49 (0)431-570 65 0 wirkte an der Vorbereitung der Auslobung beratend mit.

Der Wettbewerb wurde am 30.03.2022 unter der Nr. 1115/22 RPW 2013 registriert.

2 Bedingungen des Verfahrens

2.1 Gegenstand des Wettbewerbs und Wettbewerbsgebiet

Das langgestreckte Wettbewerbsgebiet, das auf einer Länge von etwa 3.500 Metern eine Größe von ca. 11,7 ha aufweist, umfasst die Uferpromenade Kiellinie, die in Teilen unmittelbar an den Düsternbrooker Fördehang angrenzt. Im Ensemble prägen beide öffentlichen Räume das Bild der Landeshauptstadt Kiel als Stadt am Wasser entscheidend.

Aufgabe des nicht offenen, freiraumplanerischen und städtebaulichen Wettbewerbs nach den Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) ist der Entwurf eines freiraumplanerischen und städtebaulichen Konzeptes für die Neugestaltung der gesamten Kiellinie als attraktive Uferpromenade. Dabei ist eine umfassende gestalterische und funktionale Aufwertung unter Berücksichtigung unterschiedlichster Nutzungen und Nutzungsansprüche zu verfolgen.

Dies betrifft sowohl die Schaffung und Weiterentwicklung von vielseitigen Spiel-, Sport- und Aufenthaltsflächen, als auch ansprechender Zugangsmöglichkeiten zum Wasser einschließlich Badestellen.

Die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe erfolgt auf zwei Ebenen. Grundlegende Aussagen sind im Rahmen einer freiraumplanerisch-städtebaulichen Gesamtkonzeption zu formulieren und in Teilbereichen (Realisierungsabschnitte / Ideenteile) zu vertiefen.

Räumlich vertiefend zu bearbeiten sind die Abschnitte 'Reventlowwiese und Landeshausufer', das 'Berthold-Beitz-Ufer' sowie die 'Kiellinie Nord' in zwei Varianten der Verkehrsführung.

In Ideenteilen sind Vorschläge zur Aufwertung des südlichen Entrees, für den Übergangsbereich zwischen Landeshausufer und Berthold-Beitz-Ufer sowie Konzepte zu einer neuen Bellevue-Brücke mit den beiden Funktionen als Anleger der Schlepp- und Fährgesellschaft sowie als Badebrücke mit hoher Aufenthaltsqualität zu skizzieren.

Die Basis des Wettbewerbs bildet der Zwischenbericht zu den vorbereitenden Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept für die städtebauliche Gesamtmaßnahme "Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang", die im Bund-Länder-Programm "Lebendige Zentren" (ehemals 'Zukunft Stadtgrün') der Städtebauförderung gefördert wird sowie die Grundsatzentscheidungen der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel vom 18. Februar 2021 (siehe Anlagen 12 und 11).

2.2 Wettbewerbsart / Verfahrensform

Um eine hohe freiraumplanerische und städtebauliche Qualität der Kiellinie zu erreichen, lobt die Landeshauptstadt Kiel einen nicht offenen, freiraumplanerischen und städtebaulichen Realisierungswettbewerb aus. Der Wettbewerb beinhaltet verschiedene Ideenteile. Dem Verfahren liegen die Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 zugrunde.

2.3 Anwendung und Anerkennung der RPW 2013

Die Regelungen der RPW 2013 sind für alle Wettbewerbsbeteiligten verbindlich. Die Ausloberin sowie jede*r Teilnehmer*in, Preisrichter*in, Sachverständige, Vorprüfer*in und Gast erklären sich durch ihre Beteiligung bzw. Mitwirkung am Verfahren mit den vorliegenden Teilnahmebedingungen und der Anwendung der RPW 2013 einverstanden.

2.4 Zulassungsbereich, Wettbewerbsteilnehmer*innen, Sprache des Wettbewerbs

Teilnahmeberechtigt sind Landschaftsarchitekt*innen in Zusammenarbeit bzw. im Team mit Stadtplaner*innen und optional Architekt*innen. Teilnahmeberechtigt ist, wer nach den Gesetzen der Länder (in den EWR-Mitgliedsstaaten sowie in der Schweiz) berechtigt ist, die Berufsbezeichnung Landschaftsarchitekt*in, Stadtplaner*in und optional Architekt*in zu tragen und nach den einschlägigen EG-Richtlinien in der Bundesrepublik Deutschland als Landschaftsarchitekt*in, Stadtplaner*in und optional Architekt*in tätig zu sein. Arbeitsgemeinschaften haben in der Verfassererklärung (siehe Anlage 01) die Landschaftsarchitekt*in als bevollmächtigte/n Vertreter/in zu benennen. Juristische Personen sind zugelassen, wenn sie für die Durchführung der Aufgabe eine*n Verantwortliche*n mit entsprechenden Qualifikationen benennen.

Bei natürlichen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn sie gemäß Rechtsvorschrift ihres Heimatstaates berechtigt sind, am Tage der Bekanntmachung die Berufsbezeichnung Landschaftsarchitekt*in / Stadtplaner*in und optional Architekt*in zu führen. Ist in dem Heimatstaat des Bewerbers die Berufsbezeichnung gesetzlich nicht geregelt, so erfüllt die fachlichen Anforderungen als Landschaftsarchitekt*in / Stadtplaner*in und optional Architekt*in, wer über ein Diplom, Prüfungszeugnis oder sonstigen Befähigungsnachweis verfügt, dessen Anerkennung nach der Richtlinie 2005/36/EG – Berufsanerkenntnisrichtlinie – gemäß Artikel 46 – 49 gewährleistet ist und den Vorgaben des Rates vom 07. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. EU Nr. L 255 S. 22) entspricht.

Bei juristischen Personen sind die fachlichen Anforderungen erfüllt, wenn zu ihrem satzungsgemäßen Geschäftszweck Planungsleistungen gehören, die der anstehenden Planungsaufgabe entsprechen, und wenn der*die bevollmächtigte Vertreter*in der juristischen Person und der*die Verfasser*in der Wettbewerbsarbeit die fachlichen Anforderungen erfüllt, die an natürliche Personen gestellt werden.

Arbeitsgemeinschaften natürlicher und juristischer Personen sind ebenfalls teilnahmeberechtigt, wenn jedes Mitglied der Arbeitsgemeinschaft teilnahmeberechtigt ist.

Mehrfachbewerbungen natürlicher oder juristischer Personen oder von Mitgliedern von Arbeitsgemeinschaften führen zum Ausschluss der Beteiligten. Die Voraussetzungen für die Teilnahmeberechtigung müssen zum Zeitpunkt der Auslobung gegeben sein.

Die Teilnehmer*innen dürfen während des gesamten Verfahrens keine anderen als die in der Verfassererklärung genannten Personen am Wettbewerb beteiligen, weder als Mitverfasser*innen noch als freie Mitarbeiter. Jedes Teilnehmer*innenteam hat seine Teilnahmeberechtigung (siehe Bewerbungsbogen) eigenverantwortlich zu prüfen und gibt mit der Wettbewerbsarbeit eine Verfassererklärung gemäß § 5 Abs. 3 RPW 2013 ab.

Sachverständige, Fachplaner*innen und andere Berater*innen müssen nicht teilnahmeberechtigt sein, wenn sie keine Planungsleistungen erbringen, die der Wettbewerbsleistung entsprechen, und wenn sie überwiegend und ständig auf ihrem Fachgebiet tätig sind. Die Fachberatung durch eine*n Verkehrsplaner*in wird dringend empfohlen.

Die Wettbewerbssprache ist Deutsch.

2.5 Teilnahmeberechtigung, Teilnahmehindernisse

Ausgeschlossen von der Teilnahme am Wettbewerb sind Personen, die infolge ihrer Beteiligung an der Auslobung oder Durchführung des Wettbewerbes bevorzugt sein oder Einfluss auf die Entscheidung des Preisgerichts nehmen könnten. Das Gleiche gilt für Personen, die sich durch Angehörige oder ihnen wirtschaftlich verbundene Personen einen entsprechenden Vorteil oder Einfluss verschaffen können. Teilnahmehindernisse sind in der RPW 2013, § 4 Abs. (2) beschrieben.

2.6 Bewerbung / Auswahl der Teilnehmerteams

Für den Wettbewerb sollen bis zu 15 Teams zugelassen werden.

Die Bewerbung für die Auswahl der Teilnehmer*innen erfolgt per E-Mail an:

justus.gaertner@herwarth-holz.de. Die Bewerbung muss folgende Daten beinhalten:

Vollständig ausgefüllter und korrekt per E-Mail übersandter Bewerbungsbogen im PDF-Format für die Landschafts- und Stadtplanung mit folgenden Angaben:

- Büroname, Büroinhaber*in und -partner*innen, Ansprechpartner*in, bevollmächtigte*r Vertreter*in (bei juristischen Personen), Adresse (Straße, PLZ, Ort, Land), Kontaktdaten (Telefon, E-Mail, Internetadresse), Jahr der Bürogründung, Mitgliedsnummer der Architektenkammer, Eintragungsort bzw. Name der Architektenkammer, Datum der Kammereintragung, Handelsregisternummer (falls zutreffend). Rechtsform des Unternehmens

Im Bereich der formalen Kriterien sind durch das Ausfüllen des zur Verfügung gestellten Bewerbungsbogens durch den*die Bewerber*innen folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

- 1.A Eigenerklärung zu den Ausschlussgründen gem. § 123 und § 124 GWB
- 1.B Eigenerklärung zur wirtschaftlichen Verknüpfung / Zusammenarbeit und Angaben zur Leistungsbereitstellung im Falle einer Unterbeauftragung
- 1.C Eigenerklärung zur Tariftreue und zur Zahlung eines Vergabemindestlohns
- 1.D Eigenerklärung zur Verpflichtung gem. Verpflichtungsgesetz
- 1.E Eigenerklärung zur Nicht-Beteiligung an der Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbs gem. § 79 (2) VgV
- 1.F Vollmacht der Vertreter*innen im Falle einer Bietergemeinschaft (falls zutreffend)
- 1.G Angaben zu Auftragsanteilen im Falle einer Bietergemeinschaft (falls zutreffend)
- 2.A Eigenerklärung über eine bestehende Berufshaftpflichtversicherung (mit Deckungssummen von mind. 1,5 Mio. EUR für Personenschäden / mind. 1,5 Mio. EUR für sonstige Schäden (jeweils 2-fach maximiert))
- 2.B Eigenerklärung über den Umsatz der Bewerber*innen in den letzten 3 Jahren (mind. 300.000 EUR (netto) für die Leistungsbereiche Freianlagen gem. §§ 38 HOAI und mind. 300.000 EUR (netto) für die Leistungsbereiche Flächenplanung gem. §§ 17 HOAI und / o-

- der besondere Leistungen der Flächenplanung im Durchschnitt der vergangenen 3 Geschäftsjahre)
- 3.A.1 Eigenerklärung zur Beschäftigtenzahl der letzten 3 Jahre – Leistungsbereich Freianlagen gem. §§ 38 HOAI: (Erklärung dass im Durchschn. der vergangenen 3 Jahre mind. 3 festangestellte Landschaftsarchitekten*innen oder Absolventen*innen der Fachrichtung Landschaftsarchitektur inkl. Büroinhaber*in mit gleicher Qualifikation beschäftigt waren)
 - 3.A.2 Eigenerklärung, zur Beschäftigtenzahl der letzten 3 Jahre - Leistungsbereich Flächenplanung gem. §§ 17 HOAI und / oder besondere Leistungen der Flächenplanung: (Erklärung, dass im Durchschnitt der vergangenen 3 Jahre mind. 2 festangestellte Stadtplaner*innen oder Absolventen*innen der Fachrichtung Stadtplanung inkl. Büroinhaber*in mit gleicher Qualifikation beschäftigt waren,
 - 3.B.1 Nachweis der beruflichen Befähigung und Erlaubnis der Berufsausübung der*des für die Ausführung der landschaftsarchitektonischen Leistung Verantwortlichen gem. § 46 Abs. 3 Nr. 6 VgV bzw. § 75 (1) VgV (als Anlage dem Bewerbungsbogen beizufügen)
 - 3.B.2 Nachweis der beruflichen Befähigung und Erlaubnis der Berufsausübung der*des für die Ausführung der stadtplanerischen Leistung Verantwortlichen gem. § 46 Abs. 3 Nr. 6 VgV bzw. § 75 (1) VgV (als Anlage dem Bewerbungsbogen beizufügen)
 - 3.B.3 Nachweis der beruflichen Befähigung und Erlaubnis der Berufsausübung der*des für die Ausführung der architektonischen Leistung Verantwortlichen gem. § 46 Abs. 3 Nr. 6 VgV bzw. § 75 (1) VgV (optional als Anlage dem Bewerbungsbogen beizufügen)

Die Nichterfüllung der formalen Kriterien oder der Mindestanforderungen führt zum Ausschluss aus dem Verfahren. Auf die Möglichkeit, eine Bieter- oder Arbeitsgemeinschaft zu bilden oder Unterauftragnehmer*innen zu benennen, um die genannten Anforderungen zu erfüllen, wird explizit hingewiesen.

Weiterhin muss die erbrachte Leistung gem. § 46 (3) Nr. 1 VgV des Teams durch die Erarbeitung eines freiraumplanerischen und eines städtebaulichen Konzeptes für ein Gebiet von mind. 5 ha mit Schwerpunkt Freizeit und / oder Erholung mit öffentlichen Plätzen, Parks, Promenaden, Fußwegen etc. bevorzugt in Wasserlage nachgewiesen werden. An die Stelle eines realisierten Projektes kann auch die erfolgreiche Teilnahme (Preis, Anerkennung) an einem entsprechenden freiraumplanerischen und / oder städtebaulichen Wettbewerb nach RPW 2013 treten. Eingereicht werden können auch im Bewerber*innenteam bearbeitete Projekte / Wettbewerbe.

- Die Fertigstellung der Projekte bzw. die erfolgreichen Wettbewerbsteilnahmen dürfen am Tag der Bekanntmachung des Wettbewerbs nicht länger als 8 Jahre zurückliegen. Stichtag ist der 01.01.2014.
- Die Referenzen sind innerhalb des zur Verfügung gestellten Bewerbungsbogens anhand des auszufüllenden Projektdatenbogens sowie anhand von Plänen / Perspektiven / Fotos in Bilddateien darzustellen.
- In den Projektdatenbögen (3.C.1 / 3.C.2) für das freiraumplanerische sowie für das städtebauliche Konzept sind folgende Angaben zu machen: Bezeichnung des Projektes, Planungsgebiet Größe in ha, Art der Nutzung(en), Ort, Land, Auftraggeber*in mit Ansprechpartner*in, Projektbeginn / Tag der Auslobung, Fertigstellungszeitpunkt (Tag / Monat / Jahr), Projekt- / Wettbewerbsbearbeiter*innen, Kurzbeschreibung des Projektes

Für das städtebauliche und das freiraumplanerische Konzept dürfen jeweils maximal zwei Referenzen eingereicht werden. Für die Darstellung der Referenzprojekte sind die zur Verfügung gestellten Referenzbögen im Bewerbungsbogen zu verwenden.

Die*der Bewerber*in hat eigenverantwortlich zu überprüfen, dass die Inhalte ihrer*seiner Bewerbung vollständig und korrekt angezeigt werden. Die Teilnehmer*innen erhalten per E-Mail eine Bestätigung ihrer Bewerbung. Pro Arbeitsgemeinschaft darf nur ein Bewerbungsbogen eingereicht werden. Andere als die geforderten Bewerbungsunterlagen werden nicht zugelassen. Falsche Angaben haben den Ausschluss von der Bewerbung zur Folge. Die Bewerbungsunterlagen verbleiben bei der Ausloberin. Ein Anspruch auf Kostenerstattung besteht nicht.

2.7 Beurteilungskriterien

2.7.1 Kriterien für die Beurteilung der Bewerbung der Teilnehmenden

Über den Bewerbungsbogen und die dargestellten Projekte dokumentieren die Bewerber*innen ihre Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Erfahrung, vor allem ihre Eignung und Kompetenz im Hinblick auf die gestellte Planungsaufgabe. Kriterien für die Beurteilung sind:

- Fristgerechter und vollständiger Eingang der Bewerbungsunterlagen
- Übereinstimmung der eingereichten Referenzprojekte oder der erfolgreichen Wettbewerbsteilnahme mit den Anforderungen des Wettbewerbs.

Erfüllen mehrere Bewerber*innen am Teilnahmewettbewerb die Anforderungen und ist die Bewerber*innenzahl entsprechend der zu Grunde gelegten Kriterien zu hoch, wird die Auswahl unter den verbleibenden Bewerber*innen durch Los getroffen. Bei gleicher Eignung und Qualität werden bis zu 15 Wettbewerbsteilnehmer*innen ausgelost und ca. 5 Nachrückerteilnehmer*innen bestimmt. Die ausgewählten Wettbewerbsteilnehmenden / Arbeitsgemeinschaften werden per E-Mail benachrichtigt. Die Ausloberin erteilt den nicht berücksichtigten Bewerber*innen nach Abschluss des Bewerbungsverfahrens eine Absage per E-Mail.

2.7.2 Kriterien für die Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten durch das Preisgericht

Freiraumplanerisch-städtebauliches Gesamtkonzept Kiellinie

- Freiraumplanerische und städtebauliche Leitidee
- Ordnung der Eingangsbereiche und Sicherstellung der Vernetzung mit der Umgebung
- Gestalterische und funktionale Qualität der Entrees / Einprägsamkeit der Orte
- Erhalt, Weiterentwicklung und zusammenhängende Gestaltung der Freiräume
- Gestaltungsqualitäten des Stadt- und Landschaftsraums
- Qualität der Vernetzung der Kiellinie mit dem Fördehang
- Nutzungsqualitäten des Stadt- und Landschaftsraums Kiellinie (Aufenthaltsqualität)
- Entwicklung von innovativen Spiel- und Freizeitsportangeboten gemäß dem Leitbild „Kiel - die beispielbare Stadt“
- Verbesserung der Bademöglichkeiten und Wasserzugänge
- Schaffung von Infrastrukturen für die Ver- und Entsorgung (intelligente Wert- und Reststoffentsorgung, WC-Anlagen, Strom- und Wasseranschlüsse für Veranstaltungen)
- Ermöglichung von größeren Veranstaltungsformaten (z.B. Kieler Woche)
- Angemessene Angebote für Gastronomie
- Fußverkehrsfreundliche Gestaltung des Uferbereichs
- Funktionalität und Qualität für den bewegten und ruhenden Radverkehr
- Angemessenheit der Materialwahl
- Berücksichtigung der technischen Vorgaben (Verkehr, Barrierefreiheit (DIN 18040), Infrastruktur etc.)

Realisierungsabschnitt Reventlowwiese und Landeshausufer

- Multifunktionalität und Multicodierung der Grün- und Freiflächen für Erholung, Aufenthalt, Kinderspiel, Sport und Veranstaltungen
- Funktionale und gestalterische Qualität der Promenade
- Integration der gastronomischen Angebote
- Integration des Segelcamps als temporäre Nutzung an der Reventlowwiese
- Qualität der Bademöglichkeiten an der Reventlowwiese
- Qualität der neuen Steganordnung und -gestaltung für die Wassersportvereine
- Qualität des Landeshausufers als Schauseite des Parlaments
- Qualität der neuen Wasserzugänge

Realisierungsabschnitt Berthold-Beitz-Ufer mit Ideenteil Bellevuebrücke

- Funktionale und gestalterische Qualität der Promenade

Kiel Freiraumplanerischer und städtebaulicher Realisierungswettbewerb Uferpromenade Kiellinie mit Ideenteilen Verfahren

- Multifunktionalität und Multicodierung der Promenadennebenflächen für Erholung, Aufenthalt, Kinderspiel, Sport und größeren Veranstaltungsformaten (z.B. Kieler Woche)
- Qualität der Vernetzung mit dem Fördehang
- Qualität des Wasserzugangs
- Funktionale und gestalterische Qualität der neuen Seebrücke (Ideenteil) und Qualität der Verzahnung mit der Promenade

Realisierungsabschnitt Kiellinie Nord

- Gestalterische und funktionale Qualität der Promenade mit und ohne Kfz-Verkehr
- Qualität der Vernetzung mit dem Fördehang sowie Verknüpfung mit den direkt angrenzenden Grün- und Parkanlagen
- Schaffung von generationsübergreifenden Spiel- und Sportangeboten auf geeigneten Flächen unter Berücksichtigung von temporären Veranstaltungsformaten
- Funktionale und gestalterische Qualität der Freifläche an der Bellevuebrücke

Ideenteil Eingang Süd

- Angemessene, attraktive Entreesituation zur guten Auffindbarkeit und Verknüpfung der Innenstadt mit der Kiellinie
- Integration der Ideen der Christian-Albrechts-Universität zur Weiterentwicklung der Seeburg einschließlich einer besseren Verknüpfung mit der Kunsthalle
- Qualität der Bezüge zu Kunsthalle, Universitätsklinikum S-H und Altem Botanischen Garten

Ideenteil Mitte

- Gute funktionale und gestalterische Integration der Bestandsnutzungen
- Integration des Bernhard-Harms-Parkplatzes als Parkplatz und größere Veranstaltungsfläche sowie des Bernhard-Harms-Wegs zur Erschließung der Blücherbrücke
- Nutzung der Blücherbrücke für mobile, temporäre Gastronomie und Events

Die Reihenfolge der Kriterien beschreibt nicht deren Rangfolge und Wichtigung.

2.8 Wettbewerbsunterlagen

Den Wettbewerbsteilnehmer*innen werden die Wettbewerbsunterlagen voraussichtlich am 10.06.2022 zum Download über das Deutsche Vergabeportal (DTVP Deutsches Vergabeportal GmbH) zur Verfügung gestellt:

- Teil A Verfahren
- Teil B Situation
- Teil C Aufgabe
- Teil D Vorgaben und Hinweise
- Teil E Anlagen

Jede*r Wettbewerbsteilnehmer*in verpflichtet sich, die vorliegenden digitalisierten Daten und Pläne nur für die Beteiligung am Wettbewerb zu nutzen.

2.9 Wettbewerbsleistungen

Als Wettbewerbsleistungen sind zu erbringen:

1. **Freiraumplanerisch-städtebauliches Gesamtkonzept**, M 1:2.500
mit Funktionsskizzen, schematischen Darstellungen und Piktogrammen zur Erläuterung: Nutzungskonzept, Grün- und Freiraumkonzept, Mobilitätskonzept, Gastronomie- und Veranstaltungskonzept, Spiel- und Freizeitsportkonzept
2. **Entwurfskonzept** für die Ideen- und Realisierungsabschnitte, M 1:1.000,
 - Eingang Süd; Reventlowwiese und Landeshausufer
 - Mitte; Berthold-Beitz-Ufer mit Bellevuebrücke
 - Kiellinie Nord in 2 Varianten (je zwei bis drei charakteristische Abschnitte von Süd nach Nord)

3. **Detailpläne / Ausschnitte** für die Realisierungsabschnitte, M 1:250
 - Reventlouwiese und Landeshausufer,
 - Berthold-Beitz-Ufer mit Bellevuebrücke (Ideenbaustein),
 - Kiellinie Nord (Varianten A und B)
4. **Beispielhafte Querschnitte** der Verkehrsflächen der Kiellinie, M 1:100
5. **Exemplarische Details** zu Materialien / Ausstattungselementen, M 1:50
6. **4 skizzenhafte, freie Darstellungen** zur Verdeutlichung des freiraumplanerischen und städtebaulichen Konzeptes aus der Fußgängerperspektive in den Teilabschnitten
7. **Erläuterungsbericht** mit Beschreibung der Leitidee(n) des freiraumplanerisch-städtebaulichen Konzeptes, max. 3 Seiten DIN A4, Schriftgröße 10 (siehe Anlage 04)

Die Leistungen sind wie folgt darzustellen:

- 1 Plan DIN A0 in Überlänge Hochformat, 6 Pläne DIN A0 Querformat mit zwei farbigen Plansätzen (Präsentation / Vorprüfung) (siehe Anlage 06)
- Digitale Prüfpläne auf alt. DVD / CD-ROM / USB-Stick, Dateien in der Größe der Einzeldarstellungen als dwg- / dxf-, jpg- und pdf-Dateien; Flächen als Polylinien getrennt nach Art der Nutzung mit verpflichtend einzuhaltenden Farbvorgaben (siehe Anlage 05 B)
- Flächenbilanzen und städtebauliche Kennwerte auf den vorgegebenen Formblättern, Berechnungsblättern xls, pdf (siehe Anlage 05 A)
- Verfassererklärung in einem verschlossenen, undurchsichtigen, äußerlich nur durch die Kennzahl gekennzeichneten Umschlag (siehe Anlage 01)
- Karte DIN A5 (siehe Anlage 02) für die öffentliche Ausstellung mit den Namen der Verfasser*innen, der sonstigen am Wettbewerb Beteiligten sowie mit den Büroanschriften und den Kontaktdaten. Die Karte ist mit der Verfassererklärung im verschlossenen Umschlag zu übergeben.
- Verzeichnis der eingereichten Unterlagen (siehe Anlage 03)

2.10 Wettbewerbsbeiträge / Kennzeichnung

Jede*r Wettbewerbsteilnehmer*in darf nur einen Entwurf einreichen. Varianten sind lediglich für den Realisierungsabschnitt Kiellinie Nord zulässig. Lagepläne sind gemäß Layout-Vorgabe darzustellen. Nicht verlangte Leistungen werden von der Bewertung ausgeschlossen.

Die geforderten Wettbewerbsleistungen sind jeweils an der rechten oberen Ecke jeder Zeichnung und jeder Textseite durch eine Kennzahl aus sechs verschiedenen arabischen Ziffern (1 cm hoch, ca. 6 cm breit) zu kennzeichnen. Die Zahlen sind so zu wählen, dass keine Rückschlüsse auf den*die Planverfasser*in möglich sind (z.B. keine Geburtsdaten / keine Postleitzahlen) und dass keine doppelte Verwendung der gleichen Zahlenkombination wahrscheinlich wird (z.B. keine Verwendung von Zahlenfolgen, Datum der Wettbewerbsabgabe o.ä.). Die Pläne sind entsprechend ihrer Reihenfolge zu nummerieren.

Weder die Wettbewerbsarbeiten, noch ihre Verpackung dürfen Hinweise auf den Namen oder sonstige Identifikationsmerkmale des Verfassers enthalten.

Eine CD / DVD / USB-Stick soll einen Satz der Präsentationspläne als pdf- und jpg-, die Einzeldarstellungen als pdf-, jpg- und dxf- / dwg-, die Berechnungen und die Gegenüberstellung des Programms Soll-Ist als xls- und pdf- sowie den Erläuterungsbericht und das Unterlagenverzeichnis als doc- und pdf-Dateien beinhalten.

Für Pixeldateien (jpg) gilt eine Auflösung von 300 dpi in Originalgröße der Pläne.

Es ist darauf zu achten, dass die Dokumenteneigenschaften keinen Hinweis auf den*die Verfasser*in enthalten. Dies bezieht sich sowohl auf die Layer- und Dateibezeichnung als auch auf versteckte Informationen zur Datei, in denen beispielsweise der*die Autor*in der Datei genannt wird. Entsprechende Hinweise sind vor dem Abspeichern der Datei zu löschen. Dazu muss für das Dokument in der Befehlsleiste 'Datei' / 'Eigenschaften' aufgerufen werden.

Dort ist in der Rubrik 'Datei-Info' der dortige Inhalt zu löschen. Ebenso ist unter 'Extras/ 'Optionen' / 'Benutzerinfo' zu verfahren.

Es wird sicherheitshalber empfohlen, das Dokument zu kopieren und anschließend zu überprüfen, dass keine Benutzerhinweise zu finden sind.

Die CD / DVD oder der USB-Stick trägt als Titel nur die sechsstellige Kennzahl. Die Dateien auf der CD / DVD oder dem USB-Stick werden mit der Kennzahl betitelt, danach folgt ein Unterstrich und anschließend der eigentliche Dateititel, gefolgt von den Formatangaben, z.B. 'pdf'. Benennung der Dateien nach Beispielschema: kennzahl_lageplan.pdf.

Die CD / DVD oder der USB-Stick ist auf einem Windows-kompatiblen PC zu erstellen.

2.11 Prämierung / Preise und Anerkennungen

Die Wettbewerbssumme der Preisgelder wurde unter Berücksichtigung der RPW 2013 ermittelt. Für den Wettbewerb wird ein Preisgeld von 418.000,00 Euro (netto) zur Verfügung gestellt. Vorgesehen ist folgende Aufteilung:

Aufwandsentschädigung je Wettbewerbsteilnehmer*in (Team): 12.000,00 EUR

1. Preis 95.200,00 EUR

2. Preis 59.500,00 EUR

3. Preis 35.700,00 EUR

Anerkennungen 47.600,000 EUR.

Die Preise werden nach Entscheidung des Preisgerichts zugeteilt. Eine Änderung von Anzahl und Höhe der Preise innerhalb der genannten Summe ist bei einstimmigem Beschluss des Preisgerichts möglich.

Die Auszahlung der Aufwandsentschädigungen und Preisgelder erfolgt gegen Rechnungsstellung der Teilnehmer*innen im Anschluss an das Verfahren. Informationen zur Rechnungsstellung werden mit dem Protokoll der Preisgerichtssitzung versandt.

2.12 Weitere Bearbeitung / Verhandlungsverfahren nach VgV

Die Ausloberin beabsichtigt unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts die Vergabe der weiteren Planleistungen (s.u.) an den*die 1. Preisträger*in,

1. sofern kein wichtiger Grund einer Beauftragung entgegensteht (vgl. § 63 VgV) und soweit die Arbeitsgemeinschaft, die mit dem 1. Preis ausgezeichnet wurde, eine einwandfreie Ausführung der zu übertragenden Leistungen gewährleistet. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor, wenn das Preisgericht mehrere 1. Preisträger*innen oder kein*n 1. Preisträger*in empfehlen sollte.

2. soweit und sobald die dem Wettbewerb zugrundeliegende Aufgabe realisiert werden soll (Voraussetzung u.a. Beschluss der Kieler Ratsversammlung, Mittelbereitstellung im Rahmen der Städtebauförderung durch das zuständige Ministerium (MILIG Land S-H)).

Dazu wird im Anschluss an den Wettbewerb ein Verhandlungsverfahren gemäß § 14 Abs. 4 (8) VgV durchgeführt.

Die Ausloberin beabsichtigt, den*die 1. Preisträger*in mit der Erarbeitung eines freiraumplanerisch-städtebaulichen Rahmenplans für den gesamten Wettbewerbsbereich sowie eines Gestaltungsleitfadens einschließlich Beleuchtungskonzept zu beauftragen. Sofern Teilleistungen der Rahmenplanung Leistungen der Freianlagenplanung gem. § 39 HOAI vorwegnehmen, werden sie bei der Objektplanung anteilig angerechnet. Die Ausloberin behält sich, vor dem Hintergrund der notwendigen politischen Entscheidung für eine Gestaltungsvariante für die Kiellinie Nord, eine stufen- bzw. abschnittsweise Beauftragung des freiraumplanerisch-städtebaulichen Rahmenplans für diesen Bereich vor.

Darüber hinaus wird für die Realisierungsabschnitte zugesichert, der*dem 1. Preisträger*in die weiteren Planungsleistungen (hier § 39 HOAI Leistungsbild Freianlagen) zunächst für einen 1. Bauabschnitt mindestens für die Leistungsphasen 2 (anteilig) bis 5 zu übertragen sowie gleich-

ermaßen für die weiteren Bauabschnitte (vorbehaltlich der zu einem späteren Zeitpunkt erfolgenden Beschlussfassung der Ratsversammlung zur Umsetzung weiteren Planung dieser weiteren Bauabschnitte).

Die Beauftragung der Planungsleistungen für die weiteren Bauabschnitte nach § 39 HOAI werden den Preisträger*innen in Aussicht gestellt, sofern und sobald die Aufgabe realisiert wird und die Voraussetzungen für die weiteren Planungsphasen analog dem ersten Bauabschnitt erfüllt sind. (Voraussetzung u.a. Beschluss der Kieler Ratsversammlung, Mittelbereitstellung im Rahmen der Städtebauförderung durch das zuständige Ministerium (MILIG Land S-H)). Die Beauftragung erfolgt stufenweise.

Sollte ein Vertrag mit den 1. Preisträger*innen nicht zustande kommen, behält sich die Ausloberin Verhandlungen mit den 2. Preisträger*innen vor. Sollte auch mit diesem kein Vertrag zustande kommen, behält sich die Ausloberin Verhandlungen mit den 3. Preisträger*innen vor. Löst sich eine Arbeitsgemeinschaft nach der Preisverleihung auf, so ist die Ausloberin berechtigt, unbeschadet der urheberrechtlichen Auseinandersetzung innerhalb der Arbeitsgemeinschaft, ein Mitglied oder mehrere Mitglieder dieser mit den dem Verfahren zugrundeliegenden Planungsleistungen zu beauftragen.

Im Verhandlungsverfahren müssen folgende Nachweise der Eignung erbracht werden:

- Nachweis über die erfolgreiche Abwicklung eines Projektes in der Honorarzone III oder IV Leistungsphasen 1 bis 5 gem. § 75 Abs. 5 VgV in Verbindung mit § 46 Abs. 3 Nr. 1 VgV (ggf. mit Eignungsleihe gem. § 47 VgV).

Die Zuschlagskriterien, über die maximal 600 Punkte erreicht werden können, stellen sich wie folgt dar:

- Wettbewerbsergebnis: Wichtung mit 50 % max. 300 Punkte
- Qualitäts- und Leistungsmerkmale: Wichtung 40 % max. 240 Punkte
 - Methodik der Teamkommunikation (Definition der Verantwortlichen, Sicherstellung der Teamstabilität, Definition der Entscheidungsflüsse und Entscheidungshoheit, Umgang mit Datenzugriff und Datenfluss, Umfang und Turnus der Teamsitzungen) – max. 60 Punkte
 - Methodik der Kostenverfolgung (Nachvollziehbarkeit und Plausibilität. Anwendbarkeit für das Projekt, Feinmaschigkeit mit Zwischenstufen, Transparenz, Dynamische Anpassbarkeit mit Möglichkeit zu Korrekturen) max. 60 Punkte
 - Methodik der Terminverfolgung (Nachvollziehbarkeit und Plausibilität. Anwendbarkeit für das Projekt, Feinmaschigkeit mit Zwischenstufen, Transparenz, Dynamische Anpassbarkeit mit Möglichkeit zu Korrekturen) max. 60 Punkte
 - Methodik der Qualitätskontrolle (Nachvollziehbarkeit und Plausibilität. Nachvollziehbarkeit der Entscheidungsstrukturen, Einsehbarkeit des Projektstands für den Auftraggeber, Sicherstellung eines zentralen Datenzugriffs, Umgang mit Daten und Planfreigaben) max. 60 Punkte
- Qualität des Honorarangebots: Wichtung 10 % max. 60 Punkte.

Durch die Abgabe der Wettbewerbsarbeit erklärt sich jede*r Teilnehmer*in damit einverstanden, im Falle einer Beauftragung zur weiteren Bearbeitung der Aufgabe einen Vertrag mit der Ausloberin unter Zugrundelegung der HOAI abzuschließen.

Bereits erbrachte Leistungen des Wettbewerbsteilnehmers werden bis zur Höhe der Preissumme nicht erneut vergütet. Eine Mitwirkung von Fachabteilungen der Ausloberin und von durch die Ausloberin beauftragten natürlichen und juristischen Personen bei der technischen und wirtschaftlichen Durchführung der Planung ist vorgesehen.

Preisrichter*innen, Sachverständige, Wettbewerbsbetreuer*innen / Vorprüfer*innen und Berater*innen dürfen keine Planungsleistungen im Rahmen der Umsetzung der Wettbewerbsaufgabe übernehmen.

2.13 Nachprüfung des Verfahrens

Das Wettbewerbsergebnis wird allen Wettbewerbsteilnehmer*innen durch Zusendung der Protokolle des Preisgerichts bekannt gegeben. Die Entscheidung des Preisgerichtes ist endgültig und unterliegt nicht der gerichtlichen Nachprüfung.

Rügen des Verfahrens sind an die Ausloberin zu richten. Der Antrag ist gemäß § 160 Abs. 3 Nr. 1-4 GWB unzulässig, soweit:

- der*die Antragsteller*in den geltend gemachten Verstoß gegen Vergabevorschriften vor Einreichen des Nachprüfungsantrags erkannt und gegenüber der Auftraggeberin nicht innerhalb einer Frist von 10 Kalendertagen gerügt hat
- Verstöße gegen Vergabevorschriften, die aufgrund der Bekanntmachung erkennbar sind, nicht spätestens bis zum Ablauf der in der Bekanntmachung benannten Frist zur Angebotsabgabe gegenüber der Auftraggeberin gerügt werden
- Verstöße gegen Vergabevorschriften, die erst in den Vergabeunterlagen erkennbar sind, nicht spätestens bis zum Ablauf der Frist zur Bewerbung oder zur Angebotsabgabe gegenüber der Auftraggeberin gerügt werden
- mehr als 15 Kalendertage nach Eingang der Mitteilung der Auftraggeberin, einer Rüge nicht abhelfen zu wollen, vergangen sind
- ein Verstoß gegen das Preisgerichtsverfahren nicht innerhalb von 10 Tagen nach Bekanntmachung des Preisgerichtsprotokolls gerügt wird.

Die Ausloberin trifft ihre Feststellungen im Einvernehmen mit dem Wettbewerbsausschuss der Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein (AIK-SH).

Nachprüfstelle ist die Vergabekammer des Landes Schleswig-Holstein beim Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr, Düsternbrooker Weg 92, 24105 Kiel. Die Vergabekammer leitet gemäß § 160 Abs. 1 GWB ein Nachprüfungsverfahren nur auf Antrag ein.

2.14 Vertraulichkeit / Anonymität

Alle Unterlagen sind vertraulich zu behandeln. Die Veröffentlichung der zur Verfügung gestellten Wettbewerbsunterlagen bzw. deren Weitergabe an Dritte ist nicht zulässig.

Die für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe zur Verfügung gestellten Plandateien dürfen nur im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe verwendet werden. Eine weitere Verwendung bedarf der Zustimmung der Ausloberin.

2.15 Eigentum und Urheberrecht

Eigentum, Nutzung und Recht der Veröffentlichung bestimmt § 8 Abs. 3 RPW 2013. Das Urheberrecht verbleibt bei dem*der Verfasser*in.

2.16 Rückgabe der Unterlagen

Die mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin (§ 8 (3) RPW 2013). Auf die Rückgabe der Planunterlagen wird bei allen Arbeiten verzichtet.

2.17 Haftung

Für eine Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Ausloberin auf Kostenersatz für die Ausbesserung oder Wiederbeschaffung der beschädigten bzw. verlorenen Unterlagen, wenn sie diejenige Sorgfalt außer Acht gelassen hat, die sie in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt.

3 Verfahrensablauf

3.1 Ankündigung / Aufforderung zur Wettbewerbsteilnahme

Das Wettbewerbsverfahren wurde am 01.04.2022 auf dem Deutschen Vergabeportal (DTVP Deutsches Vergabeportal GmbH) unter der CXP4YTARUZK bekannt gemacht. Die zugelassenen Bewerber*innen wurden am 25.05.2022 zur Teilnahme aufgefordert.

3.2 Preisgerichtsvorbesprechung

Im Rahmen einer digitalen Preisgerichtsvorbesprechung wurde die Auslobung am 02.06.2022 besprochen.

3.3 Tag der Auslobung / Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen

Den ausgewählten Wettbewerbsteilnehmer*innen werden die Wettbewerbsunterlagen voraussichtlich am 10.06.2022 per Downloadlink per E-Mail zur Verfügung gestellt.

3.4 Gemeinsame Ortsbegehung

Die gemeinsame Ortsbegehung findet am 01.07.2022 statt. Die Teilnehmenden werden per E-Mail über weitere Informationen unterrichtet. Die Teilnahme an einer gemeinsamen Ortsbegehung des Wettbewerbsgebietes wird dringend empfohlen.

3.5 Rückfragen / Kolloquium

Ein Kolloquium, zu dem Preisrichter*innen, Wettbewerbsteilnehmer*innen und Vorprüfer*innen eingeladen werden, findet voraussichtlich am 13.07.2022 online statt.

Die Ergebnisse des Kolloquiums werden in einer Niederschrift festgehalten und allen Teilnehmer*innen per E-Mail zur Verfügung gestellt. Die Antworten gelten als Bestandteil der Auslobung. Die Teilnahme an der Veranstaltung wird dringend empfohlen.

Rückfragen zur Aufgabenstellung können in Textform per E-Mail bis zum 04.07.2022 (Eingang) gestellt werden an: justus.gaertner@herwarth-holz.de. Bei den Rückfragen ist auf die entsprechenden Teilziffern der Auslobung, auf die sie sich beziehen, Bezug zu nehmen.

Alle gestellten Fragen werden im Rahmen des Rückfragenkolloquiums beantwortet. Eine individuelle Rücksprache der Teilnehmer*innen mit der Ausloberin erfolgt nicht.

3.6 Abgabe der Wettbewerbsunterlagen

Der Wettbewerbsbeitrag (Pläne) ist am 28.09.2022 zu senden an:

Herwarth + Holz, Planung und Architektur, Schinkelplatz 5, 10117 Berlin.

Als Zeitpunkt der Einlieferung gilt im Falle der Einlieferung bei Post, Bahn oder anderen geeigneten Beförderungsmitteln der Tagesstempel unabhängig von der Uhrzeit. Der*die Teilnehmer*in hat dafür zu sorgen, dass der Tagesstempel auf allen Versandpapieren und dem Versandgut einheitlich vermerkt ist. Ist die Rechtzeitigkeit der Einlieferung nicht erkennbar, weil der Aufgabestempel fehlt, unleserlich oder unvollständig oder das Aufgabedatum aus sonstigen Gründen unklar ist, werden solche Arbeiten, vorbehaltlich des von dem*der Teilnehmer*in zu erbringenden Nachweises zeitgerechter Einlieferung mit beurteilt. Bei einer persönlichen Abgabe der Pläne im Büro Herwarth + Holz, Planung und Architektur, Schinkelplatz 5, 10117 Berlin, gelten die Öffnungszeiten von 09.00 Uhr – 17.00 Uhr. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender*in die Empfänger*in einzusetzen. Alle einzureichenden Wettbewerbsunterlagen sind mit der sechsstelligen Kennzahl zu versehen. Bei Einreichung durch Post oder Kurierdienst ist eine Kopie des Aufgabebelegs in gleicher anonymisierter Weise wie die Arbeit selbst, mit der Kennziffer versehen, an das Wettbewerbsmanagement zu senden.

Die Teilnehmer*innen können überprüfen, ob ihre Wettbewerbsarbeiten bei der Ausloberin eingegangen sind. Auf der Internetseite: www.herwarth-holz.de unter 'Aktuelles' werden die Kennzahlen der eingetroffenen Arbeiten veröffentlicht.

3.7 Vorprüfung

Die Vorprüfung findet voraussichtlich vom 29.09. - 29.11.2022 statt.

3.8 Preisgerichtssitzung (nicht öffentlich)

Das Preisgericht tagt voraussichtlich vom 30.11. - 01.12.2022 in Kiel.

3.9 Abschluss des Wettbewerbs

Die Ausloberin informiert die Teilnehmer*innen über das Ergebnis der Preisgerichtssitzung durch Bereitstellung des Protokolls per E-Mail. Soweit ein*e Preisträger*in wegen Verstoßes gegen Wettbewerbsregeln nicht berücksichtigt werden kann, rücken die übrigen Preisträger*innen sowie sonstige Teilnehmer*innen in der Rangfolge des Preisgerichts nach, soweit das Preisgericht ausweislich seines Protokolls nichts Anderes bestimmt hat. Die Wettbewerbsergebnisse werden zeitnah öffentlich ausgestellt. Ort, Eröffnung und Dauer der Ausstellung werden nach dem Preisgericht bekannt gegeben.

3.10 Fristen und Termine (vorläufig)

Veröffentlichung Wettbewerb	01.04.2022
Abgabetermin Bewerbung Wettbewerbsteilnahme	09.05.2022
Aufforderung zur Wettbewerbsteilnahme	25.05.2022
Bestätigung der Wettbewerbsteilnahme	02.06.2022
Preisrichtervorbesprechung (online)	02.06.2022
Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen	10.06.2022
Gemeinsame Ortsbegehung	01.07.2022
Rückfragen zum Wettbewerb bis	04.07.2022
Rückfragenkolloquium (online)	13.07.2022
Abgabe der Wettbewerbsunterlagen	28.09.2022
Preisgerichtssitzung	30.11. / 01.12.2022
Präsentation der Wettbewerbsergebnisse	Dezember 2022
Ausstellung	Dezember 2022

Die Ausloberin behält sich pandemiebedingt vor, Besprechungen, das Kolloquium und / oder die Preisgerichtssitzung digital durchzuführen.

B Situation

1 Räumlicher Kontext / Lage des Wettbewerbsgebiets¹

Kiel ist als Landeshauptstadt Schleswig-Holsteins mit 247.863 Einwohner*innen die größte Stadt des Bundeslandes (Stand 2020).² Größere Städte in der Umgebung sind Lübeck (ca. 80 km südöstlich), Flensburg (ca. 90 km nordwestlich), Hamburg (ca. 95 km südlich), Neumünster (ca. 35 km südlich), Rendsburg (ca. 40 km westlich) und Eckernförde (ca. 31 km nordwestlich).

Als Hafenstadt an der Ostsee wird die Stadt Kiel seit Jahrhunderten maßgeblich durch ihre Wasserlage geprägt. Dreh- und Angelpunkt ist die Förde, an der Kiel gegründet wurde. Über Schiffsverbindungen ist die Stadt gut mit dem gesamten Ostseeraum vernetzt. Der Nord-Ostsee-Kanal gehört zu den meistbefahrenen künstlichen Wasserstraßen für Seeschiffe und sichert die schnelle Zufahrt zur Elbmündung in Brunsbüttel. Stadintern stellen die Fähre über den Nord-Ostsee-Kanal sowie innerhalb des Wettbewerbsgebiets die Fördefährlinie F 1 und die Schwentinelinie die Verknüpfung der Kieler Stadtteile über das Wasser sicher.

Das Wettbewerbsgebiet 'Kiellinie' befindet sich nördlich der Innenstadt und des Ostseekais. Den südlichen Auftakt bildet der Übergang der Kiellinie in den Düsternbrooker Weg auf Höhe des Schlossgartens. Im Norden endet das Gebiet an der Wegeeinmündung südlich der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Außenstelle Nord. Hier schließt sich der Stadtteil Kiel-Wik mit Wohnquartieren und Einrichtungen der Verwaltung und der Marine an.

Landschaftlich wird die Kiellinie durch den Düsternbrooker Fördehang und die unmittelbare Lage an der Kieler Förde geprägt. Der Düsternbrooker Fördehang bietet mit den Parkanlagen Krusenkoppel, Diederichsenpark und Forstbaumschule sowie dem Waldgebiet Düsternbrooker Gehölz besondere Naherholungsmöglichkeiten. Zwischen Kiellinie und Düsternbrooker Weg bzw. Fördehang liegt ein Band von Gebäuden der Landesregierung sowie von Verwaltungs-, Gewerbe- und Wohnbauten. Das Wettbewerbsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 11,7 ha.

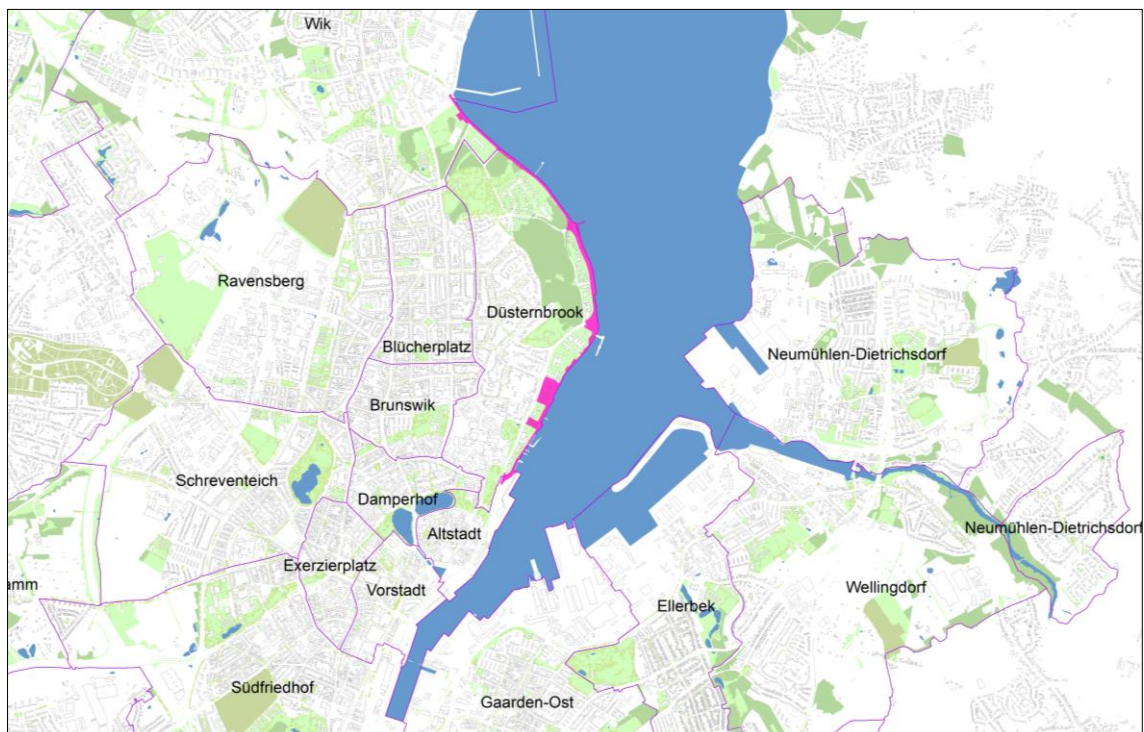
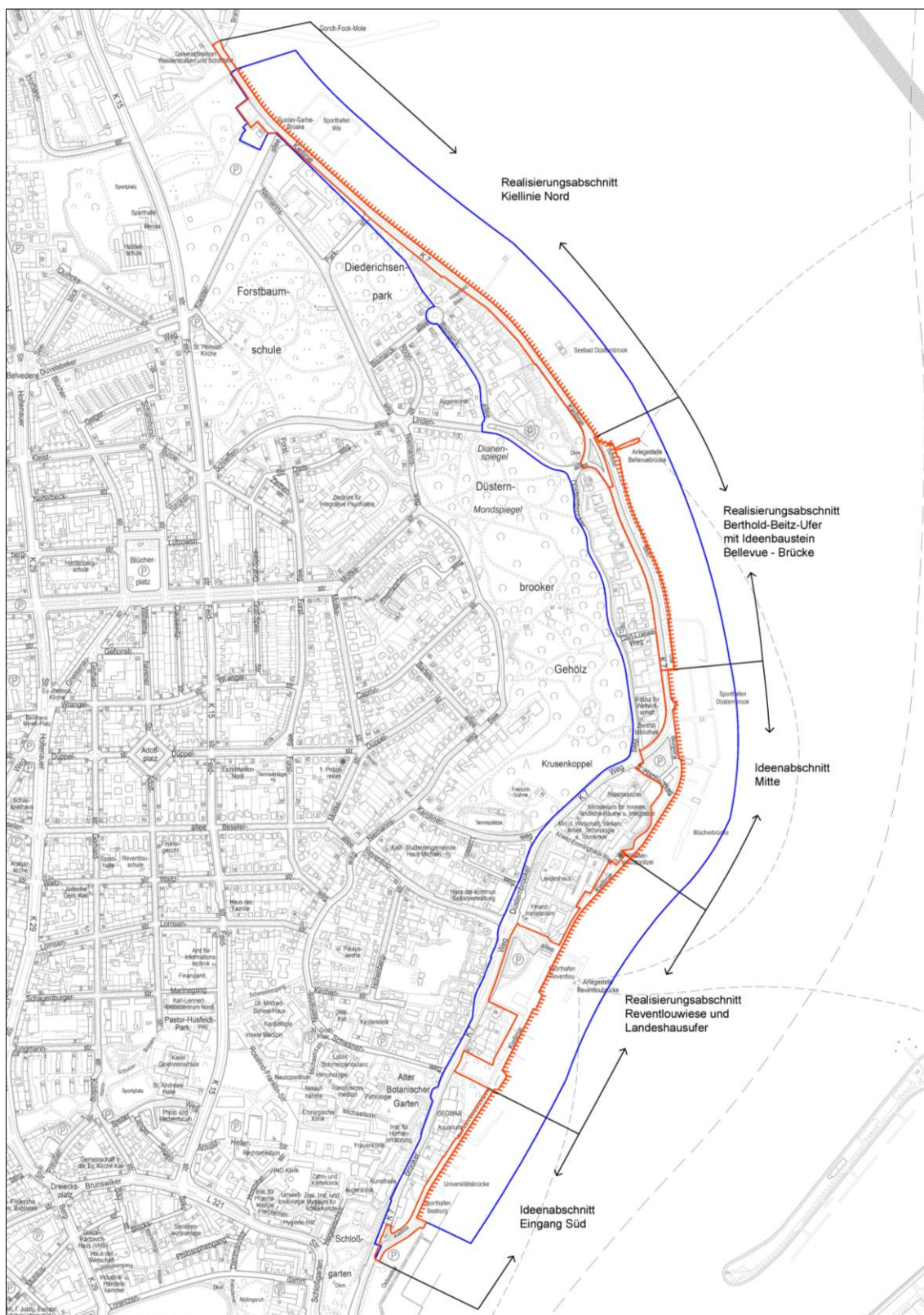


Abbildung 1: Lage des Wettbewerbsgebietes in der Stadt

¹ Quelle: Zwischenbericht Vorbereitende Untersuchungen für das Untersuchungsgebiet 'Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang', complan Kommunalberatung GmbH, Potsdam / bgmr Landschaftsarchitekten GmbH, Berlin in Zusammenarbeit mit Projektgruppe Kiellinie, Dezernat für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/statistik_kieler_zahlen/_statistische_jahrbuecher/Statistischer_Bericht_Nr._279_Kieler_Zahlen_2020.pdf

Kiel Freiraumplanerischer und städtebaulicher Realisierungswettbewerb Uferpromenade Kiellinie mit Ideenteilen Situation



Wettbewerbsgebiet Kiellinie
 Betrachtungsraum Kiellinie

Abbildung 2: Abgrenzung Wettbewerbsgebiet Kiellinie

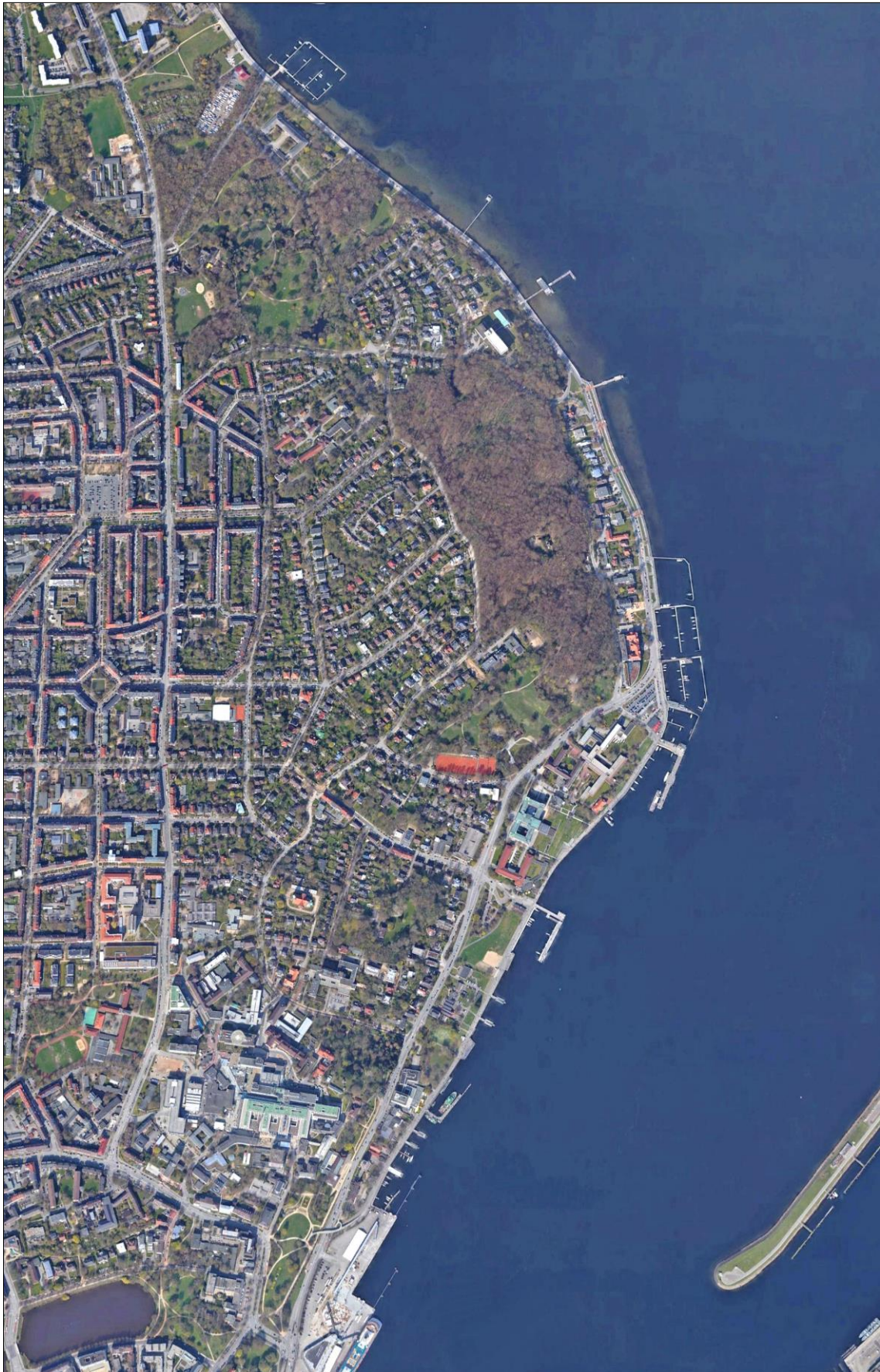


Abbildung 3: Luftbild Wettbewerbsgebiet Kiellinie / Düsternbrooker Fördehang

2 Anlass des Wettbewerbs

Die Kiellinie und der dahinterliegende Düsternbrooker Fördehang sind im Zusammenwirken mit der umgebenden Bebauung als Ensemble zu sehen, das das Bild der Landeshauptstadt Kiel an der Wasserkante entscheidend prägt. Überregional bekannt ist die Kiellinie durch das jährlich stattfindende Segelsportevent und Sommerfestival Kieler Woche.

Die Kiellinie ist die Promenade der Landeshauptstadt Kiel, sie verbindet in bester Wasserlage die Innenstadt mit dem Stadtteil Wik. Sie lebt von ihrer Lage an der Kieler Förde und ihrem direkten Wasserbezug.

Bewohner*innen und Gäste nutzen die Kiellinie auf sehr vielfältigste Art und Weise.

Sie bietet Räume zur sportlichen Betätigung, wie Skaten, Segeln oder Schwimmen, zur Naherholung, zum Arbeiten und Forschen sowie für kulturelles und gastronomisches Angebot.

Auf der Kiellinie gelangt man zu zahlreichen Einrichtungen der Landesregierung, zu Verwaltungs- und Forschungs-, zu Sport- und Freizeit-, Gastronomie- und Bildungseinrichtungen.

Im Kontrast zu den Potenzialen von Kiellinie und Fördehang als Visitenkarte der Stadt stehen umfangreiche Sanierungs- und Erneuerungsbedarfe.

Die städtebaulichen Missstände, die im Rahmen von Vorbereitenden Untersuchungen erfasst und analysiert wurden, berühren insbesondere das Erscheinungsbild und die Nutzbarkeit der öffentlichen Räume entlang der Kiellinie, die ihrer Bedeutung für die Gesamtstadt zunehmend nicht mehr gerecht werden.

Vorrangige Ziele sind, das Zusammenwirken der verschiedenen Nutzungen und Nutzungsansprüche neu zu denken und eine umfassende gestalterische Aufwertung der Kiellinie zu erreichen. Hinzu kommt, dass Anfragen zur Nutzung von Flächen für Gastronomie und / oder Events kontinuierlich zunehmen und den ohnehin schon hohen Nutzungsdruck auf die öffentlichen Freiflächen erhöhen, so dass hier Steuerungsbedarf besteht.

Der Planungswettbewerb soll auch eine Entscheidungsgrundlage für die künftige Gestaltung der nördlichen Kiellinie schaffen, für die im Wettbewerb zwei Varianten mit unterschiedlicher Verkehrsführung zu planen sind.

Darüber hinaus sind in verschiedenen Abschnitten die Uferkanten zu sichern, da sie über die Jahre stark durch Unterspülungen und mikrobakterielle Zersetzungsprozesse beschädigt wurden. Eine Folge ist, dass im Bereich des Berthold-Beitz-Ufers ein erster Abschnitt der Kiellinie bereits 2015 gesperrt werden musste. In diesem Abschnitt wird derzeit in einigem Abstand zur maroden Uferbefestigung eine neue Spundwand errichtet und die Promenade im Zuge dieser Erneuerung verbreitert (siehe Anlage 43). Die Geometrie der künftigen Promenade ist damit an dieser Stelle festgelegt. Allerdings ist die Gestaltung der Oberflächen wesentlicher Gegenstand des Wettbewerbs. Im Bereich des Landeshausufers ist die Spundwand ebenfalls in hohem Maße sanierungsbedürftig.

Hier besteht die Chance im Rahmen der Wettbewerbs Vorschläge zur Verbreiterung und künftigen Geometrie der Promenade zu machen, die zur Verbesserung der Nutzungs- und Gestaltungsqualität beitragen.

Nicht im Wettbewerb, sondern zeitlich nachgeordnet, soll im Rahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme 'Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang' aufgezeigt werden, wie die angrenzende Parklandschaft aus Krusenköppel, Düsternbrooker Gehölz, Forstbaumschule und Diederichsenpark aufgewertet werden kann. Sie fungiert als grüne Verbindung zwischen Stadt und Wasser. Der Fördehang bietet einzigartige Ausblicke auf die Förde und die Kiellinie, die in ihrem Wert zu erhalten und gestalterisch wie funktional weiterzuentwickeln sind.

Auf die Vernetzung des Fördehangs mit der Kiellinie ist im Wettbewerb daher besonderes Augenmerk zu legen.

Aus den genannten Gründen wurde das Untersuchungsgebiet 'Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang' im Oktober 2017 in das Städtebauförderprogramm 'Zukunft Stadtgrün' aufgenommen und nach Anpassung der Förderprogramme in das Programm 'Lebendige Zentren' überführt.

Voraussetzungen dafür, dass die Landeshauptstadt Kiel Fördermittel aus diesem Programm in Anspruch nehmen kann, sind vorbereitende Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB sowie die Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts³, in die der Wettbewerb nach Vorliegen des Zwischenberichts⁴ eingebettet ist.

Die Wettbewerbsergebnisse werden in das städtebauliche Entwicklungskonzept sowie das Umsetzungskonzept der vorbereitenden Untersuchungen integriert.

3 Wettbewerbsgebiet

3.1 Historische Entwicklung

Die Stadt Kiel wurde im 13. Jahrhundert auf der Halbinsel zwischen der Kieler Förde und dem damals noch bestehenden Fördearm Kleiner Kiel gegründet. Ein Straßennetz verband die Straßendörfer Uppant (später Brunswik) mit dem Dorf Kotelwik (später Wik). Der Bereich zwischen Kiels heutigen Stadtteilen Altstadt, Brunswik, Düsternbrook und Wik wurde bis weit in das 19. Jahrhundert vorwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzt. Die land- und forstwirtschaftliche Prägung ist mit dem frei zugänglichen Fördeufer (Kiellinie) und dem Grünzug Krusenkoppel, Düsternbrooker Gehölz, Diederichsenpark und Forstbaumschule bis heute erhalten.

Die bauliche Entwicklung des Abschnittes der Kiellinie zwischen Brunswik und Wik begann 1822 mit der Eröffnung der Badeanstalt Düsternbrook unterhalb der Krusenkoppel, etwa an der Stelle, an der sich heute der Schleswig-Holsteinische Landtag befindet.

1869 erfolgte die Eingemeindung Brunswiks zu Kiel. Entlang des Fördeufers nach Wik wurden Villen und das Hotel Bellevue gebaut. In den 1890er Jahren wurde das stark wachsende Wik eingemeindet. Erst 1901 entstand erstmals ein durchgehender Weg entlang des Fördeufers. Der Marinestützpunkt samt seiner militärischen Verwaltungsgebäude und den großräumigen Hafenanlagen prägt das Erscheinungsbild der Wik bis heute in besonderem Maße.

Aus einer Segelregatta im Jahr 1882 hervorgegangen, ist die Kieler Woche heute das größte Segelsportereignis der Welt und gleichzeitig das größte Sommerfestival Europas. Jahr für Jahr bietet die Segel- und Festivalwoche zehn Tage lang Weltklassesport, musikalische Höhepunkte und hochkarätige Kulturangebote für jedes Alter. Damit zieht die Kieler Woche Ende Juni über 3 Millionen Besucher*innen aus mehr als 70 Nationen in die nördlichste Landeshauptstadt Deutschlands.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts verdichteten sich die nördlich gelegenen Villenvororte. Nördlich des Marinedepots wurde der Strandweg, der der heutigen Kiellinie entspricht, angelegt. Er schützte die Steilhänge des Plateaus zwischen Diederichsenpark und Bellevue vor weiterer Erosion und ermöglichte den Bau einer weiteren Villensiedlung (Bismarckallee / Roonstraße) zwischen Förde und den Grünanlagen. Einen wichtigen Impuls für den südlichen Bereich der Kiellinie gab 1909 die Eröffnung der Kunsthalle nahe dem Schloss. Das ehemalige Krupp'sche Logierhaus wurde 1900/01 als Hotel und Restaurant für Gäste der Kieler Woche errichtet und nach Erwerb durch die Universität in den Jahren 1919 bis 1920 zum Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr (heute „Kiel Institut für Weltwirtschaft“) umgebaut.

Im Jahr 1936 war Kiel Gastgeberin der Segelwettbewerbe der Olympische Spiele, die von den Nationalsozialisten als große Propagandaschau inszeniert wurden. In diesem Kontext entstand am damaligen Hindenburgufer auf Höhe des Kieler Yacht-Clubs der Olympiahafen (heute Sporthafen Düsternbrook). Nach schwersten Kriegszerstörungen im Jahr 1945 wurden die militärischen Standorte im Bereich des Wettbewerbsgebietes zugunsten von Verwaltungseinrichtungen sowie Sport- und Freizeitnutzungen aufgegeben. Seitdem erfuhr der Bereich unterschiedliche Nachverdichtungen. Im Uferbereich wurden Stege für Sport- und Freizeitboote angelegt.

³ Die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel hat am 21.09.2017 die Einleitung Vorbereitender Untersuchungen nach § 141 BauGB für das Untersuchungsgebiet 'Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang' beschlossen.

⁴ Themen der Bestandsanalyse: Städtebauliche Situation und Baustruktur / Stadt- und Landschaftsbild / Öffentlicher Raum und Stadtgrün / Eigentumsverhältnisse / Nutzer*innen und Nutzungen / Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität / Wasserbau und Hochwasserschutz / Technische Infrastruktur

Kiel Freiraumplanerischer und städtebaulicher Realisierungswettbewerb Uferpromenade Kiellinie mit Ideenteilen Situation

1950 nahm der Schleswig-Holsteinische Landtag das wiederaufgebaute Gebäude der Marienakademie in Besitz. Weitere Landesministerien im direkten Umfeld folgten.

1972 war Kiel erneut Austragungsort für die Segelwettbewerbe der Olympischen Spiele. Zu diesem Anlass wurde die Kiellinie als Uferpromenade nach Süden bis zur Seeburg erweitert und in ihrer Gesamtheit neugestaltet.

1980 wurde die Promenade im Abschnitt zwischen Sporthafen Düsternbrook bis zur Bellevuebrücke (heutigen Berthold-Beitz-Ufer) um etwa 15 Meter verbreitert. Bis heute prägen die Gestaltung und Ausstattungsgegenstände der 1970er und 1980er Jahre die Kiellinie in weiten Teilen. Hiervon gibt es wenige Ausnahmen wie z.B. die 2004 neu gestalteten Treppen- und Außenanlagen am Landeshaus.

3.2 Städtebauliche Situation und Baustruktur

Das Umfeld des Wettbewerbsgebiets präsentiert sich heute baulich wie räumlich heterogen. Nahezu alle Gebäude sind zur Förde ausgerichtet. Großstrukturen wechseln sich mit Kleinstrukturen, historischer Bestand mit Neubauten, Hochpunkte mit eingeschossiger Bebauung, dichte Bebauung mit Grün- und Freiflächen ab. Gebäudekonglomerate stehen neben Einzelgebäuden, Dienstleistungsgebäude neben gastronomischen Einrichtungen und Hotels neben Wohnhäusern. Im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes beherbergen Solitärgebäude Vereinshäuser und Gastronomie. Auf Höhe des Berthold-Beitz-Ufers sind vor allem Wohn- und Beherbergungsnutzungen sowie die Privatschule Düsternbrook vorzufinden. Im Untersuchungsgebiet sind historische Stadtstrukturen, zeitgenössisch überformt, vielfach noch erkennbar.

Neben den Villen an der Bismarckallee besitzt insbesondere die Abfolge qualitätsvoller Großbauten vom Kieler Schlossgarten bis zum Institut für Weltwirtschaft und der Übergang in die nachfolgende Villenstruktur eine hohe städtebauliche Qualität. Mit der Agglomeration von Verwaltungs-, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen einerseits sowie Wassersport, Gastronomie- und Hoteleinrichtungen andererseits, wird das Wettbewerbsgebiet durch vielfältige Nutzungen geprägt. Der Landtag Schleswig-Holsteins und die Landesministerien, das Weltwirtschaftsinstitut, die Zentrale Bibliothek sowie die zur CAU gehörenden wissenschaftlichen und kulturellen Institute machen es zu einem multifunktionalen Arbeits- und Repräsentationsort.



Finanzministerium



Gästehaus CAU



Institut für Weltwirtschaft



Krupp'sche Villa Berthold-Beitz-Ufer



Abbildung 4: Baustruktur (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)

3.3 Denkmale

Im Umfeld des Wettbewerbsgebiets befinden sich zahlreiche Bau-, Boden-, Garten- und Grün-denkmale, die als Einzeldenkmale und / oder Sachgesamtheit ausgewiesen sind.

Weite Teile der denkmalgeschützten Grün- und Parkanlagen Forstbaumschule und Diederichsenpark sowie der Orchideenwiese und Teile der angrenzenden Grünanlagen sind zudem als Archäologisches Interessengebiet gekennzeichnet. (s. Abb. 04 Kulturdenkmale). Die Abfolge von und die mit diesen in enger Beziehung stehenden Baudenkmale Gründenkmalen innerhalb des Untersuchungsgebietes gilt als einzigartig.

Als bauliche Anlagen innerhalb geschützter Grünflächen sind u.a. die Gastwirtschaft, die Konzertmuschel, der Getränkepavillon in der Forstbaumschule sowie die Freilichtbühne Krusenkop-pel von Bedeutung.

Die Bau- und Gründenkmalen innerhalb des Untersuchungsbereichs stehen in enger historischer Verbindung zu weiteren Gründenkmalen außerhalb des Untersuchungsbereichs, wie dem Schlossgarten, dem Alten Botanischen Garten, dem Garten der Villa Martius und den Außenanlagen der Pauluskirche.

Objektnummer	Beschreibung
1545 LD	Schlossgarten
50328 LD	Kunsthalle Kiel (Sachgesamtheit)
50329 LD	Gästehaus der CAU
40022 LD	Alter Botanischer Garten (Sachgesamtheit)
11426 LD	Villa Karstadt mit Einfriedung
11304 LD	Garten der Villa Martius
24791 LD	Hohenberg-Treppe
9493 LD	Ehem. Marineintendantur (Finanzministerium)
9489 LD	Ehem. Marineakademie (Landeshaus)
9527 LD	Ehem. Marineakademie, ehem. Kommandeurshaus (Gästehaus)
3184 LD	Ehem. Marine-Nachrichten-Versuchsanstalt (Wasserschutzpolizei)
10196 LD	Ehem. Minist. f. Ernährung, Landwirtschaft u. Forsten (Staatskanzlei)
9490 LD	ehem. Krupp'sches Logierhaus (Institut für Weltwirtschaft)
27058 LD	Krupp'sche Villa mit Einfriedungsmauer und Gartenhaus
3166 LD	Denkmal „Carl Loewe“
44887 LD	Haus Welt-Club
11233 LD	Villa
11672 LD	Villa
3175 LD	Seesoldaten-Ehrenmal
28811 LD	Düsternbrooker Gehölz
11867 LD	Diederichsenpark mit Aussichtsterrasse und allen weiteren Bestandteilen
50706 LD	Ehem. Luftkreiskommando (Sachgesamtheit)
50681 LD	Plastik "Hafen 77"
11671 LD	Ehem. Marine-Artillerie-Inspektionsgeb. (Wasser- u. Schifffahrtsdirektion)
13679 LD	Flandernbunker

Abbildung 5: Denkmale im Betrachtungsraum (Quelle: Denkmalliste Stadt Kiel 2021)



Abbildung 6: Kulturdenkmale (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)

3.4 Stadt- und Landschaftsbild

Die fördeseitige Ansicht der Kiellinie ist von herausragender Bedeutung für ihre Wahrnehmung durch Gäste und Kieler*innen, die mit Schiffen nach Kiel hinein- oder aus Kiel herausfahren.

Eine Besonderheit der wasserseitigen Stadtansicht ist die Überlagerung von Stadt und Landschaft. Die Stadtansicht wird in der Annäherung von Norden (an Bord von Sportbooten, Kreuzfahrtschiffen und Fähren) ab dem Marinehafen durch an das Ufer heranrückende waldartigen Park- und Grünanlagen bestimmt.

Als städtebauliche Dominante bildet sich das mehrgeschossige Maritim-Hotel in der Hochlage des Düsternbrooker Fördehangs ab. Darüber hinaus bestimmen mehrere solitäre Gebäude und die niedergeschossigen Quartiere zwischen Diederichsenpark und Düsternbrooker Gehölz das Bild.

Richtung Innenstadt verschneiden sich der Stadt- und der Landschaftsraum in der Stadtansicht zunehmend. Hier rückt die Bebauung an die Kiellinie heran. Die Landschaft wird zur 'Kulisse' und nimmt topografisch bis auf Höhe des Schlossparks ab.

Mit der Richtung Zentrum zunehmend präsenten Stadtansicht, verstärkt sich die Prägung des Ufers durch bauliche Anlagen. Während das Westufer ab dem Marinestandort zunächst punktuell durch den Sporthafen Wik, einen privaten Anleger auf Höhe Hirschfeldblick, die Seebrücke des Seebads Düsternbrook und den Bellevue-Anleger bestimmt ist, bilden sich ab dem Berthold-Beitz-Ufer, beginnend mit dem Sporthafen Düsternbrook, in dichter Folge Anlagen an der Kiellinie ab. Ab dem Ostseekai wird die Wasserkante von flächigen Hafenanlagen mit Anlegern und Logistikflächen bestimmt. Zwischen Schifffahrtsmuseum und Sartorikai weist ein bauliches Ensemble auf die dahinterliegende, dicht bebaute Altstadt.



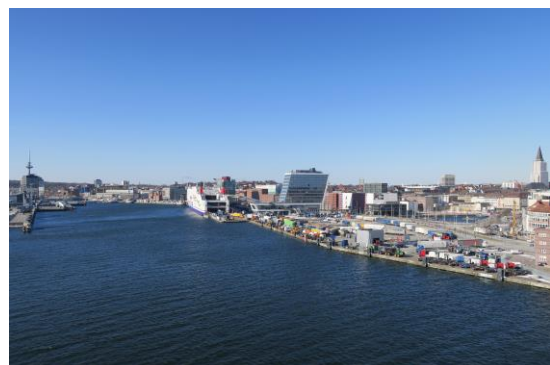
Blick von Süd nach Nord auf Düsternbrooker Fördehang und Marinehafen © Betty Bogya, Kiel



Blick von Ost nach West auf Finanzministerium und Landtag © Betty Bogya, Kiel



Blick von Nord nach Süd auf Gästehaus CAU © Betty Bogya, Kiel



Blick von Nord nach Süd auf Schwedenkai und Altstadt © Betty Bogya, Kiel

3.5 Freiflächen und Landschaftsraum

Der Fördering⁵ zwischen Ostseekai und dem Marinestandort in Wik ist durch Freiflächen und Parkanlagen bestimmt. Als Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes (LSG) "Kieler Fördeumgebung (Düsternbrook)" (siehe Anlage 20) haben die Parkanlage Orchideenwiese, der Diederichsenpark, die Parkanlage Forstbaumschule, das Düsternbrooker Gehölz und die Krusenkoppel seit 1980 einen besonderen Schutzstatus. Das ca. 63 ha große Gebiet präsentiert sich mit Hängen, die zum Fördeufer abfallen. Das Gelände wird durch Wald- und Rasenflächen sowie Großbäume, darunter alte und exotische Exemplare, geprägt. Die Grün- und Parkanlagen sind zum Teil denkmalgeschützt und leisten aufgrund ihrer räumlichen Nähe zur Innenstadt und zu den angrenzenden Wohngebieten im Kontext mit weiteren Grünflächen einen sehr großen Beitrag zur Naherholung sowie den Natur- und Klimaschutz der Stadt. Im Folgenden werden sie in ihrer Abfolge von Süd nach Nord benannt.

Schwanenwiese

Die öffentliche Grünanlage Schwanenwiese ist Bestandteil einer Grünverbindung, die vom zentral gelegenen Schrevenpark über die Grüntangente Nord und den Pastor-Husfeldt-Park, entlang des Alten Botanischen Gartens, bis zur Kiellinie reicht.

Die Schwanenwiese ist überwiegend im südlichen Bereich durch alten Baumbestand und durch zum Wasser abfallende Topografie geprägt. Sie bietet von einer erhöht gelegenen Terrasse weite Ausblicke auf die Kieler Förde und ihre vielfältigen Uferbereiche. Der Zugang zur Schwanenwiese vom Düsternbrooker Weg erfolgt über eine nicht barrierefrei gestaltete Rampe. Die gesamte Schwanenwiese wird während der jährlich im Juni stattfindenden Kieler Woche intensiv als Veranstaltungsort für Musikfestivals oder als Standort für Festzelte genutzt.



Schwanenwiese: - Blick von West nach Ost



Schwanenwiese: Blick von Kiellinie nach Westen

Reventlouwiese mit angrenzenden Flächen

Die Reventlouwiese bildet als größte öffentliche Grünfläche aufgrund ihrer zentralen Lage, der guten Besonnung und der vielfältigen Nutzungen das Herzstück der Kiellinie. Sie ist durch ein sanft zur Förde abfallendes Gelände und weitläufige Rasenflächen gekennzeichnet. Von der höher gelegenen Westseite bieten sich weite Blicke über die Kieler Förde und auf die Promenade. Die Grünfläche wurde mit dem südlichen Abschnitt der Kiellinie anlässlich der Segelolympiade 1972 aufgewertet. Seit dieser Zeit wird sie intensiv für vielfältige Veranstaltungen, insbesondere Konzerte genutzt, was immer wieder aufwendige Instandsetzungen erfordert. Während der Kieler Woche finden hier Veranstaltungen mit Festivalcharakter statt. Außerhalb der Veranstaltungen wird die Wiese bei gutem Wetter von vielen Personen zum Aufenthalt, für Spiel und Sport, zum Sonnenbaden und Picknicken genutzt.

⁵ Der Begriff 'Fördering' stammt aus dem freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland. Er ist ein Ring mit aus Freiräumen, die der Erholung und dem Biotopverbund entlang der Förde dienen. Er ist damit der innerste der drei Ringe aus dem Freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland. Siehe: https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/kiel_plant_baut/leitbilder_konzepte/_dokumente_freiraumliches_leitbild/Erlaeuterungstext.pdf (S. 9)

Kiel Freiraumplanerischer und städtebaulicher Realisierungswettbewerb Uferpromenade Kiellinie mit Ideenteilen Situation

Vor dem Hintergrund der Vielzahl der stattfindenden Veranstaltungen ist die Wiese nur wenig möbliert. Das bestehende Mobiliar kann bei Bedarf leicht ausgebaut werden. Seit 2003 wird am südlichen Ende der Reventlouwiese jährlich von Mai bis September das Segelcamp 24/7 aufgebaut, das für Kiel als Sailing City von großer Bedeutung ist und sich großer Beliebtheit erfreut. Das mit hohen Bauzäunen abgegrenzte Areal öffnet sich allerdings nur an der zur Promenade ausgerichteten Seite zum umgebenden öffentlichen Raum. Hinter dem Camp entsteht ein als Aufenthaltsbereich unattraktiver, wenig genutzter Raum ohne Sichtbeziehungen auf die Promenade, wie auf die Förde. Auch bei der Annäherung über den benachbarten Verbindungsweg entlang des Grundstücks des Kieler Kanu-Clubs e.V. verstellt das Camp wichtige Sichtbeziehungen. Ergänzt wird das Angebot des Camps durch eine maritime Klein-Gastronomie, die sich bei den Besucher*innen großer Beliebtheit erfreut. Mit der Bereitstellung eines provisorischen saisonalen Badestegs einschließlich landseitiger Infrastruktur wie Badekabinen und WC-Anlage, wurden an dieser Stelle 2019 erstmals die Voraussetzungen für einen kostenlosen Badebetrieb geschaffen (siehe Anlage 42). Die Liegewiese mit Badesteg und den Angeboten des Camps stellt ein attraktives Angebot dar.

Neben dem städtischen Badesteg, befinden sich in diesem Abschnitt der Kiellinie einige Stege, die von den angrenzenden Wassersportvereinen genutzt werden, um Ruderboote und Kanus zu Wasser zu lassen. Konflikte zwischen der Badenutzung und der Sportnutzung sind nicht ausgeschlossen. Die Steganlagen werden mangels Alternativen zum unmittelbaren Aufenthalt am Wasser sowie als Einstieg ins Wasser zum Schwimmen genutzt. Auf der promenadenbegleitenden Grünfläche zwischen der Schwanenwiese und der Reventlouwiese befinden sich die einzigen beiden Spielgeräte an der Kiellinie. Die Reventlouwiese wird diagonal von einem asphaltierten, nicht barrierefreien Weg durchquert, der den Mobilitätsknoten Bushaltestelle Reventlouallee / Fähranleger Reventloubrücke mit dem Düsternbrooker Weg verbindet. Nördlich und östlich grenzen Verkehrsflächen (großer Parkplatz / Wendeschleife ÖPNV / Reventloubrücke) und Gastronomiebetriebe an, die sukzessive in die Freiräume drängen. Im Westen ist die Wiese durch die Kreisstraße "Düsternbrooker Weg" begrenzt, nach Süden schließt das Grundstück des Kieler Kanu-Clubs e.V. an.



Reventlouwiese: Blick von Nord nach Süd



Reventlouwiese: Blick von West nach Ost auf Kiellinie



Fördeseitige Ansicht Reventlouwiese



Umkleidekabinen an der Reventlouwiese

Freianlage am Landtag

Im Jahr 2004 wurde im Rahmen des Umbaus des Landeshauses und des Plenarsaalneubaus, die Freianlage des Landeshauses zur Kiellinie mit einer großzügigen, vielfältig nutzbaren, und gestalterisch hochwertigen Sitzstufenanlage neugestaltet. Sie bietet eine hohe Aufenthaltsqualität mit Blicken auf die Förde und die gegenüberliegende Schwentinemündung am Ostufer. Die Treppenanlage liegt zu großen Teilen auf städtischem Grund, der sich in Obhut des Landes Schleswig-Holstein befindet.

Freifläche südlich der Blücherbrücke

Zwischen dem Gebäude der Wasserschutzpolizei und dem Bernhard-Harms-Weg befinden sich vor den Landesministerien zwei Grünanlagen samt Rasenflächen und umgebenden Gehölzbeständen, die in der hier sehr engen Kiellinie eine Aufweitung bieten. Die Grünanlagen gehören in ihrer heutigen einfachen Gestaltung (u.a. unzureichendes Stadtmobiliars) zu den wenigen nutzungsoffenen Räumen, die nicht von gastronomischen Einrichtungen belegt oder geprägt sind.

Freiflächen am Berthold-Beitz-Ufer (BBU)

Im Verlaufe des Berthold-Beitz-Ufers bildeten sich vor der Ufersanierung bandförmige Freiflächen im Querschnitt der Kiellinie ab.

Freifläche am Anleger Bellevue

Am östlichen Ende der Lindenallee, die durch das Düsternbrooker Gehölz hinunter bis zur Förde führt, liegt eine kleine Freifläche, die durch Rasenflächen geprägt ist. Sie befindet sich unterhalb des Marinesoldaten-Ehrenmals. Während der Olympischen Spiele 1936 wurde diese Freifläche für Ehrungen genutzt. Die Freifläche wird durch eine Treppenanlage in zwei Ebenen unterteilt, die nicht barrierefrei erreichbar sind. Einfache Bänke laden zum Verweilen mit Blick auf die Kieler Förde ein. Allerdings ist die Aufenthaltsqualität durch Kfz-Verkehr eingeschränkt. Die Querung der Kiellinie am Übergang zum Anleger Bellevue ist nicht barrierefrei ausgebaut. Bordsteine sind nicht abgesenkt und taktile Bodenindikatoren zur Orientierung blinder und sehbehinderter Menschen fehlen gänzlich. Konflikte mit dem motorisierten Verkehr sind die Folge.

Hirschfeldblick

Die Grünanlage Hirschfeldblick, die dem Gartentheoretiker und Kieler Universitätsprofessor Christian Cay Lorenz Hirschfeld gewidmet ist, liegt zwischen Bismarckallee und Kiellinie. Die hochgelegene Grünanlage mit ca. 2.000 qm bietet einen exponierten Blick über das Wasser bis zur gegenüberliegenden Fördeseite. Eine Treppenanlage gliedert die Fläche in mehrere Ebenen. Bänke laden zum Verweilen ein. Der Hirschfeldblick wird von Osten über eine gewundene, nicht barrierefreie Treppenanlage erschlossen. Ein weiterer Zugang besteht westlich vom Rondell in der Bismarckallee. Dieser Zugang mündet auf den landseitigen Fußweg an der Kiellinie ohne Fortführung über die Straße.



Aufgang zum Hirschfeldblick



Hirschfeldblick ©Landeshauptstadt Kiel - Julia Fendler

Diederichsenpark

Der Diederichsenpark, der in den 1780er Jahren als Obstbaumschule von Hirschfeld angelegt wurde, hat eine Größe von ca. 4,5 ha. Der Park weist einerseits eine offene intensiv gepflegte Rasenfläche, andererseits einen Laubwald auf. Im westlichen Bereich befinden sich kleinflächige Altbaumbestände; im Nordosten alte Solitäre. Der Diederichsenpark wird intensiv für die Naherholung genutzt. Das zur Förde abfallende Gelände ist eine beliebte Picknick- und Hundeauslauffläche. Eine Sichtachse bietet Blicke auf das Wasser auch von den höher gelegenen Bereichen aus. Der Diederichsenpark ist über schmale Fußwege vom Niemansweg zu erreichen. Ein weiterer Zugang besteht über eine Treppe von der Kiellinie, ein gesicherter Überweg über die Straße existiert nicht. Die vorhandenen Sitzmöglichkeiten sind veraltet.



Diederichsenpark: Treppe zur Kiellinie



Diederichsenpark Fördeblick © LH Kiel Bodo Quante

Orchideenwiese

Die Orchideenwiese erstreckt sich zwischen der Kiellinie und der Feldstraße. Sie ist ein wichtiger Teil der Grünverbindung, die vom Holsteinstadion über den Schullredder und die Homannstraße bis zur Förde reicht. Die Grünfläche ist durch große Freiflächen und markante Einzelbäume geprägt. An der Kiellinie befindet sich eine nährstoffreiche Nasswiese, auf der im Sommer Orchideen blühen. Das leicht zum Wasser abfallende Gelände bietet von den oberen Bereichen über die Kieler Förde weite Blicke auf die offene Ostsee, was dem Grünzug den Beinamen 'Fördeblick' gab. Bei klarem Himmel ist dieser Bereich über die meiste Zeit des Jahres durch Abendsonne geprägt. Im Rahmen der Neugestaltung der Orchideenwiese im Jahr 2010 wurden die Bänke und die Beleuchtung erneuert und ein befestigtes Wegesystem geschaffen, das eine attraktive und barrierefreie Verbindung zwischen Kiellinie und Feldstraße bietet. In der Zusammenschau sind die Stadt- und Landschaftsansichten von der Förde auf die Kiellinie sowie von der Kiellinie auf die Förde von besonderer städtebaulicher und historischer Bedeutung. Wechselseitige Blickbeziehungen von den Fördehängen auf die Kiellinie und das Wasser bieten die Möglichkeit, den Düsternbrooker Fördehang und die Kiellinie stärker als bislang zu vernetzen. Besondere Anknüpfungspunkte hierfür sind die vorhandenen Aussichtspunkte innerhalb der Parkanlagen, die beliebte Anlaufpunkte für Erholungssuchende sind.



Orchideenwiese: Blick von Kiellinie nach Süd



Blick von Nord nach Süd auf Seglervereinigung



Abbildung 7: Freiflächen und Landschaftsraum (Quelle: VU 2020)

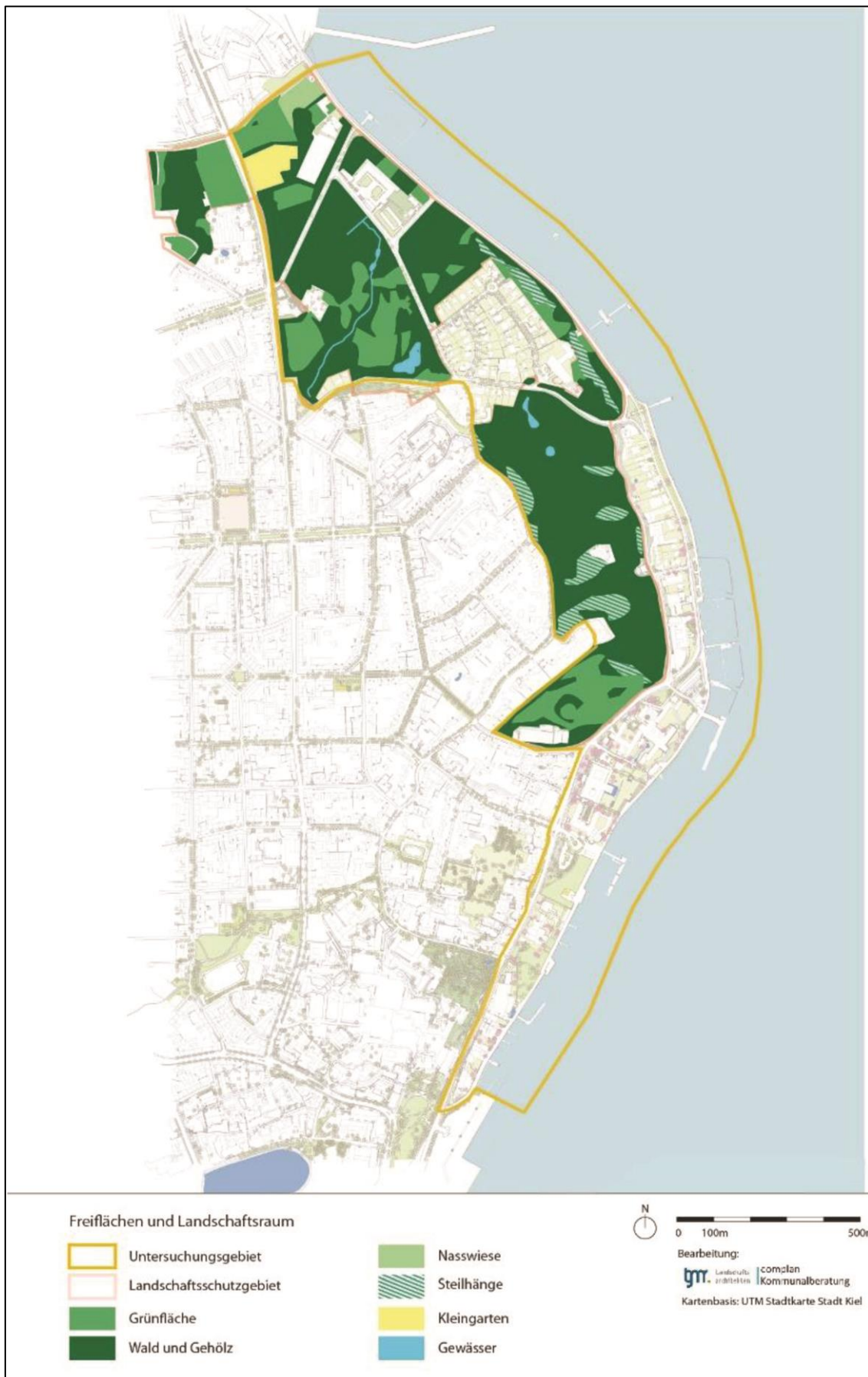


Abbildung 8: Freiflächen und Landschaftsraum (Quelle: VU 2020)

3.6 Topografie

Die bauliche Entwicklung der Kiellinie und des Fördehangs ist maßgeblich durch die Topografie des Geländes beeinflusst, die ein Ergebnis der Weichseleiszeit ist. Beim Abschmelzen des Gletschers im heutigen Fördetal blieben an den Längsseiten Moränen aus Sand, Lehm und Steinen zurück, die zum Teil bis an die Förde reichten. Strömungen in der Förde brachen kontinuierlich Teile der Hügelkante ab und formten ein Steilufer aus. Bis zum Ausbau der Kiellinie unterlag der Bereich zwischen Diederichsenpark und Bellevue unmittelbar der Abbruchtätigkeit der Ostsee.

Die höchsten und steilsten Hänge befinden sich im Bereich des Hirschfeldblickes und dem Umfeld des Diederichsenparks. Auch das Düsternbrooker Gehölz ist von baumbestandenen Steilhängen geprägt. In der südlichen Hälfte des Gebietes liegen flache Sedimentflächen vor den Abbruchkanten, die sich für eine Bebauung anboten. Das sanfter abfallende Gelände ist heute an der Schwanenwiese sowie an der Reventlouwiese nachvollziehbar, wodurch im rückwärtigen Bereich der Freiflächen exponierte Blicke über die Förde sowie auf die Promenade möglich werden.



Hirschfeldblick ©Landeshauptstadt Kiel - Julia Fendler



Diederichsenpark: Blick auf Förde



Treppenanlage Diederichsenpark



Reventlouwiese Topografie



Schwanenwiese: Blick Richtung West

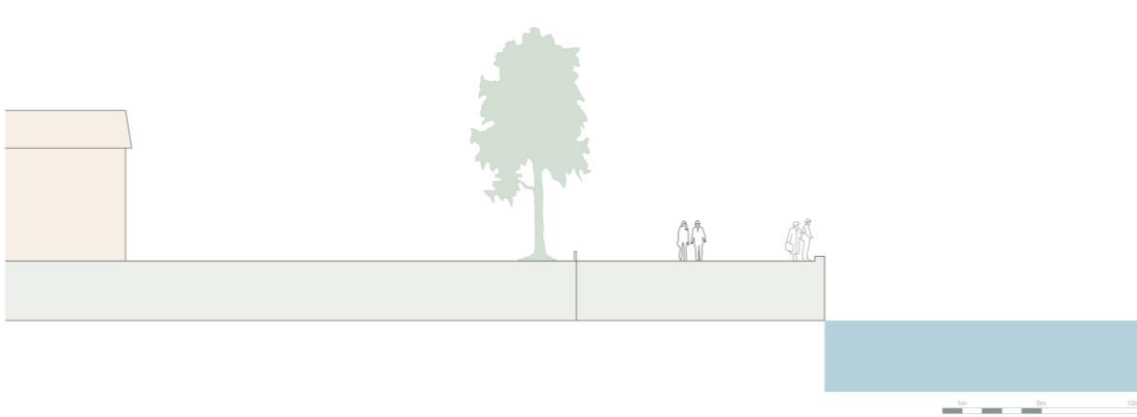


Reventlouwiese: Blick auf Förde

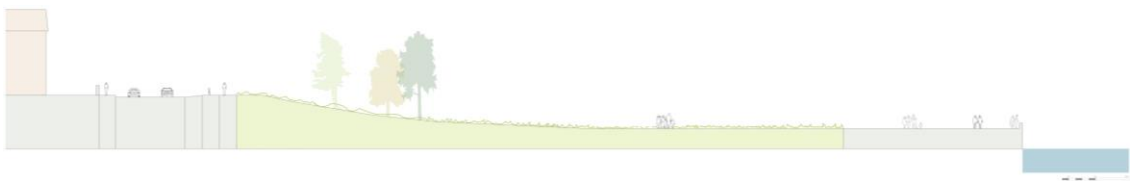


Abbildung 9: Raumabfolge (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)

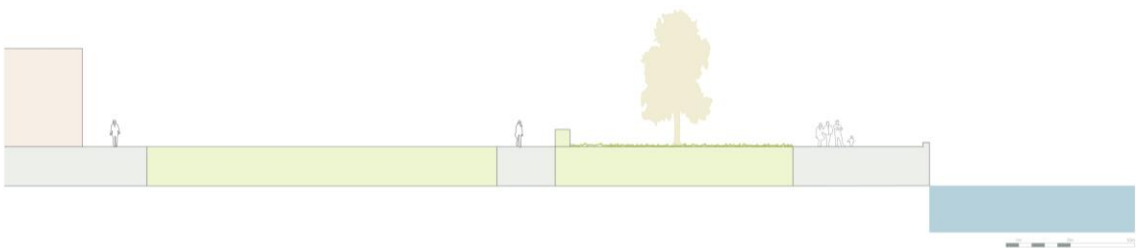
B



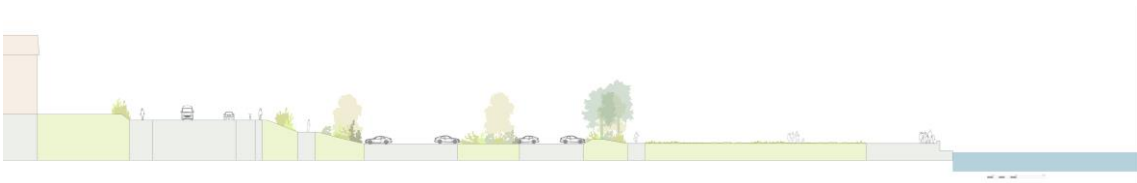
Schnitt a (o.M.)



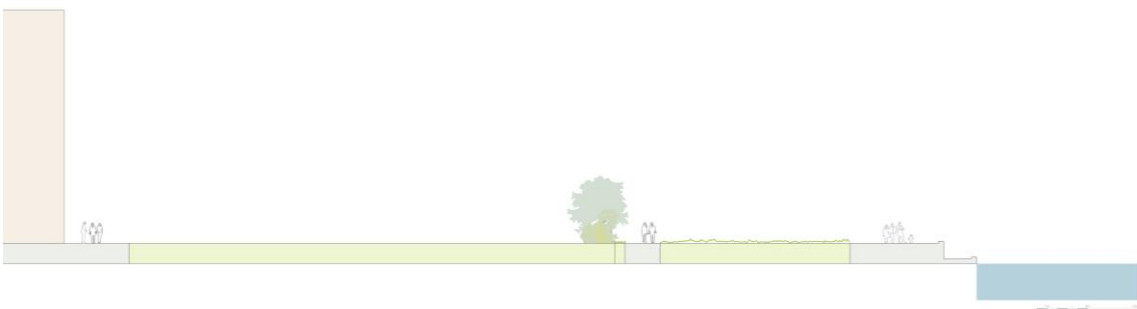
Schnitt b (o.M.)



Schnitt c (o.M.)

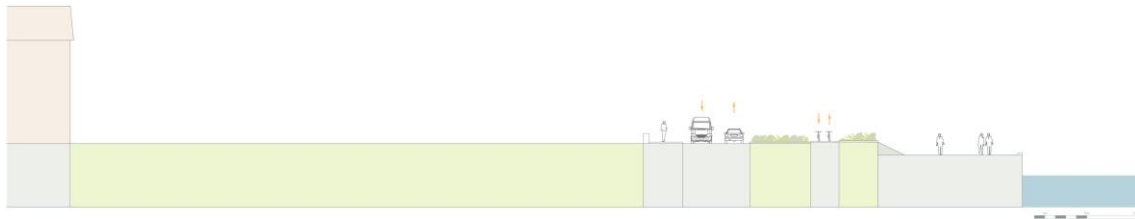


Schnitt d (o.M.)

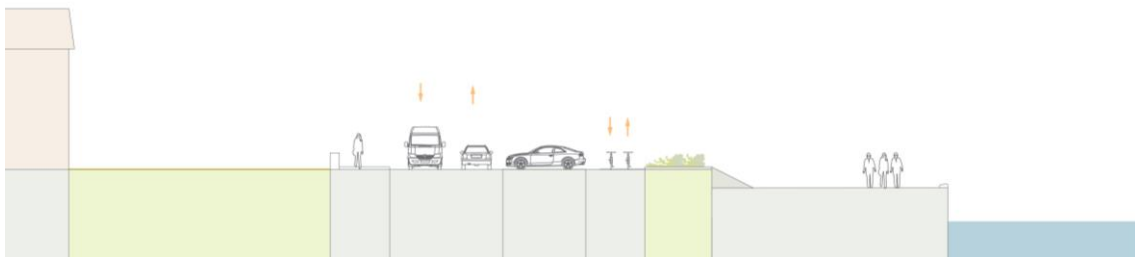


Schnitt e (o.M.)

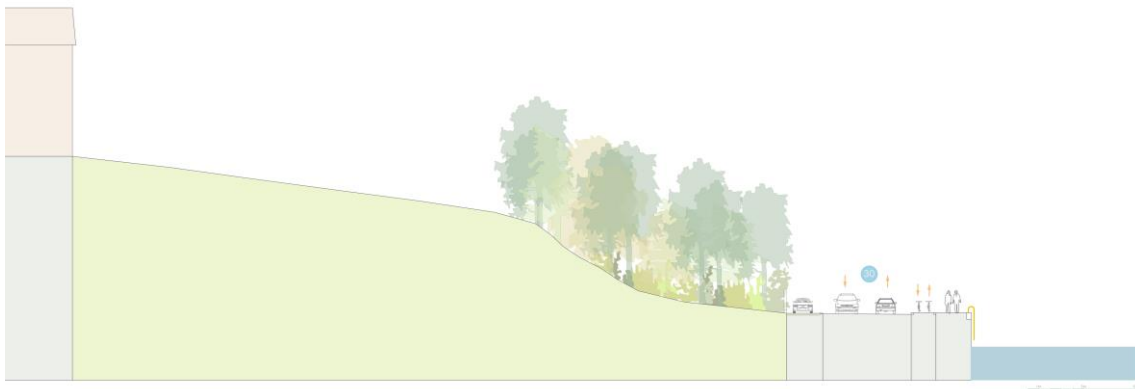
Abbildung 10: Schnitte a, b, c, d, e (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)



Schnitt g (o.M.)



Schnitt h (o.M.)



Schnitt i (o.M.)



Schnitt f (o.M.)

Abbildung 11: Schnitte f, g, h, i (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)

3.7 Straßen und Wegenetz

Die Straßenräume im und um das Wettbewerbsgebiet prägen über ihre verkehrliche Funktion hinaus die Qualität des öffentlichen Raums.

Kiellinie

In Verlängerung der Kaistraße nach Norden sind der Düsternbrooker Weg und der nördliche Teil der Kiellinie, der Abschnitt der Straße Kiellinie zwischen Bernhard-Harms-Weg und Feldstraße, als Kreisstraße K 7 klassifiziert.

Ab dem Institut für Weltwirtschaft in Richtung Norden führt die Straße Kiellinie u.a. Quell- und Zielverkehre zu den Einrichtungen des Landes Schleswig-Holstein im Bereich des Landeshauses und einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr. Nördlich der Lindenallee sind die Seebadeanstalt und die Seebad bis zur Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt der einzige Anlieger. Das heißt, dass dieser Abschnitt im MIV fast ausschließlich Durchgangsverkehr führt. Der straßenbegleitende Geh- und Radweg (Zweirichtungsradweg) in diesem Abschnitt hat eine zu geringe Breite, was häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr führt.

Südlich des Instituts für Weltwirtschaft, im Abschnitt Düsternbrooker Weg und Bernhard-Harms-Weg, ist die Kiellinie als Promenade (verkehrsrechtlich Gehweg mit 'Radfahrer frei') ausgebildet. Touristischer Aufenthalt, Erholung Suchende und Freizeitsportler*innen prägen folglich das Bild. Auch hier kommt es zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.



Kiellinie: Höhe Sporthafen Seeburg



Kiellinie: Höhe Berthold-Beitz-Ufer



Kiellinie: Höhe Seebad Düsternbrook



Kiellinie: Höhe Sporthafen Wik

Düsternbrooker Weg

Der zwischen Prinzensgarten und Bernhard-Harms-Weg als Kreisstraße klassifizierte Düsternbrooker Weg verbindet die öffentlichen und wissenschaftlichen Einrichtungen (Landtag, Universitätsklinikum, GEOMAR, Institut für Weltwirtschaft) mit dem äußeren Erschließungssystem der Stadt. Der Düsternbrooker Weg dient darüber hinaus der Verbindung der nördlich, südlich und westlich angrenzenden Stadtteile.

Mit einem durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsaufkommen von ca. 13.000 Kfz/24h stellt der Düsternbrooker Weg den Straßenzug mit der höchsten verkehrlichen Bedeutung im Untersuchungsgebiet dar. Über ihn wurde bislang die Veloroute 05 geführt, die die Innenstadt Kiels mit Holtenau und Pries-Friedrichsort verbindet. Zukünftig ist für den Düsternbrooker Weg in dem als Kreisstraße klassifizierten Abschnitt die Führung der Förde-Route vorgesehen. Die Förde-Route ist dabei als Veloroute 1 Teil des Premiumradroutennetzes der Landeshauptstadt Kiel. Im Abschnitt zwischen Bernhard-Harms-Weg und Lindenallee schließt der Düsternbrooker Weg unmittelbar östlich an das Düsternbrooker Gehölz an.

Carl-Loewe-Weg

Der Carl-Loewe-Weg verläuft zwischen dem Düsternbrooker Weg und der Kiellinie. Aufgrund der topographischen Situation bestehen hier gute Voraussetzungen für eine bedingt barrierefreie Durchwegung durch das Düsternbrooker Gehölz.

Ausgehend von der angrenzenden Bebauung und der Lage im Straßennetz ist die Bedeutung des Carl-Loewe-Wegs für den motorisierten Verkehr gering. Die Fußverkehrsführung ist einseitig im südlichen Seitenraum angeordnet. Der nördliche Seitenraum ist durch Stellplätze geprägt.

Koesterallee / Niemannsweg / Lindenallee

Der Straßenzug Koesterallee / Niemannsweg/ Lindenallee ist Teil des Erschließungsnetzes des Stadtteils Düsternbrook. Er verläuft an der Koesterallee zunächst senkrecht zur nord-südgerichteten Feldstraße im Westen und dem Düsternbrooker Weg bzw. der Kiellinie im Osten, dann am nördlichen Niemannsweg parallel zu den genannten Straßen. Er mündet senkrecht in den Düsternbrooker Weg und die Kiellinie. Der gesamte Straßenzug bietet fußläufige Verbindungen zwischen den westlich angrenzenden Stadtgebieten und den Erholungsbereichen Forstbaumschule, Düsternbrooker Gehölz und Fördeufer und führt gleichzeitig den ÖPNV. Die Koesterallee weist erhebliche Straßenschäden auf. Ihr Erscheinungsbild ist wie die des Niemannsweges durch die angrenzenden Waldflächen der Forstbaumschule geprägt.

Westlich der Koesterallee befindet sich ein städtischer Parkplatz, der in den Wintermonaten als Abstellplatz für Boote und Wohnmobile genutzt wird und künftig in den Frühjahrs- und Sommermonaten zum Teil als Parkplatz für Wohnmobile, aber auch für den MIV zur Verfügung gestellt wird.

Die Kreuzung Schlieffenallee / Lindenallee / Niemannsweg wurde vor einigen Jahren barrierefrei umgestaltet. Im Jahr 2015 wurde die Lindenallee umgebaut und saniert. In diesem Kontext entstand die barrierefreie Bushaltestelle Roonstraße.

Schlieffenallee

Die Schlieffenallee verbindet die Feldstraße mit der Kreuzung Schlieffenallee / Lindenallee / Niemannsweg. Sie hat ausschließlich direkt Erschließungsfunktion für die Anlieger*innen und ist nicht Teil des Hapterschließungsnetzes.

Parkstraße

Die Parkstraße verläuft zwischen dem Diederichsenpark und dem Bundesamt für Migration und Flüchtlinge. Sie verbindet die Kiellinie mit dem Niemannsweg.

Feldstraße

Die Feldstraße ist als zentrale Erschließungsachse eine wichtige Zufahrt zur Kieler Innenstadt. Als Kreisstraße hat sie eine hohe Verbindungs- und Sammelfunktion.

Öffentliche Einrichtungen und wichtige Fußgängerziele wie die Hebbelschule, die Kirche St. Heinrich und die Forstbaumschule liegen an der Straße oder in unmittelbarer Nähe. Von der Feldstraße zweigen Fußwege zum Fördeufer ab. Nördlich der Koesterallee wird der Seitenraum der Feldstraße als Parkplatz für Wohnmobile zweckentfremdet.

Reventlouallee

Die Reventlouallee dient als Sammelstraße und Zubringerstraße in Richtung Reventloubrücke und Landeshaus aus Richtung Westen. Sie ist Teil einer Tempo-30-Zone.



Abbildung 12: Straßen und Wegenetz (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)

3.8 Eigentumsverhältnisse

Die flächenbezogene Darstellung der Eigentümerstruktur zeigt, dass sich ein hoher Anteil der Liegenschaften an der Kiellinie und im Düsternbrooker Fördehang in öffentlicher Hand befindet.

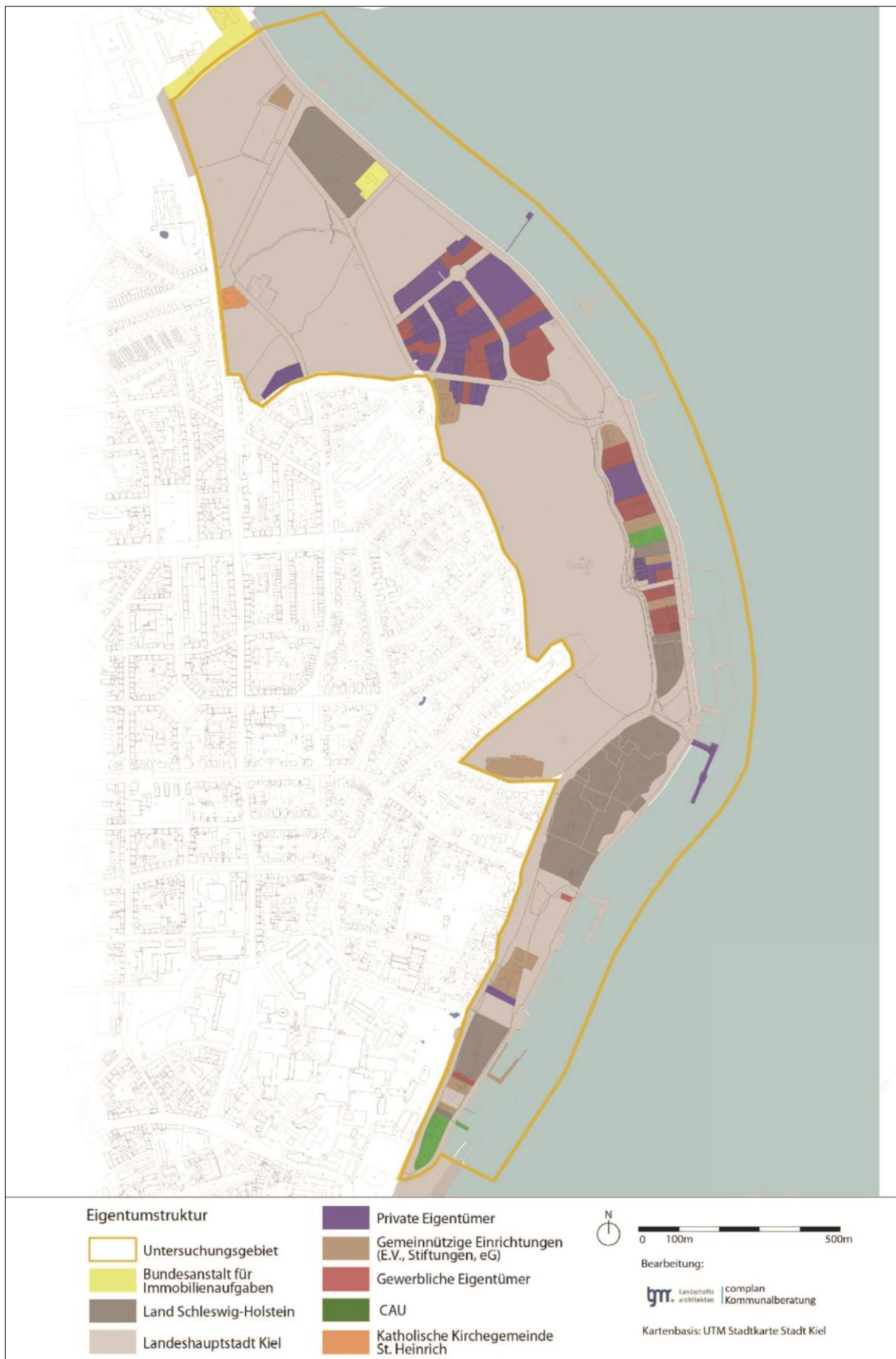


Abbildung 13: Eigentumsverhältnisse (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Landeshauptstadt Kiel wurde am 4. Dezember 2000 von der Ratsversammlung beschlossen (siehe Anlage 18). Die konkretisierten Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind in Zielplänen, Fachkarten und der Begründung dargestellt. Für das Wettbewerbsgebiet werden folgende Aussagen getroffen:

- Erhalt und Weiterentwicklung örtlicher Verbundstrukturen, insbesondere Erhalt und Weiterentwicklung des innerstädtischen Grünzuges Fördehang
- Aufwertung der öffentlichen Grün- und Freifläche an der Blücherbrücke (Bereich Parkplatz)
- Herausarbeitung der besonderen Sichtbezüge vom Fördehang sowie von Freiflächen auf die Förde
- Bewahrung des Landschaftsbildes von der Wasserseite mit wenig Bebauung und dem bewaldeten Fördehang
- Stärkung der Kiellinie als stadtnaher Erholungsraum
- Weiterentwicklung des Hauptwanderwegs R3 (Fördewanderweg) und des Ostseeküsten-Radwanderwegs
- Stärkung von Kiellinie und Förde in der Funktion als Siedlungsklimatop mit lokaler Ausgleichsfunktion für den angrenzenden Siedlungsraum, Gewährleistung der Zufuhr kühler Luft aus dem Fördebereich in die besiedelten Flächen
- Schutz von Böden mit oberflächennahem Grundwasser bzw. Schutz des hoch anstehenden Grundwassers
- Durchführung von Entsiegelungsmaßnahmen.



Grünzug Fördehang



Parkplatz Blücherbrücke



Hirschfeldblick © Landeshauptstadt Kiel - Julia Fendler



*Wasserseitiges Landschaftsbild Kiellinie
© Betty Bogya, Kiel*



Abbildung 15: Ausschnitt Landschaftsplan (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)

Landschaftsschutzgebiet Kieler Fördeumgebung

Im Bereich der Landeshauptstadt Kiel sind sieben Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen. Das Landschaftsschutzgebiet Kieler Fördeumgebung erstreckt sich über eine Fläche von rd. 63 ha. Es umfasst die Flächen Krusenköppel, Düsternbrooker Gehölz, Diederichsenpark und Forstbaumschule. Das Gebiet ist durch das stark hügelige Gelände zur Förde, Parkanlagen mit altem Baumbestand sowie einen hohen Waldanteil gekennzeichnet.

Das Gebiet wurde im Jahr 1980 unter Schutz gestellt und stellt das älteste Landschaftsschutzgebiet der Stadt Kiel dar. Gemäß Artikel § 3 der Landschaftsschutzverordnung ist das Landschaftsbild durch Bewahrung der schutzwürdigen Merkmale des Gebietes zu erhalten, zu pflegen und soweit erforderlich zu entwickeln und wiederherzustellen.

Der Naturgenuss ist zu gewährleisten.

Das Landschaftsschutzgebiet grenzt unmittelbar an das Wettbewerbsgebiet an.

Bebauungspläne

Im Wettbewerbsgebiet und seiner Umgebung liegen fünf rechtsverbindliche Bebauungspläne vor. (siehe Anlage 19)

Der Bebauungsplan Nr. 915 Kiel-Wik umfasst ein Gebiet im nördlichen Bereich der Kiellinie zwischen Koesterallee und Orchideenwiese und setzt die Nutzung der Segler-Vereinigung Kiel e.V. sowie der RK Marine Kiel als Vereinsheim fest. Gleichzeitig sichert er die Flächen für Wald und setzt die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmungen (öffentliche Parkfläche) fest.

Der Bebauungsplan Nr. 607 Landesverwaltung umfasst die Anlage der ehemaligen Marineakademie und legt die Bau-, Verkehrs- und Parkflächen sowie eine Grünfläche fest, die als öffentliche Parkanlage genutzt wird. Außerdem dient er der Sicherung von Sichtachsen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 1004 Vereinsheime Kiellinie liegt in einem intensiv zur Naherholung genutzten Gebiet an der Kieler Förde. Die Bebauung ist durch Vereinsheime von Kanu- und Ruderclubs geprägt. Der Bebauungsplan Nr. 1004 bildet die rechtliche Grundlage für die städtebauliche Leitidee, die starke Fernwirkung des gekennzeichneten Bereiches und die vielfältigen Freizeitnutzungen angemessen zu berücksichtigen.

Der Bebauungsplan Nr. 805 Kiel-Mitte-Schlossgarten, Brunswiker Straße, Hegewischstraße umfasst den Bereich nordöstlich des Schlosses und setzt die Grün- und Verkehrsflächen fest. Mit dem Bebauungsplan Nr. 805 wird eine Umgestaltung des Straßenraums verfolgt, die den wertvollen Baumbestand und die denkmalpflegerischen Belange berücksichtigt.

Der Bebauungsplan 865 Universitätsklinikum umfasst das Gelände des Universitätsklinikums. Er regelt die zukünftigen Klinikerweiterungen und -veränderungen und sichert gleichzeitig die sonstigen Nutzungen im Geltungsbereich (Wohnen, Ministerium, Kunsthalle) sowie die Grünflächen in den Randbereichen im Übergang zur vorhandenen Bebauung außerhalb des Klinikums, insbesondere den Alten Botanischen Garten.



Abbildung 16: *Bebauungspläne (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)*

4.2 Weitere Planungen und Konzepte

Freiräumliches Leitbild Kiel und Umland

In Zusammenarbeit zwischen der Landeshauptstadt Kiel und 35 Nachbargemeinden wurde 2007 das Freiräumliche Leitbild Kiel und Umland erstellt (siehe Anlage 21). Dabei wurde das Ziel verfolgt, auf der Grundlage der vorhandenen Landschaftspläne ein gemeinsames freiräumliches Grundgerüst zu entwickeln, das die Themen Erholungs- und Biotopverbund behandelt. Im Ergebnis bildet sich ein System aus drei grünen Ringen um die Förde ab: In der Reihenfolge von außen nach innen: Der Landschaftsring, der Innenstadtring und der Fördering. Verknüpft werden die drei Ringe durch Querverbindungen, die an der Fördekante gestalterisch zu akzentuieren sind.

Rahmenplan Kieler Förde

Der Rahmenplan Kieler Förde wurde von 2011 bis 2014 von der Interkommunalen Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan Kieler Förde (Landeshauptstadt Kiel und elf Kooperationsgemeinden) erarbeitet und dient als Leitlinie für die gemeinsame Entwicklung der Förderregion (siehe Anlage 22). Für den Bereich Düsternbrook (Kiel) wird der Erhalt der vorhandenen Bebauungs- und Freiflächenstrukturen als Entwicklungsziel festgesetzt. Weitere Ziele sind die Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität öffentlicher Flächen, die Freihaltung der Uferkanten von zusätzlicher Bebauung sowie die Sicherung der vorhandenen Aussichtspunkte und die Schaffung ergänzender Sichtachsen. Nicht zuletzt wird im Rahmenplan das Ziel verfolgt, Sport-, Freizeit- und Erholungsangebote zu entwickeln und die Fährverbindungen zum Ostufer der Förde zu verbessern.

Strukturanalyse Düsternbrook

Die Strukturanalyse Düsternbrook wurde im November 2014 durch die Landeshauptstadt Kiel veröffentlicht. Ihr Ziel war, bauliche Veränderungen des Stadtteils zu analysieren und Handlungsempfehlungen zur Bewahrung seines Erscheinungsbildes aufzuzeigen (siehe Anlage 23).

Im Stadtteil Düsternbrook ist in den letzten 20 Jahren eine Tendenz zur Nachverdichtung zu beobachten. Die Analyse kommt zu dem Schluss, dass eine verbindliche Überplanung großer Bereiche des Stadtteils dringend und auch relativ zügig erforderlich ist, wenn die Qualitäten des Stadtteils nachhaltig gesichert werden sollen.

INSEKK - Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Landeshauptstadt Kiel

Veränderungen der Wirtschaftsstruktur der Stadt und eingeschränkte finanzielle Handlungsmöglichkeiten führten im Mai 2009 zu einer Fortentwicklung der strategischen Entwicklungsziele im Sinne einer 'sozialen und kinderfreundlichen wie auch kreativen und innovativen Klimaschutzstadt'. Das VU-Gebiet Kieler Förde ist einer von fünf Vertiefungsbereichen. Übergeordnetes Ziel ist hier, die Attraktivität der Förde und ihrer Uferbereiche zu erhöhen, ohne ihren biologisch-ökologischen Wert und ihre Leistungsfähigkeit als Natur- und Landschaftsraum zu vernachlässigen (siehe Anlage 24).

Verkehrsentwicklungsplan 2008 (VEP)

In dem mit Planungshorizont 2020 konzipierten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) (siehe Anlage 25) hat sich die Landeshauptstadt Kiel als Ziele gesetzt, nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern, den Modal Split in Richtung Umweltverbund zu verändern und den Verkehrsraum als Straßenraum lebenswerter zu machen. Zu den im VEP benannten Maßnahmen gehört die Verbreiterung des Radwegs an der Prinz-Heinrich-Straße (Veloroute 1) zwischen Schleusenstraße und Tirpitzmole auf 2,50 m. Darüber hinaus ist die Verbreiterung der Anlagen für den Fuß- und Radverkehr an der Kiellinie zwischen Bernhard-Harms-Weg und Carl-Loewe-Weg vorgesehen. Basierend auf dem VEP beauftragte die Landeshauptstadt Kiel die Durchführung einer Grundlagenstudie zur Teilfortschreibung des VEP für das Themenfeld Mobilität und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) zur Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes für einen nachhaltigen Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr. In diesem Zuge wird aktuell die Wiedereinführung eines hochwertigen, trassengebundenen ÖPNV-Systems (Stadtbahn der BRT) geprüft.

Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept

Mit dem Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2008 wurde die Verwaltung beauftragt, analog zu den Hierarchien im Straßennetz und bei den Velorouten ein Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept für das gesamte Stadtgebiet zu entwickeln.

Mit dem Konzept will die Landeshauptstadt den Fußverkehr systematisch fördern. Das Konzept unterscheidet zwischen Allzeit-, Freizeit- und Kinderwegen. Im VU-Gebiet sind nur Allzeit- und Freizeitwege vorhanden.

Im Jahr 2016 wurde das Konzept für die Ortsbeiratsbezirke Wik und Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook fortgeschrieben (siehe Anlage 26). Dabei wurden zwei Handlungsschwerpunkte gesehen: der Bereich Feldstraße / Koesterallee / Düvelsbeker Weg und der Bereich Feldstraße / Homannstraße. In beiden Bereichen sollen die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen verbessert werden. Für den Bereich Feldstraße / Koesterallee / Düvelsbeker Weg wird die Anlage von Querungshilfen, die barrierefreie Gestaltung der Querungsbereiche sowie die Weiterführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn empfohlen.

Masterplan 100 % Klimaschutz

Der strategische Masterplan 100 % Klimaschutz wurde am 16. November 2017 durch die Ratsversammlung beschlossen (siehe Anlage 27). Das Konzept zeigt, wie Kiel bis zum Jahr 2050 klimaneutral werden kann und welche Rahmenbedingungen hierfür zu schaffen sind. Der Masterplan zeigt ca. 250 Klimaschutz- sowie Umsetzungsmaßnahmen auf. Für das Untersuchungsgebiet sind die Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED, der Ausbau von Fahrradinfrastruktur, die Einrichtung von Mobilitätsstationen und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie das Ziel eines leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehrs relevant. Die Inhalte und Ziele des Masterplans 100 % Klimaschutz sind bei allen Planungen der Landeshauptstadt Kiel zu berücksichtigen. Planungen müssen daher in ihren Zielen und Maßgaben den Grundsätzen und Zielen des Masterplans 100 % Klimaschutz entsprechen.

Masterplan Mobilität der KielRegion

Der Masterplan Mobilität wurde im Herbst 2017 durch die Landeshauptstadt Kiel und die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön verabschiedet (siehe Anlage 28). Er stellt ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept mit ca. 70 Maßnahmensteckbriefen, u.a. für die Bereiche Fußverkehr, Radverkehr, Fördeschiffahrt, Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit dar. Mit der Einrichtung eines gemeinsamen Mobilitätsmanagements wurde ein zentrales Ergebnis des Masterplanes Mobilität umgesetzt.

Green City Plan (2018)

Im Rahmen des Sonderprogramms zur Förderung der Erstellung von Masterplänen auf der Grundlage der Bundes-Förderrichtlinie 'Automatisiertes und vernetztes Fahren' wurde der Green City Plan erstellt (siehe Anlage 29). Erarbeitet wurde ein Maßnahmenkonzept, das zur Reduzierung der Stickoxide-Werte beiträgt und eine nachhaltige Mobilität stärkt. Der Green City Plan baut auf den Leitbildern und den Zielstellungen des Masterplans Mobilität und des Masterplans 100 % Klimaschutz auf.

Zu den fünf übergeordneten Themenfeldern des Green City Plans gehört die Förderung des Radverkehrs. Ausgehend von der Konzeption eines hochwertigen regionalen und städtischen Radverkehrsnetzes wurde das vorgesehene Premiumradroutennetz (Radschnellwege) für die Landeshauptstadt Kiel weiterentwickelt und planerisch vertieft. Für das Untersuchungsgebiet ergeben sich aus diesen Planungen folgende Vorgaben (Entwurfsstand):

- Fertigstellung der Veloroute 10 auf der ehemaligen Trasse des Gütergleises West am Kieler Westufer, Verlängerung der bereits in wesentlichen Teilen im Premiumstandard bestehenden Strecke der Veloroute 10 bis hinunter zur Kiellinie
- Ausbau der entlang des Straßenzuges Kiellinie – Düsternbrooker Weg verlaufenden Veloroute 1, gleichzeitig Ostseeküsten-Radweg, im Premiumstandard entlang des gesamten Förde-Ufers. Südlich des Bernhard-Harms-Parkplatzes verläuft die Premium-Route straßenbegleitend am Düsternbrooker Weg und trifft am Bernhard-Harms-Weg auf die Kiellinie (siehe Anlage 30).

Spielleitplanung

Das 2017 beschlossene Konzept zur Einführung einer Spielleitplanung für die Landeshauptstadt Kiel (siehe Anlage 31) unterstützt das übergeordnete strategische Ziel, kinderfreundliche, soziale und kreative Stadt zu sein. Die Spielleitplanung ist ein Planungsinstrument zur Verbesserung der Möglichkeiten für Spiel und Aufenthalt im öffentlichen Raum. In einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe der Landeshauptstadt Kiel wurde eine „Qualitätszielkonzeption zur Spielleitplanung“ erstellt, die seit 2019 durch Beschluss der Ratsversammlung leitend für das Verwaltungshandeln ist. Das Leitbild lautet „Kiel – die beispielbare Stadt“ (siehe Anlage 32).

Masterplan Sport

Der Masterplan Sport wurde am 15. März 2018 durch die Ratsversammlung der Stadt Kiel beschlossen (siehe Anlage 33). Er zeigt notwendige Schritte zur Erhaltung von Sportanlagen sowie zur weiteren Sportentwicklung auf. Insbesondere die Tendenz zu selbst organisierten Sport- und Bewegungstätigkeiten ohne institutionelle Anleitung, die zunehmend auch auf nicht primär hierfür vorgesehenen Flächen stattfindet, ist ein bedeutender Trend, der bei der Weiterentwicklung und Neugestaltung öffentlicher Räume Beachtung finden sollte.

Zero.Waste.City

Ende 2020 hat die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel ein Zero-Waste-Konzept beschlossen und sich als erste Stadt Deutschlands dem Netzwerk "Zero Waste Europe" angeschlossen. Wichtigstes Ziel ist es, Abfälle zu vermeiden und die Verschwendung von natürlichen Ressourcen als Abfall zu minimieren. Hierzu wurden gemeinsam mit den Kieler*innen, der Stadtverwaltung, den Abfallentsorgern, dem Gewerbe, der Politik, den Vereinen und Initiativen Maßnahmen zur Abfallvermeidung definiert und im Zero-Waste-Konzept festgehalten. Dadurch sollen das Abfallaufkommen in Kiel zukünftig deutlich weniger werden.

Nachhaltige Entwicklung sichern und Räume für die Zukunft planen

Die Kieler Ratsversammlung hat sich am 16.05.2019 der Resolution zur Ausrufung des 'Climate Emergency' angeschlossen. Die Bekämpfung des Klimawandels und der Umgang mit seinen Folgen hat für Kiel ab sofort Priorität: Bei allen Handlungen und Beschlüssen sind die Auswirkungen auf das Klima zu berücksichtigen.

Ziel ist es, bei allen Maßnahmen die negativen Auswirkungen auf das Klima so gering wie möglich zu halten und Maßnahmen mit höherer Klimafreundlichkeit zu fördern. Dies betrifft auch den Wettbewerbsentwurf, der von der Ratsversammlung zur Umsetzung beschlossen wird.

Aspekte nachhaltiger Mobilität, Vernetzung, kurze Wege, Förderung und Stärkung des Umweltverbundes gehören ebenso dazu wie der Erhalt und die Weiterentwicklung von qualitativem Bestand, ein ressourcenschonender Umgang mit Flächen, Oberflächenmaterialien und finanziellen Mitteln und die Verwendung nachhaltiger Baustoffe und Materialien. Die spürbaren Folgen des Klimawandels sind in der Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe zu berücksichtigen.

Bildung und Wissenschaft

Kiel möchte sich als Wissenschaftsstadt im Allgemeinen mit der einzigen Volluniversität in Schleswig-Holstein aber auch im Speziellen mit weltweit anerkannten Disziplinen, wie z. B. der Klimaforschung präsentieren. Die Neugestaltung der Kiellinie bietet hier die Möglichkeit eine Vielzahl an gesellschaftlichen Gruppen mit den Themen Forschung/Wissenschaft/Hochschulen in Kontakt zu bringen. Austausch- und Gestaltungsformate durch und für Programme der Stadt, verschiedener Zukunftsinitiativen und Wissenschaftskulturen sollen Kiel als Stadtgestaltungslabor entlang von Teilhabe- und Nachhaltigkeitszielen weiterentwickeln. Ergänzend zu bestehenden Formaten wie den Museen am Meer oder den Wissenschaftsspaziergängen sollen an der Kiellinie und weiterführend rund um die Förde Orte genutzt werden, um Menschen aus Kiel und Kieler Besucher*innen auf Reisen in die Wissenschaft mitzunehmen. In die Gestaltung der Kiellinien sollen 'Plattformen' integriert werden, die z.B. von Wissenschaftler*innen oder gesellschaftlichen Gruppen niedrigschwellig mit Inhalten bespielt werden können.

4.3 Wasserbau und Hochwasserschutz

4.3.1 Naturräumliche Grundlagen

Die Kieler Förde ist ein glazial geprägtes See- und Landschaftsgebiet. Während der letzten beiden Eiszeiten war das Gebiet mehrmals von Gletschermassen ausgefüllt. Die heutige Förde entstand als eine durch Eis und Schmelzwasser gebildete schmale und ehemals noch tiefere Erosionsform, die durch Endmoränenzüge wie den Düsternbrooker Fördehang begrenzt ist.

Bodenverhältnisse

In der Oberflächengeologie der Kieler Förde überwiegen glazigene Ablagerungen, d.h. Gemische aller Korngrößenklassen von Ton über Schluff, Sand, Kies und Steine bis hin zu Findlingen. Zudem sind insbesondere in der Innenförde große Bereiche anthropogen überprägt. Im marinen Projektgebiet selbst stehen oberflächlich Sand mit einem Anteil an Steinen < 10 % sowie Sand mit höherem Schlickanteil und ebenfalls einem Anteil an Steinen < 10 % an.

Topographische Gestalt Gewässerbett

Die Kieler Innenförde weist eine tief eingeschnittene zentrale Längsrinne auf, die am südlichen Ende an der Hörn eine Wassertiefe von rund 8 m besitzt. Sie erreicht mit geringem, etwa gleichmäßigem Gefälle in der Kieler Bucht rund 20 km entfernt Tiefen von mehr als 20 m. Auch in der südlichen Innenförde beträgt die Wassertiefe lokal bis zu 22 m, während an der Kiellinie im Bereich der zentralen Innenförde maximale Tiefen von 13-14 m erreicht werden.

Die Breite des Bereichs mit Wassertiefen von ca. 10 m beträgt im Süden rund 700 m und im Norden rund 1.500 m. Richtung Ufer und somit Kiellinie steigt der Untergrund zwischen den Wassertiefen steil an. Der Flachwasserbereich mit Wassertiefen von 5 m ist im Süden teilweise nur 25 m breit, während er im Norden vor der Tirpitzmole mit rund 300 m am größten ist. Das wasserseitige Ende des Seebads Düsternbrook liegt noch im Flachwasserbereich, während die Wassertiefen am wasserseitigen Ende des Fähranlegers Bellevuebrücke bei 6 m liegen.

Wind

Winddaten liegen vom Deutschen Wetterdienst (DWD) für die Station Kiel-Holtenau in Form von Windrosen der Zeiträume 1998 bis 2007 und 2014 bis 2017 sowie in Form einer langjährigen Datenreihe vor. Die Winde im Planungsgebiet wehen überwiegend aus westlichen Richtungen. Die in der Windrose Kiel-Holtenau maximal dargestellte Windgeschwindigkeit aus westlicher Richtung beträgt $v_{\text{Wind-240}^\circ} = 13 \text{ m/s}$ mit einer jährlichen Gesamtwirkdauer von rund 9 Stunden. Die maximal dargestellte Windgeschwindigkeit aus nördlicher Richtung beträgt $v_{\text{Wind-0}^\circ} = 9 \text{ m/s}$, ebenfalls mit einer jährlichen Gesamtwirkdauer von rund 9 Stunden. Nach DIN EN 1991-1-4/NA⁶ (2010) liegt das Planungsgebiet in der Windlastzone 3.

Wasserstände, Bemessungshochwasserstände

Wasserstände in der Kieler Förde werden durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung WSV am Pegel Kiel-Holtenau gemessen. Diese bilden sich wie folgt ab:

Höchster messtechnisch sicher erfasster Wasserstand: HHW1872 = NHN +2,97 m

Zweithöchster messtechnisch sicher erfasster Wasserstand: HW1904 = NHN +2,25 m

Höchster Wasserstand des Zeitraums 2007 bis 2016: HW2007- 2016 = NHN +1,75 m

Mittlerer Wasserstand des Zeitraums 2007 bis 2016: MW2007-2016 = NHN +0,05 m

Niedrigster Wasserstand des Zeitraums 2007 bis 2016: NW2007- 2016 = -1,67 m

Niedrigster messtechnisch sicher erfasster Wasserstand: NNW1860 = NHN -2,29 m.

Als Sicherheitsstandard für Hochwasserschutzeinrichtungen des Landes Schleswig-Holstein ist der regionalisierte Referenzwasserstand mit einem Wiederkehrintervall von 200 Jahren HW200 bzw. einer jährlichen Eintrittswahrscheinlichkeit von $p=0,005$ bezogen auf das Jahr 2020 definiert.

⁶ DIN EN 1991-1-4/NA, 2010: Nationaler Anhang – National festgelegte Parameter – Euro- code 1: Einwirkungen auf Tragwerke – Teil 1-4: Allgemeine Einwirkungen – Windlasten

Die Referenzwasserstände für unterschiedliche Eintrittswahrscheinlichkeiten entlang des We-stufers der Kieler Förde sind:

Referenzwasserstand HW200 = NHN +2,60 m

Referenzwasserstand HW100 = NHN +2,50 m

Referenzwasserstand HW 50 = NHN +2,35 m

Referenzwasserstand HW 20 = NHN +2,15 m.

Der Klimazuschlag bei der Bemessung von Küsten-Hochwasserschutzanlagen des Landes Schleswig-Holsteins beträgt bis zum Ende des Jahrhunderts 1,0 m. Würde man die Höhenanforderung an einen Landesschutzdeich auf die Kiellinie übertragen, würde der Bemessungshochwasserstand entlang der Kiellinie BHW = NHN +3,60 m betragen.

Strömungen

Oberflächenströmungen in der Ostsee sind primär Driftströmungen, die vom lokalen Windfeld bestimmt werden. Gezeitenströme sind aufgrund der geringen Tidenhöhe insgesamt sehr gering. Insgesamt sind in der Kieler Förde lediglich geringe Strömungsgeschwindigkeiten im Bereich von bis zu wenigen Dezimetern pro Sekunde zu erwarten.

Seegang

Bei der Planung von durch Seegang belasteten Anlagen sind entsprechend der örtlichen Lage die zu erwartenden Seegangsbelastungen für die funktionelle wie strukturelle Bemessung zu ermitteln. Das Planungsgebiet ist durch Seegang aus nördlichen bis südöstlichen Richtungen belastet, während bei Winden aus westlichen Richtungen eine Landabschirmung wirksam ist. Eine maximale effektive Windwirklänge wird im nördlichen Bereich des Planungsgebiets mit rund 15 km aus 30° erreicht, während die effektive Windwirklänge aus 30° im zentralen Bereich des Planungsgebietes lediglich rund 10 km beträgt. Bei Ansatz einer Windgeschwindigkeit mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von $p=0,01$ $v=17,8$ m/s aus 30°, beträgt die zu erwartende signifikante Wellenhöhe im nördlichen Planungsgebiet $H_s=1,1$ m bei einer Peakperiode von $T_p=3,7$ s (Abschätzung nach SPM 19847). Im zentralen und südlichen Planungsgebiet sind geringere Seegangsbelastungen zu erwarten.

4.3.2 Hochwasserschutz

Der Hochwassergefahrenkarte eines 200-jährlichen Hochwasserereignisses ist zu entnehmen, dass große Teile der Innenstadt Kiels überschwemmungsgefährdet sind. Die überschwemmungsgefährdeten Flächen im Bereich der Kiellinie begrenzen sich jedoch aufgrund der natürlichen Topographie auf einen schmalen Streifen entlang der Promenade mit örtlichen Verbreiterungen in Grünflächenbereiche hinein. Gebäude, wie das Gebäude der Wasserschutzpolizei, sind nur vereinzelt betroffen.

Es ist jedoch zu beachten, dass beinahe die gesamte Kiellinie als Hochwasser-Risikogebiet nach § 73 WHG mit unterschiedlich starker Betroffenheit (Überflutungspegel) eingestuft ist. Für Risikogebiete gelten besondere Regeln, u.a. Bauverbote gemäß § 82 Landeswassergesetz (LWG) Schleswig-Holstein.

Hinsichtlich der Nutzung der Kiellinie ist zu beachten, dass als Folge des Klimawandels erhöhte Mittelwasserstände wie Extremwasserstände anzunehmen sind. Erwartet wird, dass Überflutungen der Kiellinie in Zukunft häufiger auftreten und höher auflaufen. Hiermit muss insbesondere innerhalb der Sturmflutseason vom 1. Oktober bis 15. April gerechnet werden. Entlang der Kiellinie existieren keine linienhaften Hochwasserschutzanlagen, die für sehr extreme Hochwasserlagen (HW 200 + Klimazuschlag) Schutz bieten können. Diese würden zu sehr hohen Investitionskosten und abhängig von der Lage entweder zu einer gravierenden Barriere zwischen Uferkante und Kiellinie oder zwischen Promenade und Düsternbrooker Weg führen und sind deshalb in dieser Form nicht für die zukünftige Planung vorgesehen.

⁷ SPM, 1984: Shore Protection Manual, Volume I. Coastal Engineering Research Center, Vicksburg, 1984

Faktisch stellen die Höhenlagen der vorhandenen Uferschutzwerke einen begrenzten Schutz gegen Hochwasser dar (ca. NHN +2,20 m bis +2,50 m). Die wenigen durch Hochwasser betroffenen Gebäude sind durch Schutzmaßnahmen der Eigentümer*innen gegen weitergehende Hochwassergefahren (> NHN +2,50 m) zu schützen. Dies ist realisierbar, da sich keine Insellagen ergeben, sondern Wegebeziehungen zum höherliegenden Gebiet auch bei Eintritt eines extremen Wasserstands verbleiben.

Unter Berücksichtigung der durch den Klimawandel zu erwartenden erhöhten Mittelwasserstände ist in Zukunft damit zu rechnen, dass auch schon mittlere Hochwasserereignisse häufiger zu Nutzungseinschränkungen der Uferpromenade führen können. Ziel ist es, die Nutzungsmöglichkeiten der Promenade auch bei erhöhten Wasserständen und Spritzwasser zu verbessern, bzw. auch für die Zukunft sicherzustellen. Eine für eine abschnittsweise Erhöhung der Uferschutzwerke anzusetzende Bauwerkshöhe soll im Bereich NHN +2,60 m bis +2,70 m liegen. Diese Höhenlagen können ohne maßgebende Nutzungs- und Sichteinschränkungen entlang der Kiellinie bei einer Sanierung oder Neuanlage von Uferschutzwerken durch Aufkantung realisiert werden. Bei nutzungsbedingten Öffnungen sind entsprechende mobile Schutzvorkehrungen mit einzuplanen.

Die Kiellinie selbst ist wie bisher hochwasserangepasst zu gestalten, d.h., dass von neuen hochwasserunsensiblen festen Bauten abzusehen ist. Hochwassersensible mobile Bauten sind bei Warnung von entsprechenden Hochwasserlagen zu räumen.

4.3.3 Wasserbauwerke

Zu den Wasserbauwerken im Planungsgebiet gehören Ufereinfassungen, Sportboothäfen, Seebrücken (teilweise mit Hochbauten), Stege und Pontons. Inspektionsberichte verdeutlichen einen durchschnittlichen Zustand der Anlagen von weitgehend schadensfrei bis abgängig.

Ufereinfassungen

Die Ufereinfassungen entlang der Kiellinie bestehen überwiegend aus Spundwänden (1.873 m) sowie aus Schwergewichtsmauern (1.320 m, nördliche Kiellinie). Lediglich ein Abschnitt von 220 m ist geböschd ausgeführt (Details zu den Abschnitten s. Zwischenbericht VU, S. 139).

Die Spundwände wurden überwiegend in den 1990er bis 2000er Jahren mit Stahlvorplattungen, Stahlbetonfertigteilen oder Betonplatten saniert. Für einen 490 m langen Abschnitt zwischen dem Sportboothafen Düsternbrook und dem Anleger Bellevue liegt ein Sanierungskonzept vor, das eine Verbreiterung der Promenade (Berthold-Beitz-Ufer) um rund 4 Meter vorsieht und derzeit umgesetzt wird. Am nördlichen Ende des Berthold-Beitz-Ufers weitet sich die künftige Promenade nochmals auf. Hierzu werden durch eine Treppen- und Rampenanlage barrierefreie Wasserzugänge geschaffen. Während die Geometrie der neuen Spundwand damit gesetzt ist, werden für die Gestaltung der neuen Oberflächen im Wettbewerb Vorschläge erwartet (siehe Anlage 43).

Hochgradig sanierungsbedürftig ist auch die Ufereinfassung vor dem Landeshaus auf einer Strecke von ca. 270 Metern, nördlich der Reventloubrücke beginnend. Auch hier ist eine Verbreiterung der Promenade vorgesehen. Aufgabe des Wettbewerbes ist die künftige Geometrie der Uferkante und die Gestaltung der Oberflächen zu bestimmen.

Sportboothäfen

Entlang der Kiellinie befinden sich mehrere Sportboothäfen, die von der Sporthafen Kiel GmbH betrieben werden. Die Sportboothäfen sind von Nord nach Süd:

- Sporthafen Wik, 189 Liegeplätze, 3 m Wassertiefe,
- Sporthafen Düsternbrook, 316 Wasserliegeplätze, 20 Landliegeplätze, 2 - 4 m Wassertiefe,
- Blücherbrücke, 19 Liegeplätze mit 3 m Wassertiefe, 3 Liegeplätze ab 3 m Wassertiefe,
- Sporthafen Reventlou, 42 Wasserliegeplätze, 3 m Wassertiefe,
- Sporthafen Seeburg, 29 Wasserliegeplätze, 2,3 bis 3 m Wassertiefe.

Anlegebrücken der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH

An der Kiellinie befinden sich zwei Anlegebrücken des Eigenbetriebs Beteiligung der Landeshauptstadt Kiel, die Reventloubrücke im Süden und die Bellevuebrücke im Norden. Beide Anleger werden von der Förde-Fährlinie der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH (SFK) angefahren. Der Reventlou-Anleger ist gleichzeitig der Westufer-Anleger der Schwentine-Fährlinie und damit wichtiger Bestandteil der Verbindung von West- und Ostufer. Von den beiden Anlegern ist bislang nur der Reventlou-Anleger behindertengerecht gestaltet. Da die Bellevue-Brücke nicht barrierefrei ausgeführt ist und darüber hinaus Sanierungsbedarfe aufweist, ist mittelfristig eine Sanierung oder ein Neubau notwendig. Im Rahmen des Wettbewerbs sollen auf der Ideenebene Vorschläge für einen hochwertigen Neubau, kombiniert mit Fähranleger und Badebrücke, unterbreitet werden.

Seebad Düsternbrook

Im nördlichen Bereich des Planungsgebietes befindet sich das anlässlich der olympischen Spiele 1936 erbaute Seebad Düsternbrook mit angeschlossener, ganzjährig geöffneter Gastronomie (Seebar Düsternbrook). Das Seebad ist bislang die einzige höherwertige Badestelle im Wettbewerbsgebiet und wird jährlich vom 15. Juni bis 15. September kommerziell betrieben.

Neben der Möglichkeit in der Kieler Förde auf 60 m-Bahnen mit Sprungbrett (Wassertiefe 0,5 und 3,5 m) zu schwimmen, besteht die Möglichkeit einen Nichtschwimmerbereich, Sonnenliegen und Strandkörbe zu nutzen sowie Ausrüstungen zum Stand-Up-Paddling zu mieten. Der Zugang zum Wasser erfolgt von der Seebrücke aus über Treppen. Club-Mitglieder des Seebads können den Badesteg ganzjährig nutzen. Während im Badebereich südlich der Brücke des Seebads wenig Unterwasserbewuchs vorhanden ist, sind die nördlich anschließenden Bereiche insbesondere im Sommer durch Bewuchs in der Badenutzung beeinträchtigt. Der Sanierungsbedarf des Seebads ist hoch. Um die Alleinstellungsmerkmale des attraktiven Freizeitortes zu sichern, sollten bei einer perspektivischen Erweiterung und Modernisierung historische Elemente und moderne Technologie in Einklang stehen. Sollte dies nicht gelingen, ist vom Neubau des Seebades auszugehen. Die Stadtverwaltung prüft derzeit unterschiedliche Varianten. Eine Sanierung oder ein Neubau an gleicher Stelle werden unabhängig vom Wettbewerb geplant.

Stege, Brücken, Pontons

An der Kiellinie befinden sich acht teilweise mit Pontons ausgestattete Stege und Anlegebrücken, die sich im Eigentum der Stadt, der Universität, des GEOMAR, von Sportvereinen oder in privater Hand befinden⁸. Sie werden für Forschungsarbeiten sowie als Anleger von Forschungsschiffen oder der Fördeschifffahrt, zum Einsetzen von Ruder- und Paddelbooten sowie gastronomisch genutzt. Das insbesondere die Ruderstege in den Sommermonaten auch von Sonnenbadenden zum Aufenthalt und als Badestege genutzt werden, führt zunehmend zu Konflikten mit den Wassersportler*innen. Die beiden Ruder-, Kanu-Stege zwischen Schwanenwiese und Reventlouwiese befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand.



Rudersteg Reventlouwiese



Bellevuebrücke

⁸ Stadt Kiel, 2018: Plan mit Eigentümerübersicht. Amt für Bauordnung, Vermessung und Geoinformation. 03.08.2018

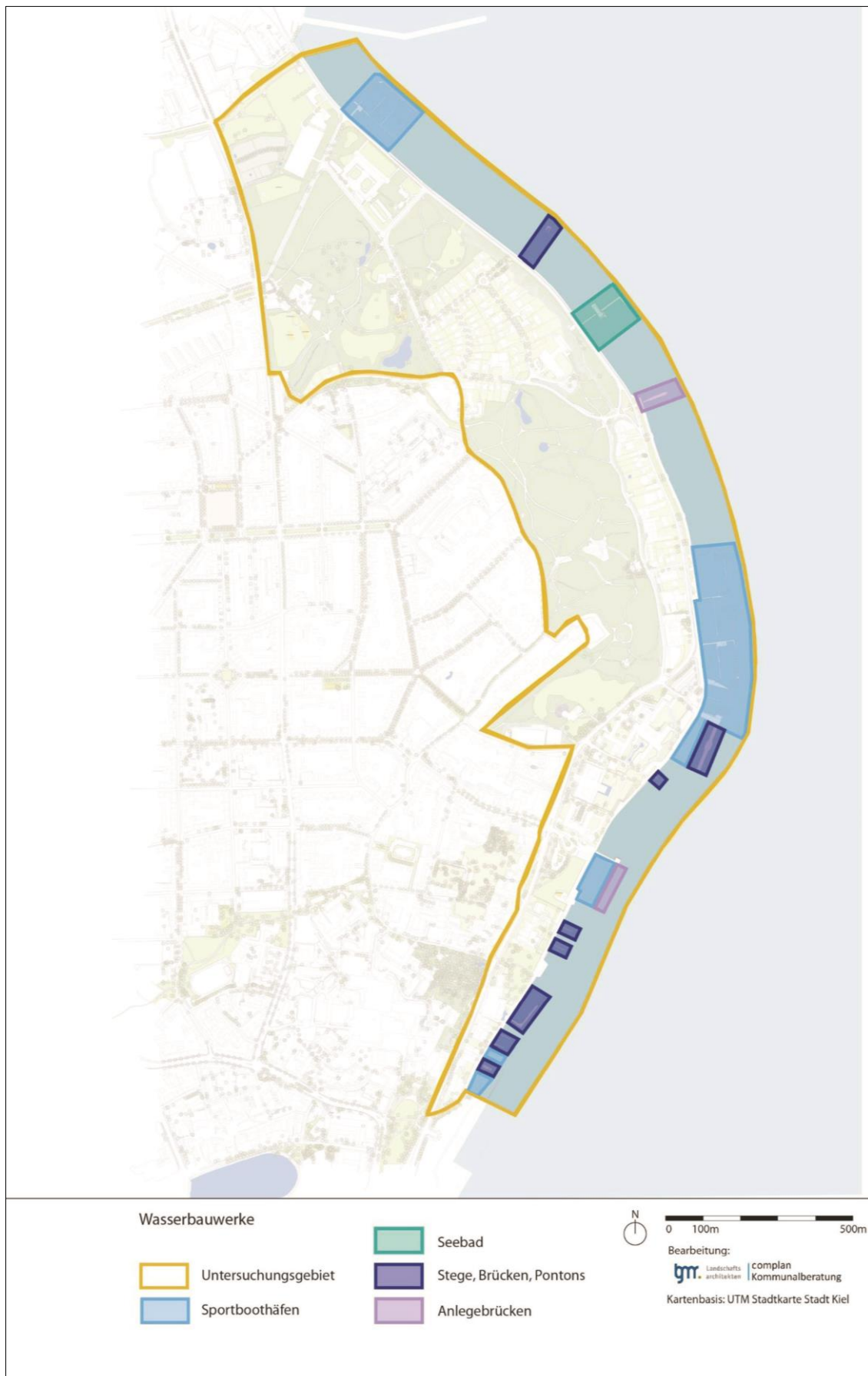


Abbildung 17: Wasserbauwerke (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)

4.3.4 Neue Bademöglichkeiten

Da an der Kiellinie zwar eine lange Uferlinie vorhanden ist, eine Badestelle mit Sandstrand jedoch fehlt, wurde in den letzten Jahren mehrfach die Möglichkeit der Einrichtung eines Sandstrandes, initiiert insbesondere durch den Verein Stadtstrand e.V., diskutiert und hydrodynamisch-morphodynamische Modellierungen von zwei Varianten eines Sandstrandes nördlich des Sporthafens Düsternbrook in Auftrag gegeben.⁹ Gegen die Einrichtung eines Sandstrandes sprechen die damit verbundene großflächige Bedeckung von gesetzlich geschützten Flachwasserbiotopen sowie die hoch eingeschätzten Kosten für die Planung, die Realisierung und den Betrieb. Statt eines Sandstrandes sollen die mit einem Stadtstrand verfolgten Ziele daher auf anderem Wege erreicht werden.¹⁰

Die Einrichtung von Badestellen in Form von fest aufgeständerten oder schwimmenden Badestegen ist aus hydromorphologischer, ökologischer, genehmigungsrechtlicher und wirtschaftlicher Sicht weniger problematisch. So stellt sich auch das im nördlichen Bereich der Kiellinie gelegene Seebad Düsternbrook dar. Bei der Einrichtung weiterer Badestellen in Form von Steganlagen oder Schwimmpontons sind die folgenden Aspekte zu beachten:

- Wassertiefen: Breitere Flachwasserbereiche sind lediglich im nördlichen Bereich ab der Bellevuebrücke in Richtung Tirpitzmole vorhanden, während im südlichen Bereich ufernah bereits größere Wassertiefen von 2 bis 3 m gegeben sind,
- Schutzgebiete: Besonders schützenswerte Biotope befinden sich im nördlichen wie im südlichen Flachwasserbereich vor der Kiellinie, auch im Gebiet des Seebads Düsternbrook; lediglich in den Sportboothäfen entlang der Kiellinie sind Biotope nicht spezifiziert,
- Schifffahrt: Der Abstand der Fahrrinne vom Ufer ist im mittleren und südlichen Bereich der Kieler Förde geringer als im nördlichen Bereich, d.h. die Wirkung der Schiffswellen am Ufer ist im mittleren und südlichen Bereich der Kiellinie größer als im nördlichen Bereich,
- Rechtliche Fragestellungen zum Betrieb einer öffentlichen Badestelle bezüglich Verkehrssicherungspflicht und Kontrolle der Gewässergüte,
- Nutzungskonflikte mit dem Wassersport und der Berufsschifffahrt.

Empfohlen wird eine Verortung der neuen Badestellen auf Höhe des heute als saisonales Provisorium ausgeführten Badestegs an der Reventlouwiese sowie an der Bellevuebrücke, die als Ideenbaustein neu geplant werden soll. Hier sind wegen der bereits ufernah größeren Wassertiefen unterschiedliche bauliche Lösungen vorstellbar. Diese sollten auch wellenberuhigte Zonen mit geringen Tiefen berücksichtigen, so dass sichere Nichtschwimmerzonen entstehen. Eine barrierefreie Zugänglichkeit der Schwimmbereiche sollte auch bei wechselnden Wasserständen gewährleistet sein, zudem müssen Konflikte mit den wasser- und landseitigen Abläufen der Fördeschifffahrt und anderen Wassersportnutzungen ausgeschlossen werden. Ggf. ist die Einrichtung einer wellenberuhigten Zone mit geringeren Wassertiefen durch die Anlage von als Badesteg und Wellenbrecher einzusetzenden Schwimmpontons fördeseits oder der Einsatz eines geschlossenen Pontonbereichs ähnlich dem Badeschiff in Berlin¹¹ möglich.

4.4 Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität

MIV Kiellinie – Düsternbrooker Weg

Verkehrlich wird das Untersuchungsgebiet maßgeblich von der als Kreisstraße klassifizierten Achse Kiellinie – Düsternbrooker Weg geprägt. Die Kiellinie verläuft als übergeordnete Straßenverbindung unmittelbar am Fördeufer. Aufgrund der gesamtstädtisch räumlichen Randlage und des unmittelbar an den Straßenraum angrenzenden Hangs im nördlichen Abschnitt der Kiellinie sind ihre Erschließungswirkung und ihr Bündelungseffekt gegenüber anderen übergeordneten Straßen wie der Feldstraße, der Holtener Straße und dem Westring jedoch deutlich geringer.

⁹ Mayerle, R.; Jimenez, N., 2011: Ergebnisse Hydrodynamisch-morphodynamischer Modellierungen zum projektierten Sandstrand in der Kieler Innenförde. FTZ Weststrand der Universität Kiel

¹⁰ Stadt Kiel, 2014: Sachstand Stadtstrand Kiel. Geschäftliche Mitteilung – öffentlich, Stadtplanungsamt KR61 Kiel. Drucksachennummer 0801, 13.10.2014

¹¹ <https://www.arena.berlin/veranstaltungsart/badeschiff/>

Hinzu kommt ein deutliches Süd-Nord-Gefälle der Verkehrsziele. Nördlich der Lindenallee liegen vorwiegend Siedlungsbereiche und Verkehrsziele mit abgestufter Verkehrsnachfrage, insbesondere im Freizeitverkehr (z.B. Forstbaumschule, Diederichsenpark) sowie punktuelle Ziele im Berufsverkehr (z.B. Generaldirektion Wasser- und Schifffahrtsamt, Einrichtungen der Bundeswehr, Hotel Maritim) und eine Kindertagesstätte. Nach Ergebnissen von Verkehrserhebungen aus den Jahren 2015, 2018 und 2019 nimmt die verkehrliche Bedeutung der Kiellinie nach Süden zu, u.a. weil sich dort die Landesregierung mit den ihr zugeordneten Einrichtungen und bedeutende Freizeitziele wie die Kunsthalle und das GEOMAR-Aquarium befinden. Durch die im nördlichen Abschnitt der Kiellinie festzustellenden Kfz-Verkehre ist neben dem Fuß- und Radverkehr vor allem die Qualität der Kiellinie als Raum für Erholung, Spiel, Sport und das Stadtnaturerlebnis deutlich beeinträchtigt. Auf Grund ihrer Lage und der (natur-)räumlichen Rahmenbedingungen ist die Kiellinie für den erlebnis- und erholungsorientierten Freizeit- und Tourismusverkehr von besonderer Relevanz. Neben jährlichen Großveranstaltungen wie der Kieler Woche und dem Triathlon ist das Fördeufer ein beliebtes Ganzjahresziel von Besucher*innen und Tourist*innen, die das Untersuchungsgebiet erleben möchten und hierbei potenziell anderweitig nutzbare attraktive Flächen zum Parken nutzen. Dies konkurriert insbesondere mit dem Flächenanspruch des Radverkehrs, der hier neben der großen Relevanz in der Alltagsmobilität ebenfalls eine sehr hohe touristische Bedeutung hat.

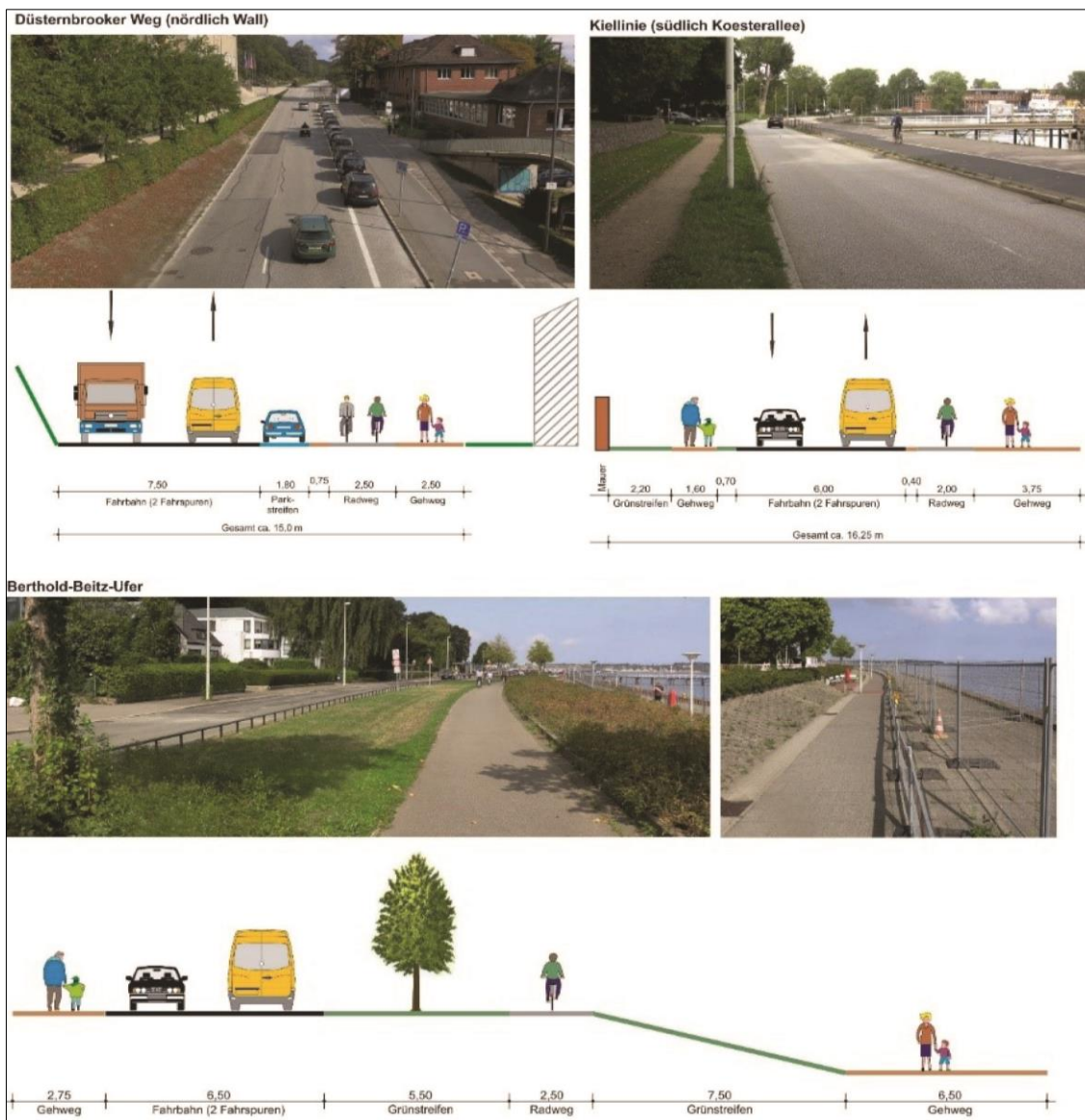


Abbildung 18: Straßenprofile Düsternbrooker Weg / Kiellinie (Quelle: VU 2020)

**Kiel Freiraumplanerischer und städtebaulicher Realisierungswettbewerb
Uferpromenade Kiellinie mit Ideenteilen Situation**

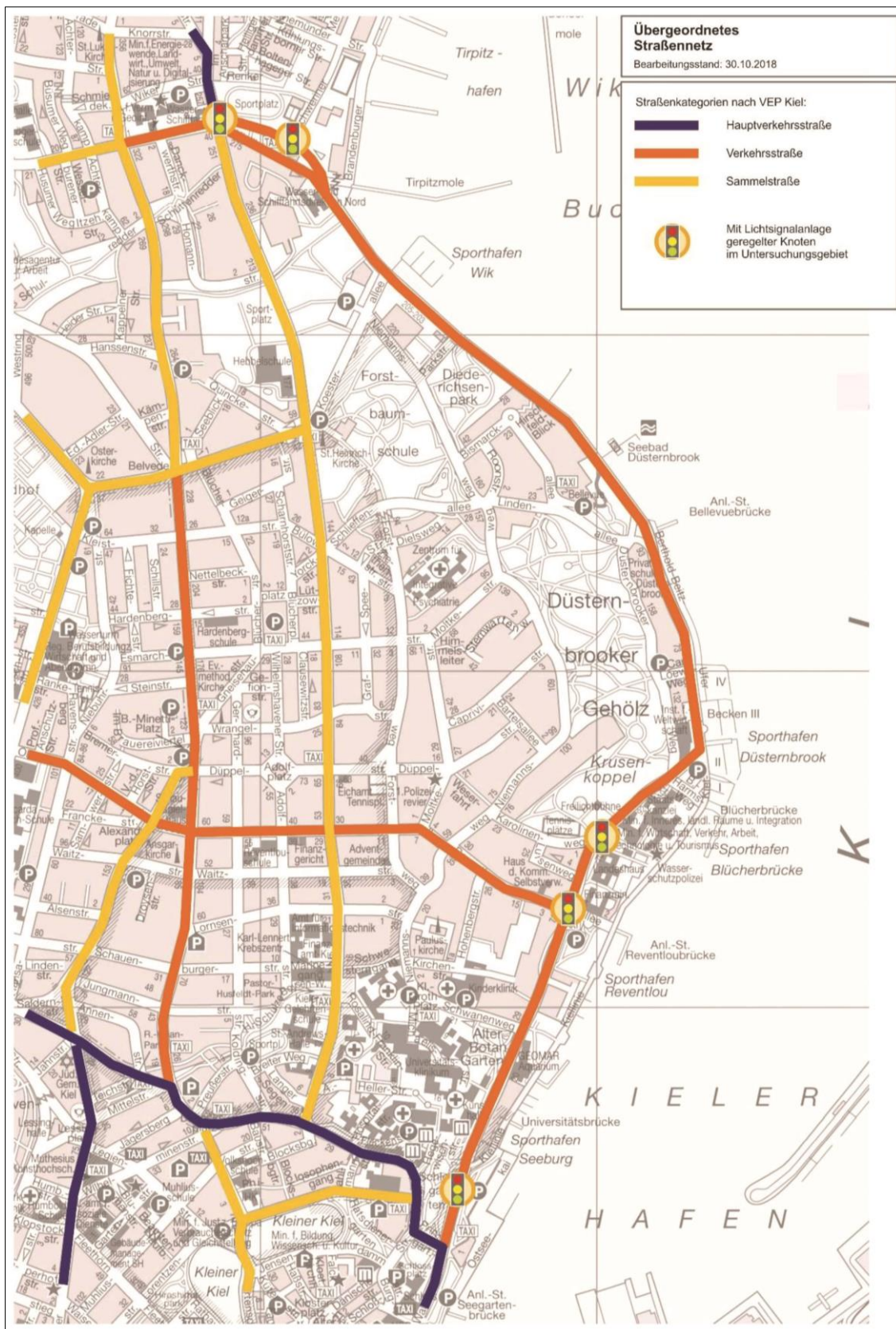


Abbildung 19: Übergeordnetes Straßennetz (Vorbereitende Untersuchungen 2020)

Fußverkehr

Die Kiellinie gehört neben der Fußgängerzone Holstenstraße und der Holtenuer Straße zu den am stärksten frequentierten Fußgängerbereichen im Kieler Stadtgebiet. Ihre Belebung nimmt von Süd nach Nord jedoch deutlich ab. Das höchste Fußverkehrsaufkommen besteht im Bereich der Reventlouwiese und Reventloubrücke, da sich hier verschiedene Angebote bündeln und Gastronomie vorhanden ist. Doch auch der nördliche Bereich der Kiellinie wird regelmäßig und selbst bei mäßiger Witterung das gesamte Jahr hinweg zum Spaziergehen und Joggen genutzt.

Ausgeprägte Verflechtungen im Fußverkehr bestehen mit der Innenstadt (Schnittstelle Wall / Schlossgarten). Mit deutlichem Abstand folgen die Fußverkehrsströme über die Reventlouallee. Alle übrigen Fußgängerströme spielen im Vergleich dazu lediglich eine untergeordnete Rolle.

Auffällig ist, dass die Fußverkehrsanlagen im Wesentlichen an ihrer Verbindungsfunktion ausgerichtet sind. So sind an der Kiellinie kaum attraktive Aufenthaltsbereiche vorhanden, obwohl Potenzial und Bedarf gegeben sind. Abseits der Kiellinie nimmt die Qualität der Fußverkehrsanlagen immer weiter ab. Dies gilt auch für die Verbindungen in die westlich angrenzenden Bereiche, die wegen der Naherholungsfunktion (Düsternbrooker Gehölz / Diederichsenpark, Forstbaumschule, Orchideenwiese) sowie als Übergangsbereiche zu den vergleichsweise dichten Wohnquartieren der Stadt, mit nur geringem wohnungsbezogenen Freiraum, von besonderer Bedeutung sind.

Entlang der gesamten Kiellinie bestehen ausgeprägte Konfliktpotenziale zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr, die in der Sommerzeit und bei Veranstaltungen insbesondere im südlichen Abschnitt kritische Ausmaße annehmen. Der südliche Abschnitt der Kiellinie ist als Gehweg ausgewiesen der für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben ist, der bei der Nutzung jedoch Rücksicht nehmen muss. Aufgrund dieser verkehrsrechtlichen Anordnung ist die Verkehrsfläche baulich nicht oder kaum strukturiert. Dies begünstigt konfliktbehaftete Begegnungen zwischen dem Rad- und Fußverkehr.

Im nördlichen Bereich der Kiellinie ist im Seitenraum ein getrennter Geh- und Radweg angeordnet und aufgrund unterschiedlicher Oberflächenbefestigungen als solcher erkennbar. Jedoch ist auch dieser Abschnitt der Kiellinie konfliktträchtig, da hier der im Zweirichtungsbetrieb genutzte Radweg zu schmal ist. Er ist weder richtlinienkonform noch am Radverkehrsaufkommen ausgerichtet. Gleiches gilt für den Fußweg, der hier nicht in der Breite ausgeführt wird, die der Bedeutung der Uferpromenade angemessen ist.

Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Zunahme beider Verkehrsarten ist eine Trennung ihrer Wegeführungen erforderlich. In den weiter südlichen Abschnitten sollen durch eine geeignete optische Zonierung die Voraussetzungen für ein geleitetes, auf gegenseitiger Rücksichtnahme basierendes Miteinander geschaffen werden.

Die Beläge der Fußverkehrsanlagen zeigen sich wie die Abmessungen der Fußwege heterogen. Überalterte Betonplatten und Betonverbundpflaster, Rotklinkerpflaster an Bushaltestellen oder Querungsstellen sowie wassergebundene Decken im überwiegenden Teil der Wege durch die Grünanlagen prägen das Bild. Auffällig ist das Nebeneinander verschiedener Beläge auch im kleinräumigen Zusammenhang. Eine weitgehend einheitliche Belagsgestaltung existiert nur im Bereich des Sporthafens (neu gestalteter Parkplatz).

Gravierende Defizite bestehen auch in der Barrierefreiheit. Eine hohe Qualität weisen lediglich die Bushaltestellen, der Anleger Reventloubrücke und die Überquerungsstelle Kiellinie – Schlossgarten auf.

Im nördlichen Abschnitt der Kiellinie stehen dem Fußverkehr lediglich zwei gesicherte Querungsmöglichkeiten in Form von Fußgängerüberwegen (an der Einmündung Koesterallee und am Seebad Düsternbrook) zur Verfügung. Eine Schwäche im Fußverkehrssystem ist auch das Fehlen eines integrierten Wegeleitsystems, das notwendig wäre, da insbesondere viele nicht ortskundige Fußgänger*innen sich kaum oder nur schlecht orientieren können und die Auschilderung wichtiger Ziele, der Freizeitwege und ggf. auch thematischer Routen fehlt.

Radverkehr

Der Radverkehr spielt in der Landeshauptstadt Kiel eine wichtige Rolle. Mit einem Radverkehrsanteil bei der Verkehrsmittelwahl von ca. 22 % (SrV 2018) nimmt Kiel eine Spitzenposition in der Radnutzung in Schleswig-Holstein ein und ist auch im Bundesvergleich eine Vorbildstadt (4. Platz im Städteranking des Fahrradklimatest 2020 – Städte zwischen 200.000 und 500.000 Einwohnern). Über die Umsetzung des Masterplanes 100 % Klimaschutz, des Masterplans Mobilität der KielRegion und des Green City Plans soll der Radverkehrsanteil in den nächsten Jahren nochmals deutlich gesteigert werden. Hierfür wird eine attraktive, pendleraugliche Infrastruktur benötigt, die von mehreren tausend Radfahrenden täglich genutzt werden sollen.

Im Wettbewerbsgebiet und im Umfeld verlaufen zwei Velorouten sowie eine Haupt- und Nebenroute. Von herausragender Bedeutung ist die Veloroute 1, die sogenannte Förde-Route, die zwischen West- und Ostufer U-förmig um die Förde verläuft. Damit verläuft sie weitgehend identisch mit dem Ostseeküstenradweg als internationaler Fahrradroute, die Teil der internationalen Baltic Sea Cycle Route ist. Der Teilabschnitt der Förde-Route am und im Wettbewerbsgebiet verbindet das Stadtgebiet nördlich des Nord-Ostsee-Kanals über das westliche Fördeufer mit der Innenstadt, insbesondere dem dortigen Hauptbahnhof samt Radstation

Die Veloroute 3 verbindet die Christian-Albrechts-Universität (CAU) mit der Kiellinie und dem dortigen Reventlou-Anleger. Zur Hebung des hohen Nachfragepotenzials der Ost-West-Relation zwischen CAU und Fachhochschule sowie dem GEMOAR an der Schwentinemündung, wird die Schwentinefähre in das Premiumnetz einbezogen und die Veloroute bis ans Ostufer verlängert. Über die Vernetzung von ÖPNV und Radverkehr gewinnt auch der Verkehrsknoten Reventloubrücke nochmals an Bedeutung, zumal die Fahrradmitnahme auf der Schwentinefähre kostenlos angeboten wird. Für die Veloroute 10 ist mit den Beschlüssen zum Masterplan Mobilität der KielRegion und des Green City Plans Kiel eine Verlängerung bis zur Kiellinie vorgesehen.

Die Attraktivität und Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad wird neben der Qualität der Radverkehrsanlagen wesentlich durch die Abstellmöglichkeiten beeinflusst. Bei den Fahrradabstellanlagen haben sich in Kiel die sogenannten Kieler Bügel durchgesetzt. Größere Anlagen finden sich an der Reventlouwiese und am Sporthafen. Kleinere Kontingente sind über das gesamte Wettbewerbsgebiet und das Umfeld verteilt. Hinsichtlich ihrer Qualität variieren die bestehenden, teils temporär aufgestellten Radabstellanlagen, signifikant. Eine mitunter ungünstige Anordnung führt zu einer Barrierewirkung zwischen den Grünflächen und der Promenade. Entlang der Kiellinie sind die Angebote nahezu voll ausgelastet, bei schönem Wetter und Veranstaltungen zeitweise sogar stark überlastet. Dies führt dazu, dass Fahrräder auch in sensiblen Bereichen abgestellt werden (v.a. auf Grünflächen, in Gehwegbereichen, auf der Reventloubrücke).

Wegen des fehlenden Angebots an besonders gesicherten Abstellmöglichkeiten, wie Fahrradboxen und Fahrradsammelschließanlagen, wird im Kontext der Arbeitsstätten im südlichen Untersuchungsgebiet und an der Schwentinefähre im Bereich zwischen der Buswendeschleife und dem Parkplatz Reventlouallee interimsmäßig bereits im Frühjahr 2022 eine Fahrradsammelschließanlage (Mobilitätsstation) entstehen. Diese kann im Wettbewerb überplant und weiter qualifiziert werden, eine Integration der Mobilitätsstation ist auch möglich. Die Sammelschließanlage ist vorrangig auf Pendler ausgelegt und wird die hohe touristische und freizeitorientierte Nachfrage bei schönem Wetter bei weitem nicht abdecken können.



Radverkehrsführung Kiellinie Nord



Getrennte Wegführungen im Bereich Kiellinie Nord

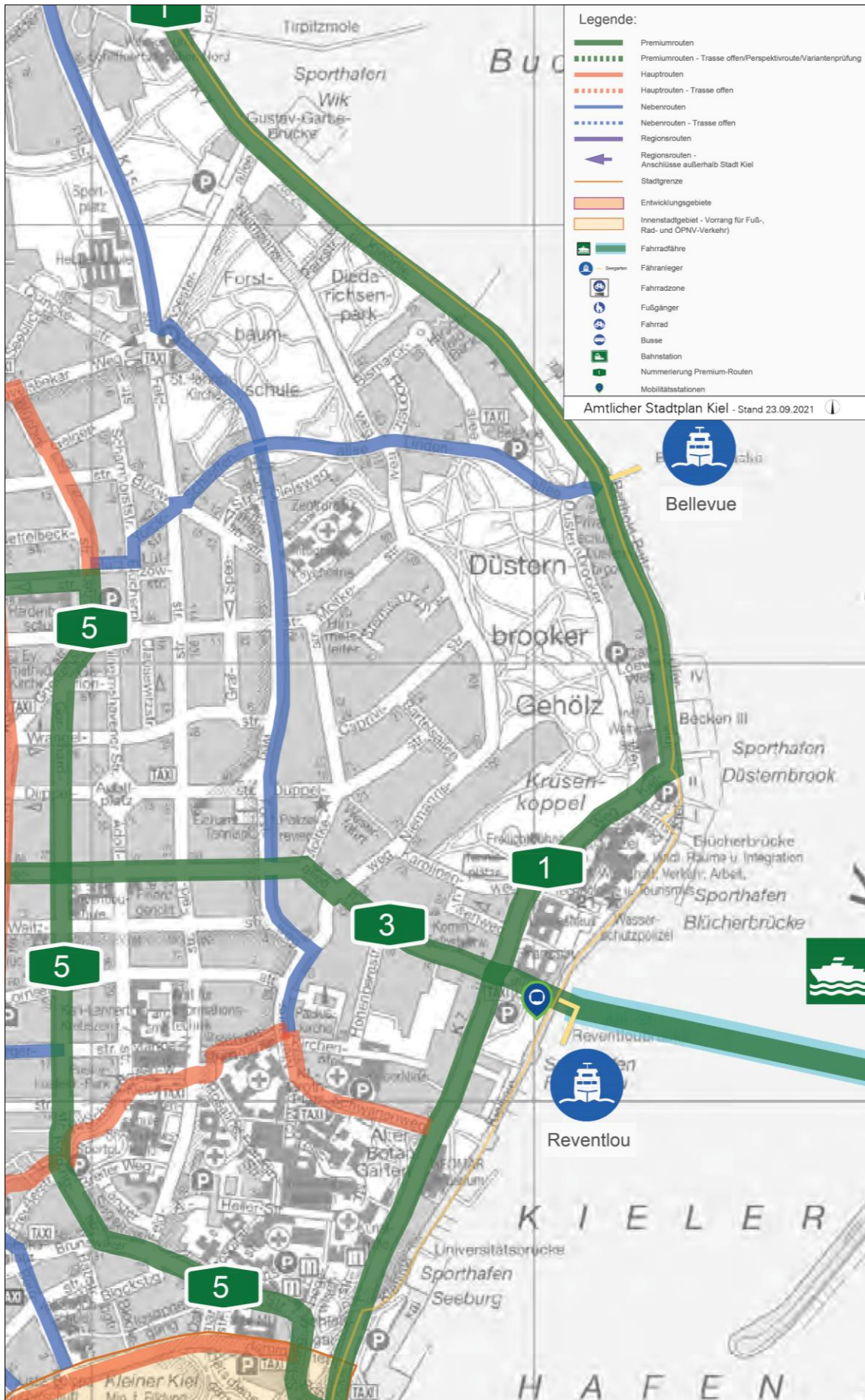


Abbildung 20: Planung Radverkehrsnetz (Quelle: Veloroutennetzplan 2035 Stand 23.09.2021)

Fähr- und Schiffsverkehr / Öffentlicher Personennahverkehr

Der Fähr- und Schiffsverkehr über die Kieler Förde hat für das Wettbewerbsgebiet eine besondere Bedeutung. Die beiden Anlegestellen der Förde-Fährlinie und der Schwentinefähre, tragen zur relativ hohen Bedeutung der abzweigenden Ost-West-Verbindungen bei.

Die Anlegestelle Reventloubrücke bindet an die Reventlouallee und die Beselerallee an, die die kürzeste Verbindung in das Nebenzentrum „Holtenauer Straße“ und zur Universität Kiel bildet. Die direkte Fährverbindung F2 zu den östlichen Anlegern Dietrichsdorf mit der Fachhochschule und Wellingdorf mit dem GEOMAR (Standort Ostufer) stellt eine wichtige Ost-West-Verbindung im städtischen Gefüge dar und besitzt das höchste Fahrgastaufkommen aller Fährverbindungen.

Sie bindet darüber hinaus weitere wichtige fuß- und fahradläufige Verbindungen am Westufer in Richtung Innenstadt und nördlich in Richtung Marinestützpunkt an.

Die Förde-Fährlinie F1 verkehrt mit unterschiedlichen jahreszeitlichen Fahrplänen und Linienverläufen zwischen verschiedenen Fähranlegern zu beiden Seiten der Kieler Förde. Dabei werden zweistündlich oder stündlich Fahrten angeboten, allerdings ohne Fahrplanvertaktung. Diese Linie hat vor allem Bedeutung für den Freizeit- und Tourismusverkehr.

Perspektivisch sollen die Fährverbindungen weiter ausgebaut werden, um sie auch für den Alltagsverkehr attraktiver zu machen.

Die ÖPNV-Nachfrage abseits des Schiffsverkehrs ist im Umfeld des Wettbewerbsgebiets eher gering. Ein größeres Fahrgastaufkommen konzentriert sich auf die Haltestellen in der Feldstraße und auf den Verknüpfungspunkt Reventloubrücke / Landtag, an dem die Buslinien 41 / 42 und 51 halten (Haltestellenbelegung, Summe der Ein- und Aussteiger ca. 1.000 pro Werktag). Hier wird zur weiteren Förderung des ÖPNV- und Radverkehrs im ersten Halbjahr 2022 eine Mobilitätsstation mit Fahrradsammelschließanlage errichtet, die hinsichtlich der Anordnung ihrer Bestandteile im Bereich Reventlou im Rahmen des Planungswettbewerbes neu gestaltet werden kann (s.o.).

Unmittelbar im Wettbewerbsgebiet verkehrt die Buslinie 41 / 42 im Abschnitt zwischen dem Institut für Weltwirtschaft und Lindenallee. Innerhalb dieses Abschnittes sind die Bushaltestellen "Bellevue / Lindenallee" und "Carl-Loewe-Weg / Kiellinie" verortet, welche Mo-Fr in einem 15-min-Takt bedient werden.

Die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen orientiert sich überwiegend am Haltestellen-Corporate-Design im Stadtverkehr (barrierefrei erreichbare Wartefläche mit Rotklinkerbelag und taktilen Bodenindikatoren). Einige Haltestellen sind mit Unterständen und Fahrradbügeln ausgestattet. Die Gestaltung führt zu einem einheitlichen Erscheinungsbild und Identifikationseffekt für den Stadtverkehr, eine städtebauliche Integration ist damit allerdings nur bedingt gegeben.



Fähranleger Reventloubrücke



Bushaltestelle Kunsthalle

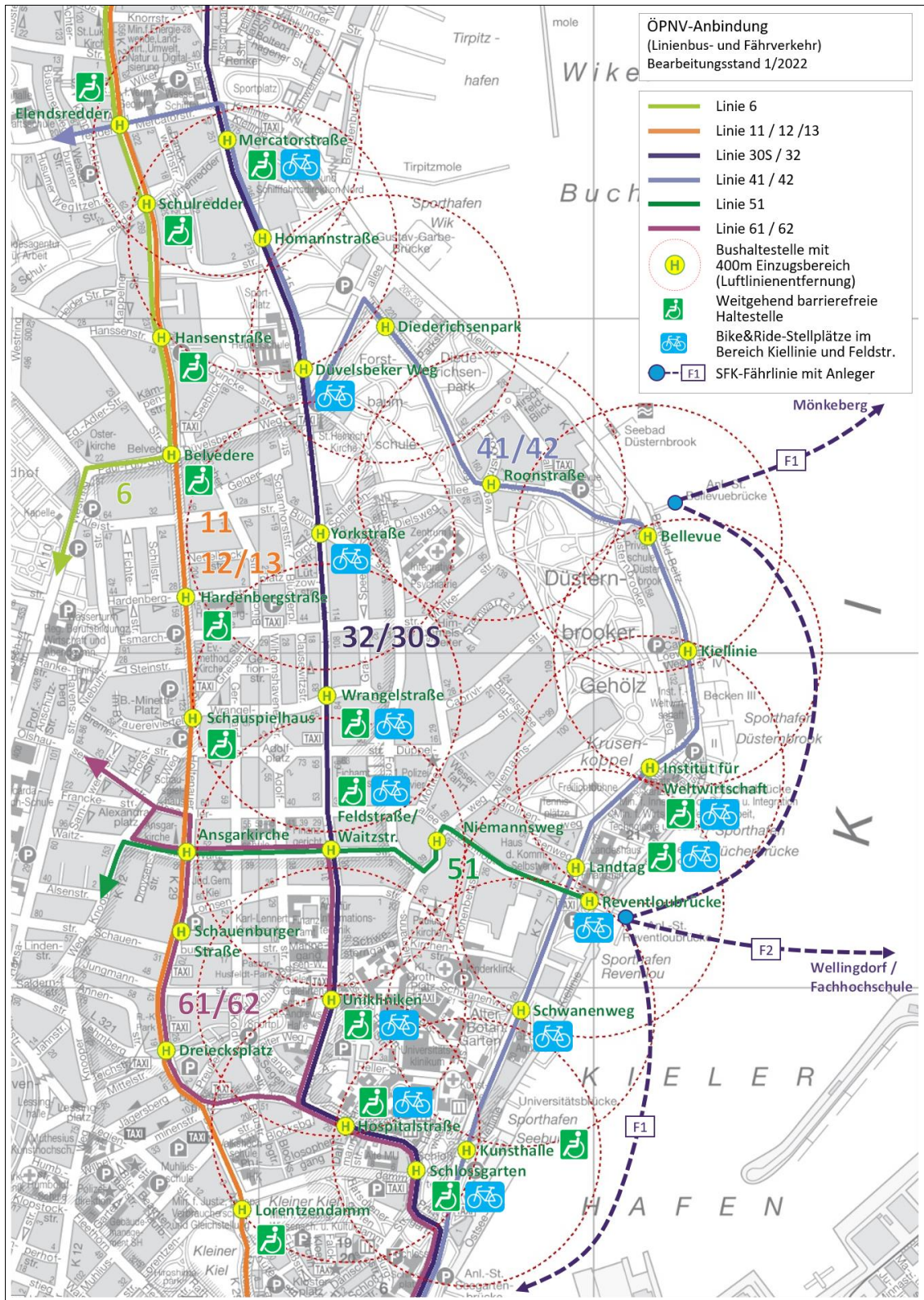


Abbildung 21: ÖPNV-Anbindung (Quelle: Stadtplanungsamt, eigene Darstellung)

Ruhender Verkehr

Im Umfeld des Wettbewerbsgebiets besteht ein differenziertes Angebot an privaten und öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten. Die beiden größten öffentlichen Stellplatzanlagen liegen im Bereich Reventlouallee / Düsternbrooker Weg (ca. 50 Stellplätze) und Sporthafen (ca. 150 Parkplätze). Auf dem Bootswinterlagerplatz an der Koesterallee wird künftig eine von Anfang Mai bis Ende September nutzbare temporäre Stellfläche für Wohnmobile und Pkw geschaffen. Darüber hinaus kann straßenbegleitend entlang der Kiellinie und des Düsternbrooker Weges, des Niemannwegs und entlang der angrenzenden Straßen geparkt werden, sodass im fußläufigen Umfeld der Kiellinie sowohl heute als auch künftig ausreichend Stellflächen vorhanden sind.

In den Straßenräumen wird überwiegend am Fahrbahnrand, teils auch auf Quer- oder Schrägparkplätzen geparkt.

Das Parken auf Straßenbegleitgrün und wassergebundenen Gehwegen im nördlichen Abschnitt der Kiellinie im Bereich der Seebadeanstalt und in der Koesterallee ist kritisch zu sehen, da Flächen des Fuß- und Radverkehrs sowie öffentliche Grün- und Freiflächen in ihrer Funktion eingeschränkt werden.

Die Parkraumkapazitäten entlang des Fördeufers besitzen eine hohe Auslastung wobei auch hier ein Süd-Nord-Gefälle festzustellen ist. In der Woche und an Tagen mit starkem Freizeit- und Tourismusverkehr besteht speziell an der südlichen Kiellinie ein erhöhter Nutzungsdruck, An saisonalen Spitzentagen übersteigt die Zahl der parkraumsuchenden Pkws das Parkraumangebot sogar.

Den Beschlüssen für eine Mobilitätswende folgend, sollen keine neuen Parkraumkapazitäten geschaffen werden. Lediglich Behindertenparkplätze sollen an mehreren Stellen im Bereich der nördlichen Kiellinie entstehen, um deren Erreichbarkeit auch für mobilitätseingeschränkte Menschen sicherzustellen.

Um die Nachfrage zu regulieren, ist vorgesehen, die derzeit noch kostenfreien Parkmöglichkeiten im Bereich der Kiellinie und des Düsternbrooker Wegs zukünftig i.d.R. zu bewirtschaften. Für einige Parkplatzflächen sind auch andere Nutzungen gewünscht.



Parkplatz am Bernhard-Harms-Weg / Blücherbrücke



Parkplätze Berthold-Beitz-Ufer



Straßenbegleitendes Parken an der Kiellinie Nord



Zufahrt Parkplatz Reventlouwiese

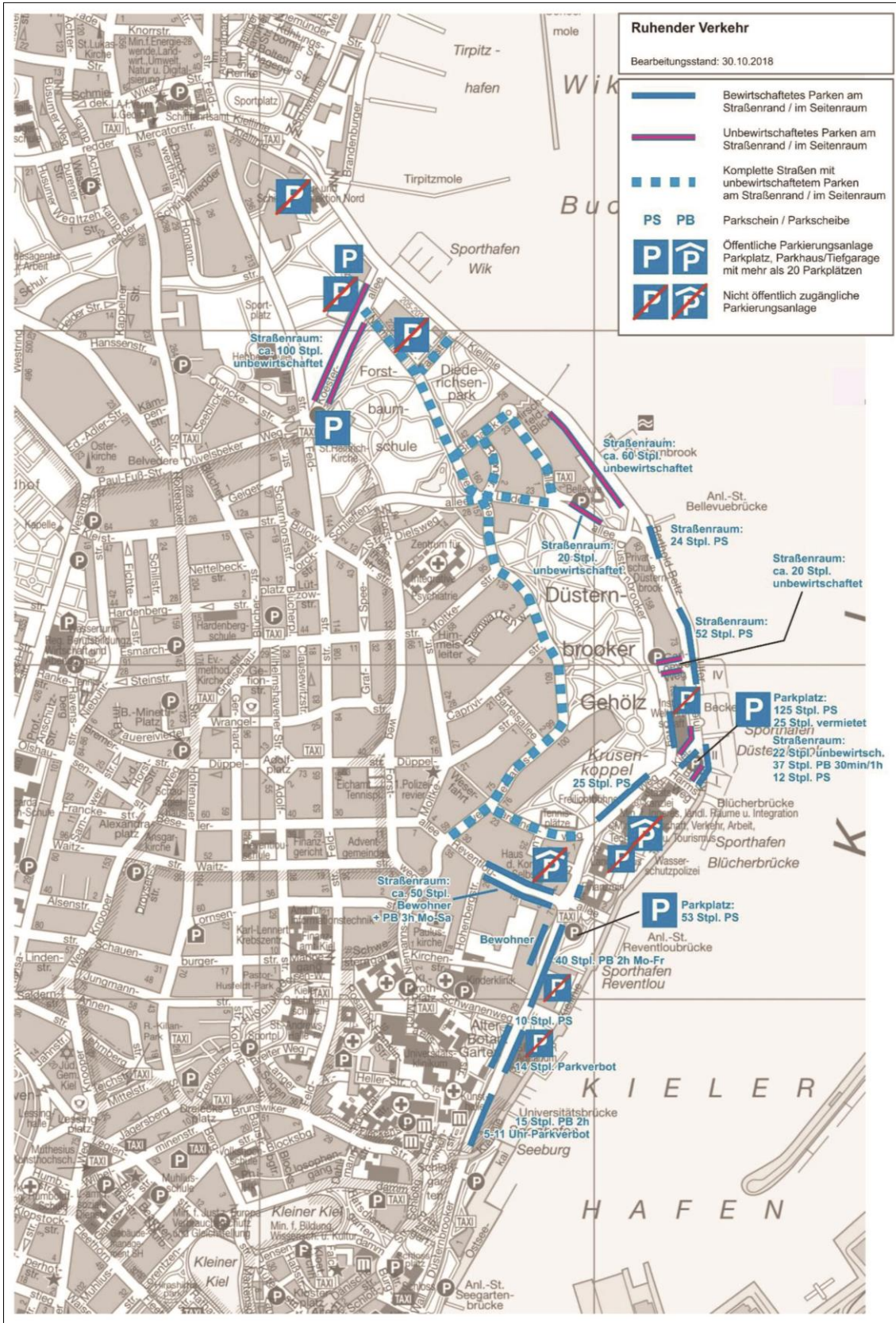


Abbildung 22: Ruhender Verkehr (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2020)

C Aufgabe

Aufgrund ihrer einmaligen Lage an der Kieler Förde ist die Kiellinie die bekannteste und wichtigste Promenade der Landeshauptstadt. Die Förde, die Kiellinie und der Düsternbrooker Fördehang, die als Landschafts-, Stadt- und Parkstrukturen in enger Synergie zueinanderstehen, haben sich seit dem 19. Jahrhundert entwickelt. Die Promenade selbst, die in einem Zeitraum von über 100 Jahren entstanden ist, ist heute in vielen Bereichen sowie in Teilen der Uferauffassungen sanierungsbedürftig.

Da die Kiellinie und der Düsternbrooker Fördehang mit ihren spezifischen Baustrukturen, öffentlichen Räumen, Stadtgrün, Nutzungen und Verbindungen lokal, regional und international die Visitenkarte Kiels an der Wasserkante sind, ist Aufgabe des Wettbewerbs, den Gesamttraum zu stärken und identitätsstiftend weiterzuentwickeln.

Die Uferpromenade als Ganzes ist unter Nutzung ihrer unterschiedlichen Potenziale zu gestalten und als besonderer Ort am Wasser und Alleinstellungsmerkmal der Landeshauptstadt zu inszenieren. Zu schaffen sind prägnante Eingangssituationen, besondere Zugänge und Bezüge zwischen Stadt, Grünanlagen, Promenade und Förde, die die Uferlandschaft zum besonderen Erlebnisbereich der Stadt an der Ostsee machen.

Das typische Stadt- und Landschaftsbild der Kiellinie mit der relativ dichten Nutzung im Süden, den sich nach Norden hin auflockernden Bau- und stärker werdenden Landschaftsstrukturen, ist angemessen am Bestand orientiert weiterzuentwickeln. Dabei ist zu berücksichtigen, dass vor allem der südliche Teil der Kiellinie einen sportlich-maritimen Charakter aufweist, den ansässige Wassersportvereine, u.a. Segelclubs, sowie Ruder- und Kanuvereine mit ihren Aktivitäten, die auf der Promenade unmittelbar erlebbar sind, prägen.

Die Kiellinie selbst ist multicodiert zu entwickeln, wobei vielfältige Interessen zu berücksichtigen und in Einklang zu bringen sind und Nutzungsoffenheit zu gewährleisten ist. Die Promenade ist als vielschichtig nutzbare Bewegungs- und Aufenthaltsfläche zu gestalten, die dem Flanieren ebenso dient, wie dem Joggen, Skaten, Radfahren, Spielen und Schwimmen. Insbesondere soll sie zum Verweilen auffordern. Durch eine gute Gestaltung und eine intelligente Organisation sind Spiel- und Sportangebote, Bademöglichkeiten, Ruhe-, Genussräume sowie Veranstaltungsflächen in Beziehung zu setzen. Zu profilieren ist die Kiellinie auch als Rückgrat eines nachhaltigen Stadtverkehrs in Nord-Süd-Richtung sowie im Übergang der Reventlouallee zur Reventloubücke als wichtiger Ort der Verknüpfung von West- und Ostufer durch die Fördeschiffahrt.

In der Zusammenschau ist die Kiellinie einschließlich der angrenzenden Grün- und Freiflächen zu einer zusammenhängenden attraktiven Promenade mit hoher Gestaltungs- und Nutzungsqualität für alle Kieler*innen und für die Gäste der Stadt zu entwickeln. Bei der Neugestaltung ihrer unterschiedlichen öffentlichen Räume und ihrer Entwicklung zu einem zusammengehörig wahrnehmbaren und mit dem Umfeld vernetzten Gesamttraum sind die spezifischen Charakteristika und vorhandene Qualitäten der einzelnen Abschnitte aufzunehmen und weiterzuentwickeln. Sowohl zur Stadt als auch zum Wasser soll sich die Kiellinie als ein Ort präsentieren, den Wasser, Stadt und Landschaft gleichermaßen prägen. Kiels Identität als Stadt am Meer soll an der Kiellinie erlebbar werden.

Die Wettbewerbsaufgabe steht dabei im Spannungsfeld zwischen dem ständig wachsenden Nutzungsdruck auf die vorhandenen Freiräume, dem Wunsch nach einem attraktiven Gastronomieangebot und dem Anspruch der Landeshauptstadt Kiel, den öffentlichen Raum für alle Menschen als Ort der Begegnung, des Austausches und der freien Aneignung zu erhalten. Die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe erfolgt auf zwei Ebenen.

In der übergeordneten Ebene sind grundlegende Aussagen im Rahmen eines freiraumplanerisch-städtebaulichen Gesamtkonzeptes unter Beachtung der unter C1 dargestellten Leitlinien zu formulieren (s. Kapitel C 1) Diese sind in Teilbereichen (Ideen- und Realisierungsabschnitten) zu vertiefen (s. Kapitel C 2).

Die Aufgabenstellungen für die Ideen- und Realisierungsabschnitte sind im Teil C 2 steckbriefartig mit Darstellung der jeweiligen räumlichen Abgrenzung, der Kennwerte sowie einer Kurzzusammenfassung der Historie, der heutigen Nutzungen und zu beseitigender Mängel formuliert.

1 Freiraumplanerische-städtebauliche Gesamtkonzeption

Der Ausarbeitung des freiraumplanerisch-städtebaulichen Gesamtkonzeptes sind die folgenden Leitlinien zugrunde zu legen.

Eingangsbereiche ordnen und Vernetzung mit der Umgebung sicherstellen

Aus der Innenstadt kommend, ist die Auffindbarkeit der Kiellinie schwierig, ihre Eingangssituation kaum ablesbar. Ähnlich unbestimmt ist das Entree aus Richtung Norden, wo die Kiellinie über das Potenzial verfügt, den Stadtteil Wik näher ans Wasser zu bringen. Zu schaffen sind in beiden Bereichen prägnante Eingangssituationen, um besondere Zugänge und Bezüge zwischen Stadt, Grünanlagen, Promenade und Förde zu schaffen und die Uferlandschaft erlebbar zu machen.

Freiräume erhalten, weiterentwickeln und mit der Promenade gestalten

Die bestehenden Grün- und Freiräume sind in ihrem Umfang zu sichern und weiterzuentwickeln. Da insbesondere auf der Wasserkante ein hoher Nutzungsdruck lastet, ist diese zu schützen und von baulichen Einrichtungen, u.a. für Infrastruktur oder Gastronomie freizuhalten. Entsprechende Angebote sollten gut erreichbar, mit entsprechendem Abstand zur Uferkante platziert werden und den heute vorhandenen Anteil öffentlicher Grünflächen an der Gesamtfläche nicht reduzieren.

Eine Nutzung von Teilen der Promenade und der Grünflächen für Veranstaltungen muss auch nach der Umgestaltung möglich sein. Eine besondere Herausforderung liegt darin, diese so zu integrieren und zu organisieren, dass die Grünflächen außerhalb der Events ihre Funktion als attraktive Erholungsräume und Bestandteil der grünen Infrastruktur vollauf erfüllen können. Eine Modellierung des Geländes ist möglich. Die Promenade soll mit den Grünflächen verzahnt und ihre Gestaltungs- und Nutzungsqualitäten deutlich verbessert werden, dazu gehört auch die Integration gut platzierter baulicher Angebote zum Verweilen für alle Generationen.

Spiel und Freizeitsport stärken

Aktuell bietet die Kiellinie und deren fußläufiges Umfeld ein zu geringes Angebot an niedrigschwelligen Sport- und Spielmöglichkeiten für alle Generationen, das ohne Kosten und Vereinszugehörigkeit genutzt werden kann. Aufgabe ist die Schaffung eines gesamtheitlich beispielbaren Raumes im Sinne einer "beispielbaren Stadt" (Leitbild Spielleitplanung). An geeigneten Stellen sind darüber hinaus 'Spielorte' mit einem spezifischen Spiel- und Sportangebot, mit einer hohen Vielfalt und Dichte an Nutzungsmöglichkeiten zu generieren.

Gewünscht wird hier das konsequente Mitdenken der Beispielbarkeit von Ausstattungselementen, Höhenausbildungen, Material für befestigte Flächen, Pflanzenauswahl etc. Die Raumabfolge sollte den Ansprüchen von Kindern und Jugendlichen gerecht werden. Spielorte sollen durch ein Alleinstellungsmerkmal gekennzeichnet sein und gleichzeitig eine wiedererkennbare Formsprache aufweisen. Aufgrund der begrenzten Flächengröße, die zur Verfügung steht, werden ungewöhnliche und überraschende Lösungsansätze gewünscht.

Relevant ist auch, die Vielzahl an (Vereins-)Wassersportanlagen, die mit Stegen und Vereinshäusern vor allem den südlichen Teil der Kiellinie atmosphärisch prägen sowie die größeren Segelhäfen und Stege, die im weiteren Verlauf der Kiellinie den privaten Segelsport abbilden, mitzudenken.

Zu den zentralen Nutzungen im Bereich der Reventlowwiese gehört das Segelcamp mit der angeschlossenen Gastronomie, das heute in der Sommersaison die Kiellinie als Impulsgeber prägt. Der heutige Standort ist kritisch zu prüfen und das Segelcamp im Zuge der Neugestaltung der Reventlowwiese an geeigneter Stelle zu verorten und gestalterisch gut zu integrieren.

Bademöglichkeiten und Wasserzugänge verbessern

Über die Neugestaltung der Promenade sollen einerseits die bestehenden Wasserzugänge und Bademöglichkeiten qualifiziert, aber auch neue, niedrigschwellige Angebote geschaffen werden. Sie sollen zum Baden wie zum Verweilen am Wasser einladen. Ziel ist eine Aktivierung der Wasserkante für Freizeitnutzungen.

Infrastrukturen schaffen

Um die Versorgung mit öffentlich zugänglichen Toiletten zu verbessern, sind im Wettbewerbsgebiet ausreichende und geeignete Standorte für Toilettenanlagen vorzusehen. Gleiches gilt für die Ausstattung mit Abfallbehältern, die derzeit insbesondere an den heutigen Nutzungsschwerpunkten im Bereich Reventlowwiese nicht ausreichen. Auch für künftige Nutzungsschwerpunkte ist dies zu berücksichtigen.

Veranstaltungen ermöglichen

Auch in Zukunft wird die Kiellinie Plattform für unterschiedliche Veranstaltungen, wie die Kieler Woche sein. Allerdings soll sie künftig vorrangig als Promenade und explizit nicht als Eventareal konzipiert werden. Zu schaffen sind flexibel nutzbare Räume, in die sich Veranstaltungen kreativ einfügen können.

Gastronomie ordnen

Die Wiederentdeckung der öffentlichen Räume hat in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass sich die Anzahl an Gastronomieangeboten mit Verzehr- und Konsumzwang an bislang freien Orten deutlich erhöht hat. Konzeptionell ist aufzuzeigen, wo und in welchem räumlichen Umfang Außengastronomie und Terrassenanlagen (insbesondere im Umfeld Reventlowwiese) angeordnet werden können. Dabei ist eine angemessene Balance zwischen kommerzialisierten und als solche erkennbaren, von Konsumzwang freien Bereichen zu schaffen. Grünflächen (insbesondere die Reventlowwiese) sind dabei flächenmäßig nicht über das heute bestehende Maß hinaus in Anspruch zu nehmen.

Mobilität klimaneutral gestalten

Die Kiellinie bietet hervorragende Rahmenbedingungen, die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur attraktiv zu gestalten und damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im Sinne des Green City Plans zu leisten. Die Gestaltung und das Erscheinungsbild der Kiellinie sollen in der Zukunft überwiegend durch die Anforderungen und Maßstäblichkeit des Fuß- und Radverkehrs geprägt sein. Zur Vermeidung 'gefühlter' ermüdender Distanzen soll eine Gliederung in leicht zu bewältigende und Orientierung bietende Abschnitte, mit 'platzartigen Situationen', verfolgt werden.

Da die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV mit der Zurücknahme des Kfz-Verkehrs und des ruhenden Verkehrs sowie der Umnutzung von Flächen, die heute dem Kraftfahrzeugverkehr zugewiesen sind, verbunden sein wird, sind zu einer Neudisposition verschiedener heutiger Kfz-Verkehrsflächen grundlegende Aussagen zu treffen. Die Gestaltung der Kiellinie Nord ist in Varianten darzustellen.

Als ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs ist unter anderem die berufsverkehrstaugliche Ausgestaltung einer Förde-Premiumradroute zu sehen, die im Wettbewerbsgebiet in den Abschnitten Berthold-Beitz-Ufer und Kiellinie Nord baulich getrennt, parallel zu einer attraktiven Promenade verlaufen soll.



Konfliktsituation verschiedener Verkehrsarten



Bestandssituation Kiellinie Nord

Kiel und die Wik an der Kiellinie Nord ans Wasser bringen

Für die Kiellinie Nord sind zwei Varianten der Verkehrsführung zu planen.

Eine Variante A unter Ausschluss des Kraftfahrzeugverkehrs zwischen Seebadeanstalt Düsternbrook und der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS, Kiellinie 247) sowie eine Variante B unter Beibehaltung von Kraftfahrzeugverkehr. Bei beiden Varianten sollen die Gestaltungs- und Nutzungsqualität sowie die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr deutlich verbessert werden. In der einmaligen Lage zwischen Fördehang, Kieler Förde und dem Stadtteil Wik soll eine neugestaltete Kiellinie alle Kieler*innen und Gäste ans Wasser bringen.

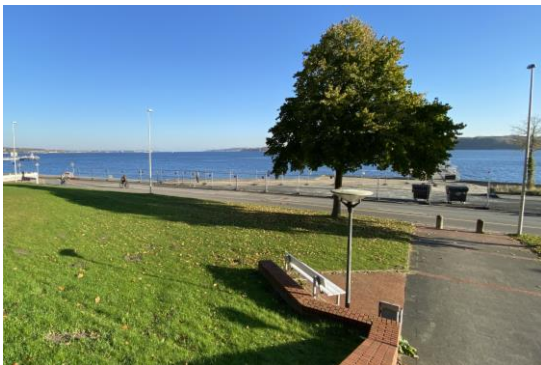
Sanierungsnotwendigkeit der Uferkanten als Chance begreifen

Die Kiellinie ist eine Promenade mit unterschiedlichen Nutzungsabschnitten, an denen Brücken, Stege, Pontons aber auch die Uferbefestigungen teilweise substantielle Mängel aufweisen. Dies gilt insbesondere für das Berthold-Beitz-Ufer und die Uferbefestigung vor dem Landeshaus zwischen Reventloubücke und Wasserschutzpolizei.

Die anstehende Behebung der hier vorhandenen Mängel bietet besondere Gestaltungspotenziale, da die Promenade in diesen Abschnitten um einige Meter Richtung Wasser verbreitert und neue Zugänge zur Förde geschaffen werden können. Im Gegensatz zum Berthold-Beitz-Ufer, für das die Geometrie der neuen Uferkante bereits festgelegt ist, besteht am Landeshausufer Gestaltungsspielraum für eine Verbreiterung der Promenade.

Bellevuebrücke neu denken

Die Bellevuebrücke soll im Ideenteil als Badebrücke einschließlich Fähranleger neu geplant und besser als bislang in das Umfeld integriert werden.



Vorfeld Freifläche Bellevuebrücke



Zugangssituation Bellevuebrücke

Gestaltung und Materialauswahl optimieren

Das heutige Erscheinungsbild der Kiellinie stammt im Wesentlichen aus den 1970er Jahren. In der Folgezeit wurden verschiedene Abschnitte zu verschiedenen Zeiten erneuert.

Von besonderer Bedeutung für die grundlegende Aufwertung der Kiellinie sind daher exemplarische Aussagen zu Materialien, Ausstattungsgegenständen, Beleuchtung und Bepflanzung, die der Identität des Ortes mit seinen differenzierten Räumen im Zusammenwirken gerecht werden.

2 Ideen- und Realisierungsabschnitte

2.1 Ideenteil Eingang Süd

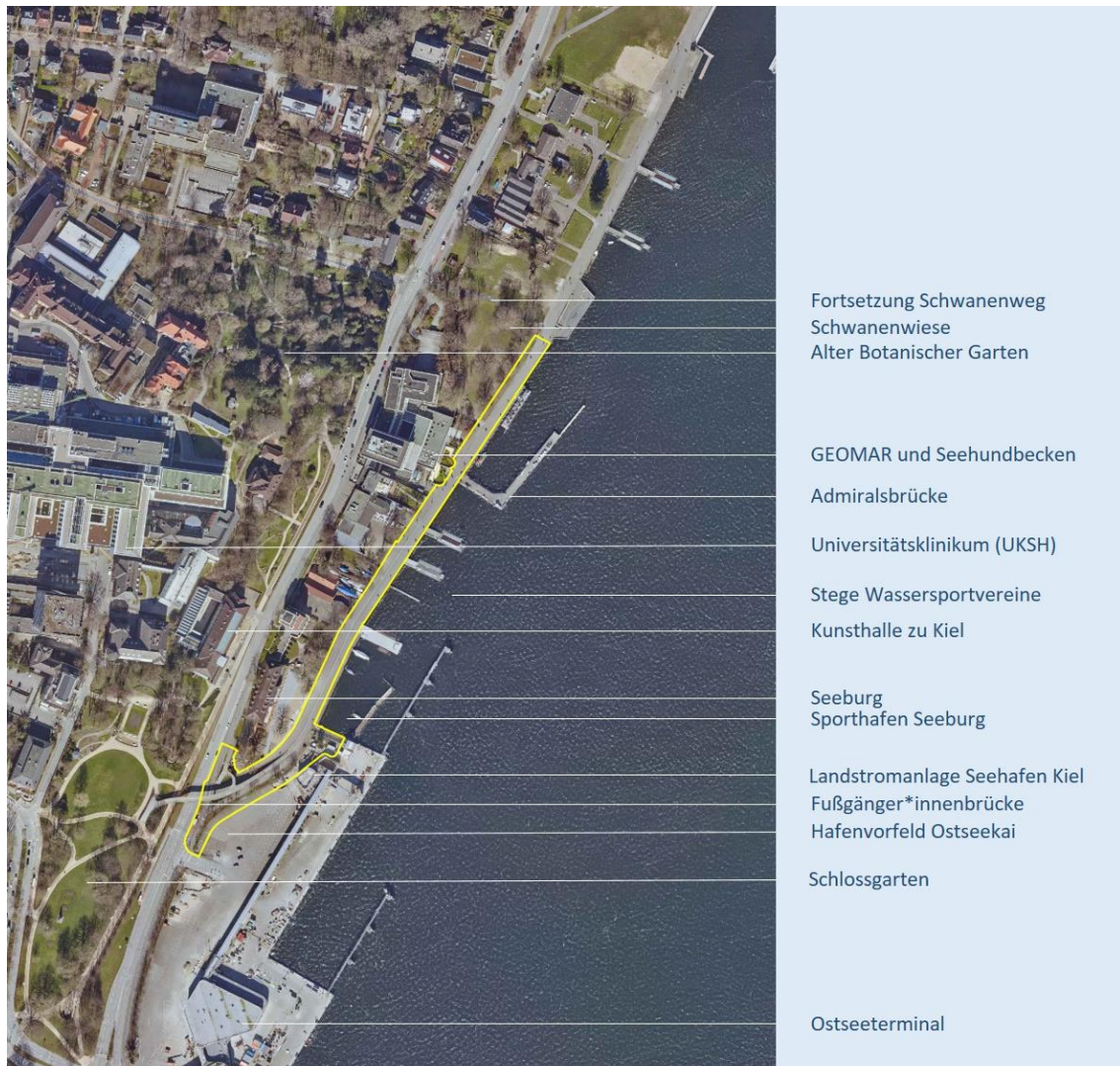


Abbildung 23: Nutzungen heute Ideenteil Eingang Süd (Quelle: Stadtplanungsamt Kiel 2021)

Der Geltungsbereich des Ideenteils beginnt im Süden mit dem Eingang zur Kiellinie. Er verläuft entlang der Seeburg, des GEOMAR Helmholtz-Zentrums für Ozeanforschung (GEOMAR) und der Schwanenwiese und endet an der Wegeeinmündung in Verlängerung des Schwanenweges. Im unmittelbaren Umfeld befinden sich der Ostseekai, der Schlossgarten, die Kunsthalle zu Kiel, das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein sowie der Alte Botanische Garten Kiel.

Kennwerte

Größe: ca. 0,9 ha

Länge: ca. 504 m

Breiteste Stelle: ca. 65 m

Schmalste Stelle: ca. 9 m

Historie

In ihrer heutigen Länge existiert die befestigte Uferpromenade seit 1969, die Lückenschließung zwischen Reventlouallee und Seeburg erfolgte als letztes. Die Neugestaltung erfolgte anlässlich der Olympischen Sommerspiele 1972. Der südliche Teil wurde in diesem Zuge in 'Kiellinie' umbenannt und über eine Fußgänger*innenbrücke mit dem Schlossgarten verbunden.

Nutzungen heute

Aus der Innenstadt kommend, bildet der südliche Abschnitt den Eingangsbereich zur Kiellinie. Da die Breite der Promenade gering ist und kaum öffentliche Flächen zum Aufenthalt vorhanden sind, wird die Kiellinie in diesem Abschnitt überwiegend als Bewegungs- und Durchgangsraum genutzt.

Neben bedeutenden Institutionen aus der Wissenschaft grenzen die Grundstücke verschiedener Wassersportvereine und -verbände sowie ein privates Wohngebäude an die Promenade an. Die Restaurants und mobilen gastronomischen Angebote auf den Grundstücken der Segel- und Rudervereine sind öffentlich zugänglich und führen im Sommer zur Belebung dieses Abschnitts. Als städtebauliche Dominante tritt neben der Seeburg und dem GEOMAR das Internationale Begegnungszentrum der Christian-Albrechts-Universität hervor. Ergänzt wird das Ensemble seit 2021 um eine Landstromanlage auf dem Seehafen-Vorfeld.

Eine besondere Attraktion in diesem Abschnitt der Kiellinie ist das Aquarium mit Seehundbecken innerhalb des Gebäudekomplexes GEOMAR. Das GEOMAR Helmholzzentrum für Ozeanforschung wird in den kommenden Jahren sukzessive vollständig an den Standort an der Schwentinemündung umziehen, eine Folgenutzung für das Grundstück und die Bestandsgebäude ist noch nicht bekannt. Das Aquarium mit dem Freigehege für die Seehunde wird jedoch auf absehbare Zeit an der Kiellinie verbleiben. Auch die Admiralsbrücke gehört zum GEOMAR.

Der Erhalt und die künftige Nutzung der Admiralsbrücke werden abhängig von der Folgenutzung der Liegenschaft sein.

Nördlich des GEOMAR schließt sich die Schwanenwiese an, die besonders in dem zum GEOMAR gehörenden südlichen Teil durch dichten, hochwertigen Baumbestand geprägt ist.

Von der Schwanenwiese gelangt man auf kurzem Weg zu dem nahe gelegenen Alten Botanischen Garten jenseits des Düsternbrooker Weges. Die Schwanenwiese hat ökologische Bedeutung, fungiert als Erholungsort und wird auf Grund ihrer Größe auch als Veranstaltungsfläche genutzt.

Wasserseitig ist die Promenade neben der Admiralsbrücke durch eine Vielfalt an Sportnutzungen geprägt. Den Auftakt bildet im Süden der Sporthafen Seeburg, daran schließt sich eine Reihe kleinerer Stege an, die vor allem von Segel- und Rudervereinen genutzt werden.

Damit verbunden ist ein Queren der Promenade von Ruderbooten und Kanus, die in die Förde eingesetzt werden.

Die bebauten Grundstücke in diesem Abschnitt sind verkehrlich über den Düsternbrooker Weg und die Kiellinie erschlossen.

Mängel

Von der Innenstadt kommend ist die Kiellinie nicht gut auffindbar, die Eingangssituation ist beengt und als solche nicht gut erkennbar. Die Fußgänger*innenbrücke wirkt als Barriere im Straßenbild, wodurch Sichtbeziehungen auf die Kiellinie und die Förde verstellt werden.

Aus dem Schlosspark kommend, leitet die Brücke gut zur Kiellinie. Sie bietet eine gute Aussicht auf die Förde und die Kreuzfahrtschiffe am Ostseeterminal und weist einen hohen baukulturellen Wert auf.

Für den öffentlichen Raum fehlt ein einheitliches Gestaltungskonzept, die Promenade selbst weist nur geringe Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten auf. Auf Grund des begrenzten Raums sind öffentliche Angebote für Spiel und Sport nicht vorhanden.

Es fehlen öffentliche Zugänge zum und Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser. Öffentliche Toiletten existieren nicht.

Der Schlossgarten, die Kunsthalle zu Kiel, das UKSH und der Alte Botanischen Garten Kiel sind bedeutende Orte, die landseitig an das Wettbewerbsgebiet angrenzen. Allerdings sind sie durch die fast durchgehende Bebauung an der Kiellinie von der Promenade abgeschirmt.

Aufgabenstellung

Am südlichen Auftakt der Kiellinie ist unter Erhalt der Fußgänger*innenbrücke eine angemessene, attraktive Entreesituation zu schaffen, die zur besseren Auffindbarkeit und Verknüpfung der Innenstadt mit der Kiellinie beiträgt. Dabei können Teilflächen des Ostseekai-Vorfeldes in die Gestaltung einbezogen werden.

Die hier bestehenden Stellplätze können zukünftig in ihrer Anzahl geringfügig (5-6 Stellplätze) reduziert werden. Eine Durchfahrt zu Tor 4 als Feuerwehrumfahrt um die Landstromanlage ist sicherzustellen (siehe Anlage 38).

Bezug genommen werden kann auch auf die Ideen der Christian-Albrechts-Universität zur Weiterentwicklung der Seeburg einschließlich einer besseren Verknüpfung mit der Kunsthalle (siehe Anlage 39). In der Entreesituation soll stadtechnische Infrastruktur, wie öffentliche Toiletten und gut platzierte Fahrradabstellmöglichkeiten, vorgesehen und gestalterisch eingebunden werden.

Die öffentlichen Räume sollen eine hohe Aufenthalts- und Nutzungsqualität bieten und multico-diert gestaltet werden. Die Nähe von Kunsthalle, UKSH und Altem Botanischen Garten zur Kiellinie sollte berücksichtigt und nach Möglichkeit dazu genutzt werden, räumliche Bezüge herzustellen und zu verdeutlichen. Um Konflikten vorzubeugen, sollen Fuß- und Radverkehr in diesem Abschnitt optisch getrennt werden. Ziel ist wie in den Abschnitten 'Reventlouwiese und Landeshausufer' sowie dem 'Ideenteil Mitte' ein geleitetes Miteinander der unterschiedlichen Nutzer*innengruppen.

Die Erschließung der Anliegergrundstücke von Süden bis zum GEOMAR ist entsprechend der heutigen Situation über die Kiellinie zu gewährleisten.



Promenade Eingang Süd



Fußgängerbrücke Südlicher Eingang Kiellinie



Auftakt Fußgängerbrücke



Erschließung GEOMAR an der Kiellinie

2.2 Realisierungsabschnitt Reventlouwiese und Landeshausufer

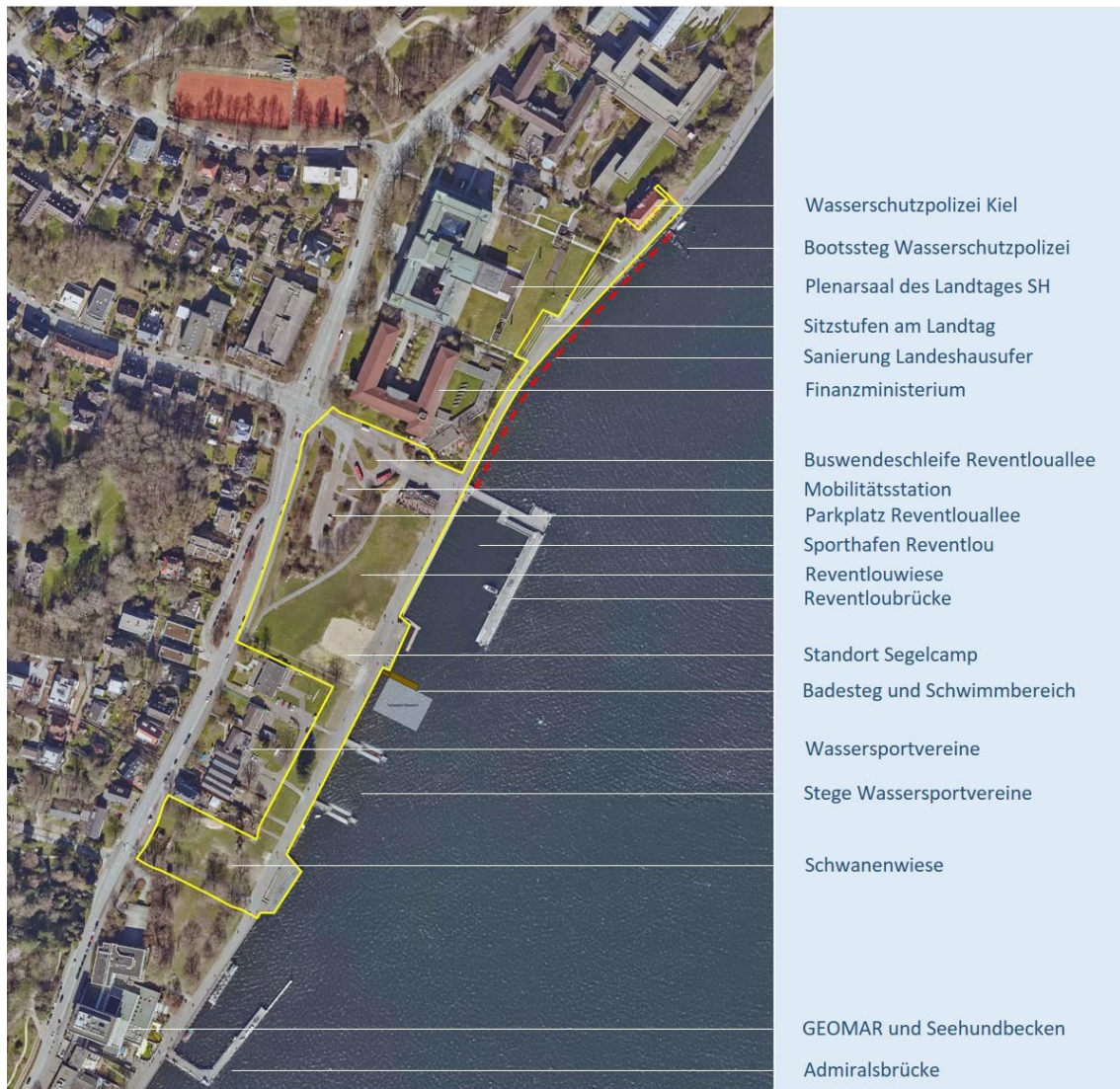


Abbildung 24: Nutzungen heute Reventlouwiese und Landeshausufer
 (Quelle: Stadtplanungsamt Kiel 2021)

Der Geltungsbereich des Realisierungsabschnitts erstreckt sich entlang der Promenade von der Schwanenwiese im Süden, über die Reventlouwiese und den Parkplatz mit Buswendeschleife an der Reventlouallee, bis zum Landeshausufer. Er endet an der Wasserschutzpolizei im Norden.

Kennwerte

Größe: ca. 3,9 ha

Länge: ca. 665 m

Breiteste Stelle: ca. 130 m

Schmalste Stelle: ca. 7,5 m

Historie

In ihrer heutigen Länge existiert die befestigte Uferpromenade seit 1969. Anlässlich der Olympischen Sommerspiele 1972 wurde die Promenade neugestaltet und die Reventlouwiese angelegt. In den nachfolgenden Jahrzehnten kam es immer wieder zu kleineren Veränderungen und Anpassungen. In den Jahren 2003 und 2004 wurde der Balkon auf Höhe der Schwanenwiese errichtet und die Aufenthaltsqualität der Promenade durch den Einbau eines Bohlenbelags, durch Sitzgelegenheiten sowie Kunstinstallationen und Spielelemente für Kinder erhöht.

Im Jahr 2004 wurden im Zuge des Umbaus des Landeshauses auch die zur Kiellinie gewandten Freianlagen mit einer großzügigen Stufenanlage neugestaltet.

Seit 2003 wird am südlichen Ende der Reventlouwiese jährlich in den Sommermonaten durch Kiel Marketing ein bundesweit einmaliges mobiles Segelcamp aufgebaut, das sich seither kontinuierlich weiterentwickelt hat und in den Sommermonaten ein Impulsgeber in diesem Wettbewerbsabschnitt ist, der neben verschiedenen Wassersportangeboten vor allem für Kinder auch eine kleine Gastronomie vorhält. Seit dem Jahr 2019 richtet die Stadt gemeinsam mit Kiel Marketing und der Bäder GmbH im Sommer eine provisorische Badestelle auf Höhe des Segelcamps ein.

Nutzungen heute

Die Promenade lädt zum Flanieren, Sporttreiben und Erholen ein und bietet verschiedene Möglichkeiten zum Aufenthalt. Mit der Schwanenwiese und der Reventlouwiese liegen in diesem Wettbewerbsabschnitt zwei großzügige Grünflächen, die durch einen schmalen Grünstreifen verbunden sind und vor allem im Sommer zum Aufenthalt genutzt werden.

Dabei ist die Reventlouwiese die zentrale öffentliche Grünfläche und das Herzstück der Kiellinie. Neben dem provisorischen städtischen Badesteg, befinden sich in diesem Abschnitt zwei sanierungsbedürftige Stege, die von den angrenzenden Wassersportvereinen genutzt werden, um ihre Ruderboote und Kanus zu Wasser zu lassen. Das oben genannte Segelcamp wird jährlich für die Monate Mai bis September aufgebaut und bietet Kindern die Möglichkeit, erste Segelerfahrungen zu machen. Zwischen Schwanenwiese und Landeshausufer bieten Gastronomiebetriebe sowohl ganzjährig als auch saisonal ihre Leistungen an.

Über das gesamte Jahr hinweg finden auf den Grünflächen und der Promenade kleinere und größere Veranstaltungen statt. Den Höhepunkt bilden Ende Juni die Veranstaltungen der Kieler Woche. Auch die Stufenanlage und die platzartige Erweiterung am Landeshausufer werden zum Aufenthalt und in kleinerem Umfang für Veranstaltungen genutzt.

Der Bereich um die Buswendeschleife an der Reventlouallee stellt mit der neu geschaffenen Mobilitätstation mit einem öffentlichen Parkplatz, einer Bushaltestelle, einer Station für Leihfahräder (Sprottenflotte) und der direkten Anbindung an die Förde- bzw. Schwentinefährlinie einen wichtigen Mobilitätsknotenpunkt dar, der im Wettbewerb ergänzt und weiter aufgewertet werden kann.

Die Kiellinie wird in diesem Abschnitt sehr intensiv und auf vielfältigste Weise genutzt. Vor allem an Sommertagen und -abenden und bei Veranstaltungen halten sich hier bis zu mehrere Tausend Menschen gleichzeitig auf.

Mängel

Die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität sowie die gestalterische Qualität der Promenade und der sonstigen befestigten Freiflächen stehen nicht in Einklang mit der Frequentierung und der Bedeutung des Ortes. Insbesondere Angebote für Kinder sowie eine durchgehende Barrierefreiheit, aber auch gute generationenübergreifende bauliche Angebote zum Verweilen fehlen. Die Promenade bietet zudem wenig öffentliche Zugänge zum und Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser. Der sehr gut angenommene provisorische Badesteg ist weder funktional noch gestalterisch zufriedenstellend und nicht barrierefrei zugänglich.

Der kontinuierlich hohe und besonders hohe Nutzungsdruck bei Großveranstaltungen bedingen regelmäßig erheblichen Instandsetzungsbedarf der Grünflächen. Problematisch ist auch das zeitweise sehr hohe Abfallaufkommen. Die Gastronomiebetriebe und das Segelcamp nehmen zunehmend öffentlichen Raum ein, was im Bereich der Reventlouwiese zum Verlust von freinutzbaren Rasenflächen und damit zu einer Verringerung des begrenzten öffentlichen Freiraumes führt.

Auch zwischen Fuß- und Radverkehr sind zunehmend Konflikte zu beobachten, Fahrradabstellanlagen sind ungünstig platziert, es mangelt an Infrastruktur für nachhaltige Mobilitätsformen.

Der Mobilitätsknotenpunkt mit Parkplatz und Buswendeschleife an der Reventloullee stellt sich als reine Funktionsfläche ohne Aufenthaltsqualität und mit nur wenigen Angeboten für nachhaltige Formen der Mobilität dar. Zwischen der Reventloubücke und dem Versatz der Uferkante nördlich der Wasserschutzpolizei besteht auf einer Länge von rund 270 Metern Sanierungsbedarf an der Spundwand.

Aufgabenstellung

Die Kiellinie ist in diesem Abschnitt als attraktive Uferpromenade zu gestalten und aufzuwerten. Sie soll sowohl Bewegungsfläche zum Flanieren, Joggen und Radfahren als auch differenzierte attraktive Aufenthaltsorte bieten, die Kinder, Jugendliche und Erwachsene ansprechen. Auch Wasserzugänge und ein verbesserter Badesteg sollen zur Attraktivität beitragen.

Bereits heute ist die Reventlouwiese die zentrale öffentliche Grünfläche an der Kiellinie und damit das Herzstück der Promenade. Sie ist, wie auch die Schwanenwiese und promenadenbegleitende kleinere Grünflächen, als öffentliche Grünanlage zu sichern und neu zu gestalten. Der grüne Charakter der Fläche soll dabei erhalten werden, ebenso die niedrighschwellige, freie Nutzbarkeit. Die heutige Größe der Grünfläche muss dabei mindestens erhalten bleiben.

Die Reventlouwiese und die Promenade sind dabei zu einem multicodierten Kernstück der Kiellinie mit Vorrang für Aufenthalt, Erholung, Spiel- und Sport sowie für mit der Grünanlage verträgliche Veranstaltungen weiterzuentwickeln. Besonderes Augenmerk ist dabei der Aufenthalts- und Badenutzung zu schenken, die hier seit 2019 an einem stadteigenen Badesteg angeboten wird.

Unter Berücksichtigung der wasserseitigen Anfahbarkeit des Sportboothafens (Hafenein- und -ausfahrt) und unter Gewährleistung ausreichender wasserseitiger Bewegungsradien für die Kanu- und Rudervereine kann der heute provisorische, saisonale Badesteg auf dieser Höhe der Promenade neu und auch größer geplant werden. Dabei sind Bereiche für Kinder (Nichtschwimmer*innenbereiche) vorzusehen sowie eine barrierefreie (ggf. bedingt barrierefreie) Ausführung auch bei wechselnden Wasserständen zu berücksichtigen.

Ein dauerhaftes Bauelement ist vorstellbar, wenn die Ausführung und Materialwahl robust und beständig ist und ein Nutzungskonzept für die Nebensaison vorgeschlagen wird.

Vorschläge für die Integration der mit dem (saisonalen) Badebetrieb verbundenen Infrastruktur (Umkleidekabinen, Unterstand Badeaufsicht, Duschen und ggf. Toiletten) werden erwartet. Diese könnten zum Beispiel im Bereich des Segelcamps oder auch an der Steganlage selbst verortet werden.

Ebenfalls neu angeordnet und gestaltet werden können die beiden sanierungsbedürftigen Ruderstege zwischen Schwanenwiese und Reventlouwiese. Zusammen mit dem Badesteg kann so die Uferkantennutzungen neu geordnet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Zugang zur Förde für die Wassersportvereine über die Promenade gut erreichbar sein muss und die wasserseitigen Anforderungen zum Einsetzen sowie Ab- und Anlegen der Ruderboote und Kanus erfüllt werden. Ideen für eine barrierefreie Nutzung sind erwünscht.

Einen Sonderstatus besitzt das im Sommerhalbjahr auf der Reventlouwiese betriebene Segelcamp, das unter Beachtung seines Raumprogramms (siehe Anlage 41) einschließlich der bestehenden Gastronomie neu zu gestalten und in dem jetzigen Umfang in das Freiflächengefüge an der Reventlouwiese zu integrieren ist. Dabei ist der heutige Standort kritisch zu prüfen. Das Zuwasserlassen der Segelboote (Optimisten) erfolgt heute über den nördlichen Rudersteg auf Höhe des Kieler Kanu Klubs. Aufzuzeigen ist ebenfalls, wie die durch das Segelcamp in Anspruch genommene Fläche im Winter so genutzt werden kann, dass sie einen Mehrwert für die Kiellinie darstellt.

Bereits seit vielen Jahren wird die Reventlouwiese über eine Sondernutzungserlaubnis auch für Veranstaltungen z.B. im Rahmen der Kieler Woche (siehe Anlage 36) genutzt. Diese auch zukünftig vorgesehene Veranstaltungsnutzung ist eine besondere Herausforderung für die Umgestaltung. Nördlich der Reventloubücke schließt das Landeshausufer an. Ab hier muss die Spundwand auf einer Länge von etwa 270 Metern erneuert werden. Auf dieser Strecke soll die Promenade, ähnlich wie am Berthold-Beitz-Ufer, um mindestens 2,50 Meter verbreitert werden um eine funktionale und gestalterische Aufwertung zu erreichen (siehe Anlage 40).

Geschaffen werden können neue Wasserzugänge, die nicht nur Erholungsmöglichkeiten, sondern mit Abstand zur Wasserschutzpolizei auch niedrigrschwellige Einlassstellen für kleine Wassersportgeräte wie SUP-Boards und Kanus bieten. Dabei ist auch das Potenzial für eine wasserseitige Nutzung bei Veranstaltungen bspw. für eine kleinere schwimmende Bühne zu beachten. Hinsichtlich der Dimensionierung der Promenadenerweiterung ist abzuwägen zwischen dem möglichen Zugewinn an Nutzungs- und Gestaltungsqualität sowie ökologischen und wirtschaftlichen Aspekten in Bezug auf Bau und Unterhaltung. Die Lauflinie Promenade sollte auch künftig in der Breite 15 Meter nicht überschreiten. Es ist zu berücksichtigen, dass es nicht zu Beeinträchtigungen der Betriebsabläufe der Wasserschutzpolizei kommt und die bereits vorhandenen Anlagen (Brücke, Pieranlage, Kran) erhalten oder ggf. versetzt auf gleicher Höhe vorgesehen werden. Die landseitig vorhandene repräsentative Stufenanlage des Landeshauses soll erhalten und in die Gestaltung integriert werden.

Eine große Herausforderung im Abschnitt Reventlouwiese und Landeshausufer ist, wie in anderen Abschnitten, die Organisation eines konfliktarmen Nebeneinanders von Fuß- und Radverkehr. Um ein geleitetes Miteinander zu fördern, ist eine subtile aber leicht lesbare, barrierefreie optische Trennung beispielsweise über verschiedene Oberflächenmaterialien anzustreben, bei dem der Fußverkehr Vorrang hat.

Die für den Radverkehr vorzusehende Fläche soll vorrangig der Ermöglichung unterschiedlicher Geschwindigkeiten und der Reduzierung von Konflikten zwischen den Nutzer*innen der Kiellinie dienen. Neben dem Radverkehr soll die Fläche auch anderen "schnelleren" Verkehrsteilnehmer*innen, wie beispielsweise Inlineskater*innen, Jogger*innen und Skateboardfahrer*innen als Sport- und Freizeitfläche in einer Breite von mindestens 3,00 m zur Verfügung stehen.

Aufgrund der Beziehungen zwischen den Grünflächen sowie den Grundstücken der Wassersportvereine und der Wasserkante ist abschnittsweise von einem erhöhten Querungsbedarf durch Fußgänger*innen und Wassersportler*innen mit Wassersportgeräten auszugehen. Um das damit verbundene Konfliktpotential zu reduzieren, sind punktuell gestalterische Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung ("Aufmerksamkeitsbereiche") aufzuzeigen.

Die für den Fußverkehr vorgesehene Promenade soll eine Mindestbreite von 7,00 m aufweisen. Die vorgegebenen Dimensionen können im Bereich von Engstellen abschnittsweise unterschritten werden.

Die Buswendeschleife (ÖPNV) und der Parkplatz an der Reventlouallee dienen der stadtweiten Anbindung der Kiellinie. Hier ist die Gestaltung eines zeitgemäßen, barrierefreien, nachhaltig orientierten Mobilitätsknotenpunktes vorgesehen. Im Sinne einer hohen Flächeneffizienz ist in Erwägung zu ziehen, die hier vorhandene Mobilitätsstation gemeinsam mit einer Toilettenanlage und ggf. einer Bushaltestelle neu zu planen, die aufbauend auf dem Wettbewerb vertiefend zu bearbeiten ist. In die Gestaltung des Mobilitätsknotenpunktes ist auch eine Wendeschleife für Gelenkbusse zu integrieren. Diese muss über die reine Wende-Funktion hinaus für Zeiten mit hohem Besucheraufkommen auch die Abstellmöglichkeiten für Gelenkwagen gewährleisten, wie es im heutigen Zustand der Fall ist. Die hohe (symbolische) Bedeutung des Knotenpunktes als Verbindung von West- und Ostufer über den Fähranleger an der Reventloubrücke sowie als "Dritter Eingangsbereich" zur Kiellinie ist gestalterisch herauszuarbeiten. Der Denkmalschutz im Umfeld ist zu beachten.

Da die künftige Mobilität weniger auf den Pkw und mehr auf das Miteinander von Fuß- und Radverkehr (Premiumradroute am Düsternbrooker Weg) sowie eine entsprechende Infrastruktur (Mobilitätstation / Fahrradabstellmöglichkeiten) ausgerichtet sein soll, ist zu prüfen, ob Flächen, die zukünftig nicht mehr für die Kfz-Verkehrsinfrastruktur benötigt werden, zugunsten von Freiraumfunktionen in die Gestaltung des öffentlichen Raumes einbezogen werden können. Dabei müssen, wie bisher, ausreichend Lagerflächen für Veranstaltungen zur Verfügung stehen (siehe Anlage 36)

Bei der Platzierung von Fahrradabstellanlagen und Abstellzonen für E-Scooter in diesem Wettbewerbsabschnitt ist darauf zu achten, dass diese gut auffindbar verortet werden, dabei aber keine Barrierewirkung zwischen Promenade und Grünflächen entfalten. Insbesondere im Bereich der Reventlouwiese ist eine Standortoptimierung erforderlich.

2.3 Ideenteil Mitte

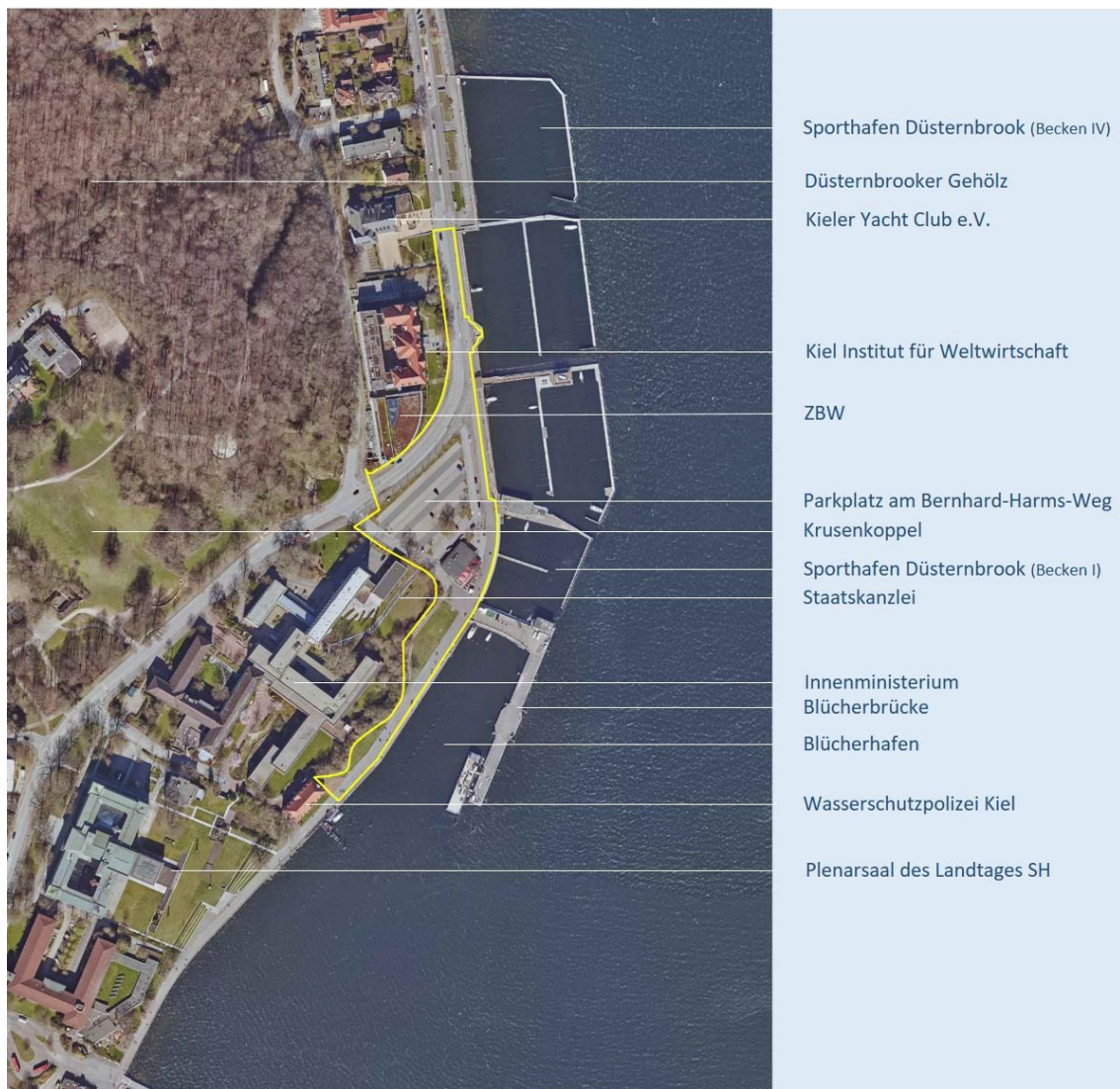


Abbildung 25: Nutzungen heute Ideenteil Mitte (Quelle: Stadtplanungsamt Kiel 2021)

Der Ideenteil "Mitte" beginnt nördlich der Wasserschutzpolizei. Er erstreckt sich entlang der Blücherbrücke, des Parkplatzes am Bernhard-Harms-Weg sowie des Sporthafens Düsternbrook. Der Abschnitt endet auf Höhe des Kieler Yachtclub e.V. Der Bereich wird durch die markanten Gebäude der Zentralbibliothek für Wirtschaftswissenschaften (ZBW) und des Instituts für Weltwirtschaft (IfW) geprägt.

Der Ideenabschnitt Mitte bildet das Zwischenstück zwischen den Realisierungsabschnitten Reventlowwiese, Landeshausufer und dem Berthold-Beitz-Ufer.

Kennwerte

Größe: ca. 1,7 ha

Länge: ca. 495 m

Breiteste Stelle: ca. 110 m

Schmalste Stelle: ca. 9,5 m

Historie

Nördlich des Bernhard-Harms-Weges besteht die Promenade seit mehr als 100 Jahren. Zu diesem Zeitpunkt bestand auf Höhe des Bernhard-Harms-Wegs eine Seebrücke (Adalbertbrücke) mit hölzernem Signalturm, der 1913 durch einen massiven, Steinbau ersetzt wurde. Nördlich davon wurde 1926 das Becken 1 des Sporthafens Düsternbrook eingerichtet und 1936 als Olympiahafen genutzt. Eine Verlängerung der Uferbefestigung im Süden erfolgte in Teilschnitten ab 1940. Die Adalbertbrücke und der Signalturm wurden 1958 abgerissen. Im Folgejahr erfolgte der Bau der Blücherbrücke. Der Sporthafen wurde weiterentwickelt und bis zum Jahr 1971 auf vier Becken ausgebaut. Als ehemalige Ankerstelle der Gorch Fock erlangte die Blücherbrücke überregionale Bekanntheit. Anlässlich der Olympischen Sommerspiele 1972 wurde die Promenade neugestaltet.

Nutzungen heute

Der Planungsabschnitt Mitte befindet sich im Übergang zwischen den bereits heute als Fußgängerzone gestalteten Abschnitten der Kiellinie im Süden sowie den heute eher verkehrsräumlich geprägten Abschnitten ‚Berthold-Beitz-Ufer‘ und ‚Kiellinie Nord‘. Aufgrund des zu beiden Seiten begrenzten Querschnitts ist dieser Teil der Promenade heute überwiegend ein Durchgangs- und Verkehrsraum für den Fuß- und Radverkehr, der nur wenige Angebote zum Aufenthalt enthält. Angebunden sind die Blücherbrücke und der Sporthafen Düsternbrook.

Auf Höhe von Innenministerium und Staatskanzlei bieten zwei Rasenflächen die einzigen ruhigen Rückzugs- und Aufenthaltsorte an der ansonsten stark frequentierten Kiellinie. Die größere der beiden Grünflächen ist mit einfachen Sitzbänken und einer Spielinstallation für Kinder ausgestattet. Das Restaurant ‚Gosch‘ ist in diesem Abschnitt ein gastronomischer Anziehungspunkt.

Im Dreieck zwischen Staatskanzlei, Zentralbibliothek für Wirtschaftswissenschaften (ZBW) und Sporthafen befindet sich ein öffentlicher Parkplatz, der sowohl den Nutzer*innen des Sporthafens als auch den Besucher*innen der Landesbehörden und der Kiellinie dient und regelmäßig als Veranstaltungsfläche genutzt wird. Die Blücherbrücke weist verschiedene Funktionen auf. Sie ist Anleger für Traditionssegler, Sporthafen sowie Event- und Gastronomiestandort.



Grünfläche nördlich Wasserschutzpolizei



Grünfläche Höhe Staatskanzlei

Da eine dauerhafte Gastronomie hier nicht zulässig ist, handelt es sich um kleinere mobile, temporäre gastronomische Angebote.

Am südlichen Ende der Blücherbrücke liegt im Hafenbecken eine auf einem Ponton errichtete schwimmende Strandbar (Sandhafen), die vor allem im Sommer und in den Abendstunden für Belebung sorgt und atmosphärisch auf die Promenade ausstrahlt. Die Blücherbrücke wird ebenfalls für Veranstaltungen genutzt. Nach Norden schließen sich die Becken des Sporthafens Düsternbrook an.

Mängel

Der Abschnitt Mitte weist sowohl im Bereich der befestigten Flächen als auch auf den Grünflächen nur geringe Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten auf. Ein einheitliches Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum ist nicht erkennbar. Angebote für Spiel und Sport sind nur in geringem Maße vorhanden. Darüber hinaus fehlen öffentliche Toiletten. Zwischen Fuß- und Radverkehr sind zunehmend Konflikte zu beobachten. Auch der Übergang von der Promenade zum straßenbegleitenden Radweg führt für Radfahrer*innen führt zu unklaren Situationen. Gut platzierte Fahrradabstellanlagen fehlen gänzlich.

Aufgabenstellung

Der im Ideenteil zu bearbeitende Abschnitt Mitte bildet das Zwischenstück zwischen den Realisierungsabschnitten Reventlowwiese und Landeshausufer sowie dem Berthold-Beitz-Ufer. Er nimmt damit eine wichtige verbindende Funktion ein. Ziel ist auch hier, Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten für die Grün- und Freiflächen wie die befestigten Flächen (Promenade) sowie eine gute funktionale und gestalterische Integration der Bestandsnutzungen zu erreichen. Um Konflikten vorzubeugen sollen Fuß- und Radverkehr auch in diesem Abschnitt – aus nördlicher Richtung kommend – ab dem Parkplatz am Bernhard-Harms-Weg durch eine optische Trennung geordnet werden. Ziel ist es, ein geleitetes Miteinander der unterschiedlichen Nutzer*innengruppen zu erreichen. Gut platzierte Fahrradabstellmöglichkeiten sind in angemessener Anzahl zu berücksichtigen. Nördlich des Parkplatzes wird der Radverkehr entlang der Kiellinie auf einer Premiumradroute geführt. Diese Premiumradroute wird auf Höhe des Parkplatzes nach Westen auf den Düsternbrooker Weg verschwenkt und außerhalb des Wettbewerbsgebiets Richtung Süden weitergeführt (siehe Anlage 30). Der Bernhard-Harms-Parkplatz soll in seiner heutigen Funktion als Parkplatz und Veranstaltungsfläche ebenso erhalten bleiben wie der südlich davon gelegene Bernhard-Harms-Weg, der der Erschließung der Blücherbrücke vom Düsternbrooker Weg dient. Die Brücke muss auch künftig über eine schwerlastfähige Erschließung verfügen. Unter Beachtung der oben genannten Ziele werden Vorschläge für Mehrfachnutzungen, Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen und einen Standort für eine Unisex-Toilettenkabine erwartet.



Bestandssituation Grünfläche/Promenade



Promenade Höhe Stellplatzanlage



Stellplatzanlage Bernhard-Harms-Weg



Situation Promenade Olympiahafen

2.4 Realisierungsabschnitt Berthold-Beitz-Ufer mit Ideenteil Bellevue-Brücke

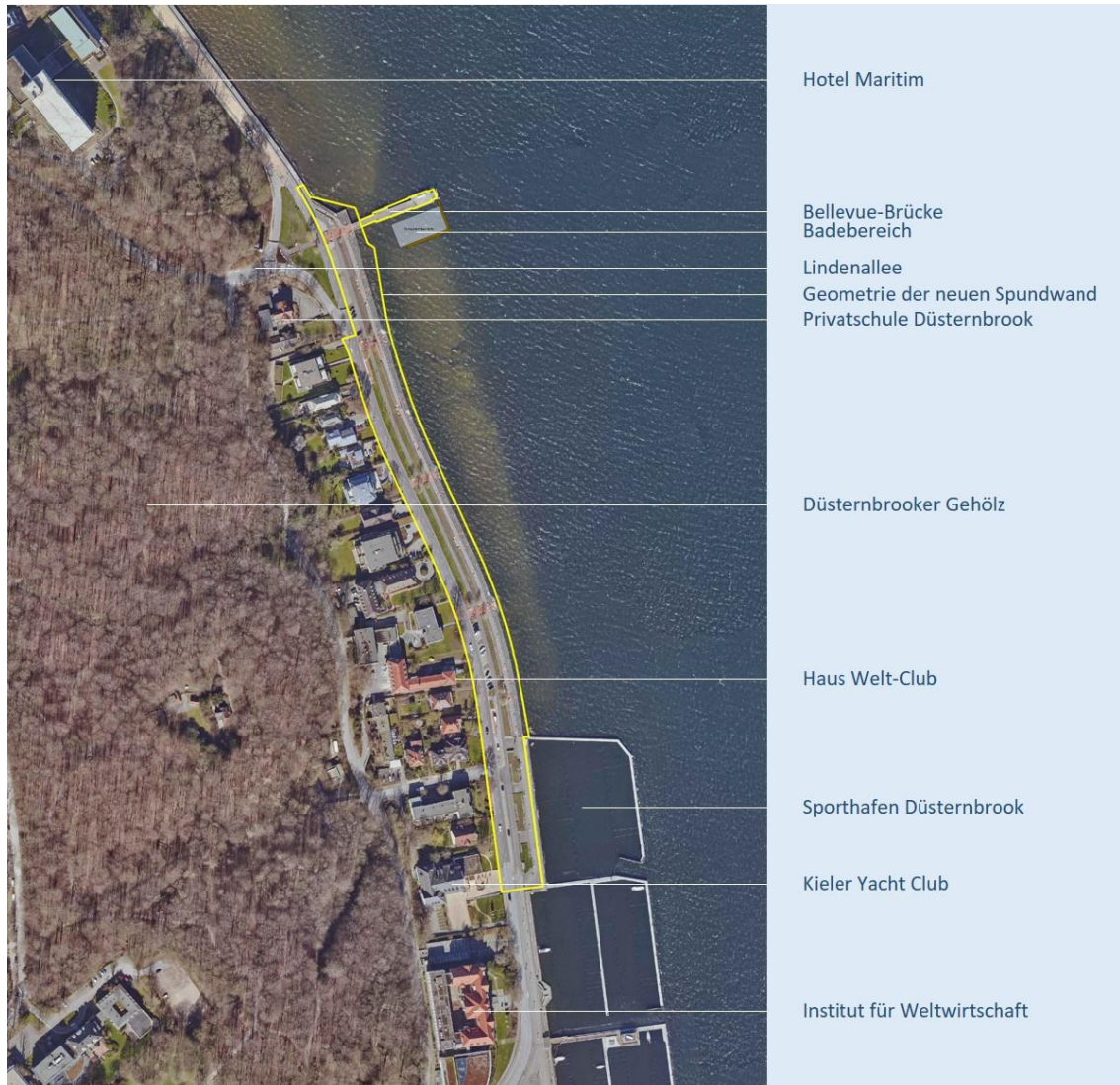


Abbildung 26: Nutzungen heute Berthold-Beitz-Ufer (Quelle: Stadtplanungsamt Kiel 2021)

Der Realisierungsabschnitt Berthold-Beitz-Ufer beginnt im Süden auf Höhe des Kieler Yachtclubs e.V. und endet kurz hinter der Seebrücke Bellevue (Bellevue-Brücke) im Einmündungsbereich der Lindenallee in die Kiellinie. Die Seebrücke Bellevue ist im Ideenteil zu behandeln.

Kennwerte

Größe: ca. 2 ha

Länge: ca. 590 m

Breiteste Stelle: ca. 35 m

Schmalste Stelle: ca. 5 m

Historie

Auch nördlich des Bernhard-Harms-Weges existiert die Promenade seit mehr als 100 Jahren. Das damalige 'Hindenburgufer' wurde von 1979 bis 1980 vom Sporthafen Düsternbrook bis zur Seebrücke Bellevue um 17 Meter verbreitert und großzügiger gestaltet. Die Promenade wird hier von Grünstreifen und Rosenbeeten begleitet. 2014 wurde das 'Hindenburgufer' in 'Kiellinie' umbenannt.

Zwei Jahre später folgte die Umbenennung der Uferpromenade zwischen Sporthafen Düsternbrook und Bellevue-Brücke zu 'Berthold-Beitz-Ufer'. Der begleitende Straßenzug trägt weiterhin den Namen Kiellinie.

Seit 2021 werden Arbeiten zur Verbreiterung der Promenade um ca. 4,00 m im Kontext der Sanierung der Uferbefestigung durchgeführt. Mit einem Abschluss der Arbeiten ist um den Jahreswechsel 2023/24 zu rechnen. Die Geometrie der neuen primären Uferbefestigung ist damit gesetzt.

Nutzungen heute

Seit dem Jahr 2015 sind weite Teil der Promenade aufgrund von Unterspülungen und baulichen Mängeln im Bereich der Uferbefestigung gesperrt. Die Nutzung ist durch die Einengung des nutzbaren Querschnittes erheblich eingeschränkt. Die Promenade fungiert aktuell vor allem als Durchgangsraum für den Fuß- und Radverkehr. Rückwärtig verläuft die Straße Kiellinie, auf der MIV und ÖPNV geführt werden.

Die Bellevue-Brücke dient als Anleger der Fördeschiffahrt. Nachdem sie in den vergangenen Jahren zunehmend als informelle Badestelle genutzt wurde, hat die Landeshauptstadt Kiel das Baden an diesem Ort im Sommer 2021 erstmals legalisiert und die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür geschaffen. Um Unfallrisiken zu minimieren wird der Fähranleger während der Badesaison aktuell nicht angefahren. Die Badebrücke wurde so gut angenommen, dass auch das landseitige Umfeld der Brücke als Aufenthaltsort genutzt wird. Die Arbeiten zur Verbreiterung der Promenade führen jedoch auch hier zu Einschränkungen in der Nutzung.

Mängel

Im heutigen Zustand bietet die Promenade aufgrund der baustellenbedingten Einengung des Querschnittes und des gestellten Bauzauns eine sehr geringe Aufenthaltsqualität. Bereits vor der Einrichtung der Baustelle fehlten generationsübergreifende Sport- und Spielmöglichkeiten sowie dauerhaft nutzbare Toilettenanlagen. Ein temporäres WC wurde für den Badebetrieb an der Bellevuebrücke eingerichtet.

Die Bellevue-Brücke ist heute nicht barrierefrei und wird ihrer Funktion als Teil des Netzes der Fördeschiffahrt damit nur bedingt gerecht. Auch wenn keine größeren Schäden bestehen, weist der Anleger regelmäßig Sanierungsbedarf auf. Auch als Badebrücke ist die Bellevuebrücke heute nur bedingt geeignet, da sie weder einen barrierefreien Wasserzugang erlaubt, noch Badebereiche für Nichtschwimmer*innen vorhanden sind.

Die Grünanlage im Einmündungsbereich der Lindenallee ist durch die Straße von der Promenade getrennt und besitzt eine entsprechend geringe Aufenthaltsqualität. Auch die Fußwegverbindung zwischen Fördehang und Bellevue-Brücke ist nicht barrierefrei gestaltet. Da die Gestaltung des Brückenvorfeldes von der künftigen Verkehrsführung abhängt, ist dieser Bereich im Rahmen der Planungen für den Abschnitt "Kiellinie Nord" in zwei Gestaltungsvarianten zu bearbeiten.

Aufgabenstellung

Am Berthold-Beitz-Ufer sollen die Aufenthalts- und Nutzungsqualität der Promenade verbessert und Erlebnis- sowie Aussichtspunkte und Orte zum Verweilen geschaffen werden. Angebote für (Kinder-)Spiel und Sport sind in die Gestaltung zu integrieren. Der Zugang zum Wasser ist durch eine barrierefreie und hochwertig gestaltete Rampen- und Treppenanlage im Übergang zur Seebrücke Bellevue zu ermöglichen. Ein nachhaltiges Bepflanzungskonzept soll die Gestaltung des Berthold-Beitz-Ufers abrunden.

Über die Neugestaltung der Promenade sollen großzügige Bewegungsflächen für den Fußverkehr und alle anderen Nutzer*innen der Promenade entstehen. Alle Abschnitte sollen für Mobilitätseingeschränkte gut erreichbar und nutzbar sein. Die Bezüge zum Fördehang sind über eine gute fußläufige Vernetzung aufzunehmen.

Entsprechend der städtischen Gesamtplanung wird entlang des Berthold-Beitz-Ufers mit der Veloroute 1 eine Premiumradroute verlaufen.

Kiel Freiraumplanerischer und städtebaulicher Realisierungswettbewerb Uferpromenade Kiellinie mit Ideenteilen Aufgabe

Diese ist entsprechend der geltenden Vorgaben in die Gestaltung einzubeziehen. Ebenfalls vorzusehen sind ausreichende und gut platzierte Fahrradabstellmöglichkeiten. Der fließende und ruhende motorisierte Individualverkehr ist in diesem Abschnitt entsprechend der Vorgaben zu berücksichtigen.

Die Seebrücke Bellevue (Bellevue-Brücke) soll auf der Ideenebene als Badebrücke mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität einschließlich Anlegestelle für die Fördeschiffahrt neu geplant werden. Es sollen Ideen entwickelt werden, wie bei einem gestalterisch hochwertigen Neubau der Bellevuebrücke sowohl die Funktion als niedrigschwellig zu nutzende Badestelle als auch die Funktion als Fähranleger so berücksichtigt werden können, dass ein sicherer und konfliktfreier Parallelbetrieb möglich wird.

Dafür wird eine gut durchdachte Anordnung der unterschiedlichen Funktionen zueinander erforderlich. Von Bedeutung ist auch konfliktfreies Nebeneinander der verschiedenen Nutzer*innengruppen auf einem neuen Brückenbauwerk selbst. Der Badebetrieb sollte sich aus Sicherheitsgründen nach Süden orientieren, während die Anlegerfunktion nordwestlich vorzusehen ist. Anlegerfunktion und Badebetrieb sind dabei nach sicherheitstechnischen Vorgaben der Reederei SFK und des Hafenamtes deutlich voneinander zu trennen.

Eine fehlende Trennung wäre für Badende mit erheblichen Sicherheitsrisiken verbunden, da diese für Schiffsführer*innen nur sehr schwer zu erkennen wären, insbesondere im Nahbereich der Fähren erhebliche tote Winkel bestehen und ein schnelles Aufstoppen der Fähren sowie ein schnelles Ausweichen auf engem Raum nicht möglich sind. Hinzu kommt, dass die Fähren insbesondere beim Manövrieren durch Propeller, Bugstrahler und Ruderlage starke Sogströmungen entwickeln können, die für Badende nicht kalkulierbar sind.

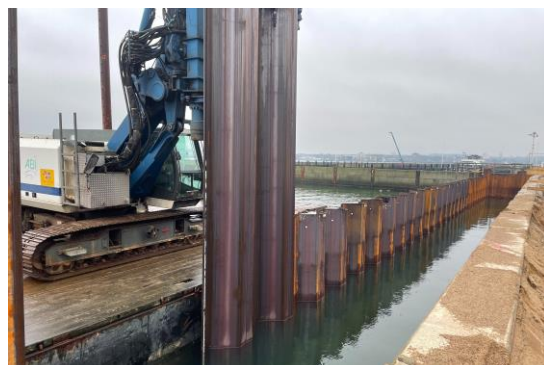
Neben dem hohen Anspruch an die Funktionalität sollen auch Aufenthaltsqualitäten verbessert werden. Der Badefunktion nachgelagerte Infrastrukturen wie Umkleidekabinen, Duschmöglichkeiten oder eine Toilettenanlage sollen in die Entwürfe integriert werden. Nur ausnahmsweise sind diese landseitig vorzusehen. Die Integration weiterer Funktionen wie bspw. einer Einlassstelle für kleinere Wassersportgeräte (z.B. Stand-Up-Paddling-Boards) ist vorstellbar.

Wichtige Voraussetzung ist, dass ein Neubau sowohl in seiner Funktion als Fähranleger als auch als Badebrücke unter Berücksichtigung wechselnder Wasserstände barrierefrei ausgeführt werden kann und Nichtschwimmer*innenbereiche geschaffen werden.

In der Funktion und Gestaltung soll mit der Planung der Bellevue-Brücke auf das Berthold-Beitz-Ufer das Vorfeld der Brücke (Bestandteil des Realisierungsabschnitts Kiellinie Nord) Bezug genommen werden, die ebenfalls als attraktiver Aufenthaltsbereich zu gestalten sind.



*Situation Promenade Sporthafen Düsterbrook
Blickrichtung Süd*



*Erneuerung der Spundwand und Verbreiterung der
Promenade © Alexandra Brecht, Lh Kiel*

2.5 Realisierungsabschnitt Kiellinie Nord



Abbildung 27: Nutzungen heute Kiellinie Nord (Quelle: Stadtplanungsamt Kiel 2021)

Der Realisierungsabschnitt beginnt im Süden mit dem Einmündungsbereich der Lindenallee in die Kiellinie und endet auf Höhe des Marinehafens im Ortsteil Kiel-Wik.

Kennwerte

Größe: 3,2 ha

Länge: ca. 1.460 m

Breiteste Stelle: ca. 60 m

Schmalste Stelle: ca. 16,5 m

Historie

Der Ausbau und die Befestigung der Uferbereiche begannen um 1900 auf Höhe des Tirpitzhafens (heute Marinehafen Wik) und setzten sich nach Süden fort, wo der Strandweg entstand. Über die Errichtung von Schwergewichtsmauern wurde das Ufer insbesondere im Bereich der Steilküste auf Höhe des heutigen Maritim-Hotels vor Erosion durch die Ostsee geschützt. Die verkehrliche Erschließung für den motorisierten Verkehr erfolgte in den 1930er Jahren. Im Zuge des Ausbaus wurde der Strandweg 1933 in 'Hindenburgufer' umbenannt. 1936 wurde die heutige Seebadeanstalt Düsternbrook anlässlich der Olympischen Spiele als Naturbadeanstalt erbaut und nach dem Krieg als Austragungsort für die Deutschen Meisterschaften im Meeresschwimmen genutzt.

Im Gegensatz zu anderen Abschnitten entlang der Kiellinie, ist die Uferbefestigung – eine über 100 Jahre alte Naturstein-Schwerkriegsmauer – weitgehend intakt.

Nutzungen heute

Heute ist die Kiellinie Nord vor allem ein Durchgangsraum für den Verkehr. Dominierend ist der Kfz-Verkehr, die verbleibenden Restflächen sind für den Fuß- und Radverkehr aufgeteilt. An zwei Stellen – der Einmündung der Lindenallee und im Bereich der Orchideenwiese nördlich der Seglervereinigung Kiel e.V. (SVK) – werden städtische Freiflächen in das Wettbewerbsgebiet einbezogen. Die Grünanlage an der Lindenallee bietet Sitzbänke und die Möglichkeit zum Aufenthalt mit Blick auf die Förde. Die Freifläche bei der Seglervereinigung Kiel e.V. wird überwiegend als inoffizieller Parkplatz genutzt. Das Vereinsheim der Seglervereinigung selbst liegt außerhalb des Wettbewerbsgebietes, es bietet u.a. ein kleines, den Vereinszwecken dienendes Gastronomieangebot.

Mit der Seebadeanstalt Düsternbrook und dem Sporthafen Wik befinden sich in diesem Abschnitt zwei prägende Nutzungen unmittelbar am Wasser. Die Seebadeanstalt Düsternbrook ist trotz ihres Alters und der Sanierungsbedürftigkeit eine besondere Attraktion. Sie bietet bereits seit Jahrzehnten die kostenpflichtige Möglichkeit, in der Förde zu schwimmen. Mit der Seebadeanstalt existiert ein beliebter Gastronomiebetrieb auf dem Wasser. Im Wettbewerb werden zum Sporthafen und zur Seebadeanstalt bis auf die Erschließung keine Planungsaussagen erwartet.

An der Promenade befindet sich auf Höhe der Seebadeanstalt ein Toilettengebäude, das heute eine behindertengerechte Toilette bietet, perspektivisch aber zu einer öffentlichen Toilette (m/w/d) umgenutzt werden soll.

Mängel

Die nördliche Kiellinie wird vor allem durch die Dominanz der Straße sowie Barrierewirkungen und Emissionen des Kfz-Verkehrs geprägt. Eine geringe Aufenthalts- und Nutzungsqualität für alle anderen Nutzer*innen ist die Folge.

Der mit nur geringem Abstand zur Straße geführte Radweg (Breite abschnittsweise unter 2,00 m) ist wie der angrenzende Fußweg (Breite abschnittsweise unter 3,00 m) unterdimensioniert, wodurch es zu Nutzungskonflikten und unübersichtlichen sowie nicht verkehrssicheren Situationen zwischen Kfz-, Rad- und Fußverkehr kommt.

Die Straße ist zwischen Förde und Fördehang ein Querungshindernis für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, da nur wenige barrierefreie Querungsmöglichkeiten bestehen. Insgesamt sind die Verkehrssicherheit und die Nutzungsqualität eingeschränkt und für eine Promenade nicht ausreichend.

Aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Fläche fehlen mit Ausnahme weniger Bänke unmittelbar am Straßenrand Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten. Ausreichend öffentliche Toiletten sowie Zugänge zum oder Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser sind in diesem Abschnitt der Kiellinie ebenfalls nicht vorhanden.

Die Grünanlage an der Lindenallee im Vorfeld der Bellevuebrücke ist vor allem verkehrlich geprägt und weist eine nur geringe Aufenthaltsqualität auf. Eine komfortable, barrierefreie Fußwegeverbindung zwischen Fördehang und Bellevue-Brücke existiert nicht.

Aufgabenstellung

Ziel ist auch in diesem Abschnitt die Gestaltung einer attraktiven, multicodierten Promenade mit hoher Aufenthaltsqualität, die über Aktiv- wie Ruhezonen verfügt und niedrighwellige Angebote für Spiel und Sport für alle Generationen bietet. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die Gestaltung des Umfeldes der neuen Bellevue-Brücke zu legen. Von Bedeutung sind auch die Übergänge zum Fördehang, die funktional und gestalterisch aufzuwerten sind, soweit dies innerhalb des Wettbewerbsgebietes möglich ist.

Die Freifläche nördlich der Seglervereinigung Kiel e.V., bietet die Möglichkeit, in Nähe des nördlichen Eingangs der Kiellinie als Spielort multicodiert gestaltet zu werden und sich zu einem

neuen Anziehungspunkt für unterschiedliche Nutzer*innengruppen und Generationen zu entwickeln.

Vorschläge für die Einrichtung einer öffentlichen Toilette sind im nördlichen Eingangsbereich sowie auf Höhe der Seebadeanstalt (vorhandenes Toilettenhäuschen) zu unterbreiten.

Nach der städtischen Gesamtplanung wird entlang der Kiellinie eine Premiumradroute verlaufen, die in die Gestaltung der Kiellinie Nord zu integrieren ist. Die Bedingungen für den Fußverkehr sind über eine der Lage angemessene Dimensionierung des Fußweges ebenfalls zu verbessern.

Die Gestaltung der Kiellinie Nord ist gleichwertig in zwei Varianten auszuarbeiten. Aus wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen wird für beide Varianten empfohlen, die Umgestaltung unter Berücksichtigung des bestehenden, intakten Uferkantenbauwerks vorzunehmen. Eine Ausweitung in den angrenzenden Fördehang (Landschaftsschutzgebiet) wird ausgeschlossen.

Variante A: Die Kiellinie Nord wird zwischen Seebadeanstalt und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, mit Ausnahme der Durchfahrbarkeit durch Rettungs- und Räumfahrzeuge, kraftfahrzeugfrei. In Reaktion hierauf kann die gesamte Fahrbahn anderen Nutzungen zugeführt werden. Sowohl die Koesterallee als auch die Parkstraße sind als Stichstraßen an die Kiellinie, ohne Anschluss für den Kfz-Verkehr darzustellen, hier sollen künftig Behindertenparkplätze verortet werden. Die Erschließung der Anlieger ist sicherzustellen (siehe Anlage 35). Im Bereich der Seglervereinigung Kiel sind die Vorgaben zum zweimal jährlich stattfindenden Einsetzen und Herausheben der Segelboote mit Mobilkränen zu berücksichtigen (siehe Anlage 44)

Variante B: Die Umgestaltung der Kiellinie Nord erfolgt unter Beibehaltung von Kfz-Verkehr. Dabei drängt es sich auf, innerhalb des zur Verfügung stehenden Gesamtquerschnittes eine verkehrssichere Promenade für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr zu entwickeln und gleichzeitig einen, der Lage angemessenen, attraktiven öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität und Angeboten für Spiel und Sport mit großer Nutzungsoffenheit zu gestalten.

Die Gestaltung der Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr wird den Wettbewerbsteilnehmenden überlassen. Dabei wird die Einhaltung der geltenden Richtlinien und Regelwerke (z.B. RAS 2006) vorausgesetzt. Ausgeschlossen werden ein „Shared Space“, bei dem unterschiedliche Verkehrsteilnehmer*innen gleichberechtigt dieselben Flächen nutzen sowie die Einrichtung einer wechselseitigen Einbahnstraße.

Im Norden schließt sich an den Wettbewerbsabschnitt die städtebauliche Gesamtmaßnahme 'Grüne Wik' an. Der Entwurf des Maßnahmenplans sieht für die an das Wettbewerbsgebiet anschließenden Flächen insbesondere den Umbau der südlichen Fahrspur zu einer Zweirichtungsfahrspur vor, sodass die nördliche Fahrspur zurückgebaut werden kann, um Grünstrukturen im Sinne eines 'Tors zur Kiellinie' zu entwickeln (siehe Anlage 45)



Gestaltung Promenade Kiellinie Nord



Verkehrliche Situation Kiellinie Nord

D Vorgaben und Hinweise

1 Grünflächen, Bäume und Bepflanzung

Die Kiellinie als Promenade weist aktuell verschiedene Grünstrukturen (Grünflächen, Gehölzflächen und Bäume) auf, die räumlich und gestalterisch keinen Zusammenhang aufweisen. Wo durch Umgestaltung, Entsiegelung oder Verbreiterung der Promenade Raum dafür geschaffen werden kann, sind Grünflächen, Gehölzflächen und Bäume möglichst zusammenhängend zu verorten.

Grünanlagen

Die vorhandenen Grünanlagen (Schwanenwiese, promenadenbegleitender Grünstreifen zwischen Düsternbrooker Weg 36 und 46, Reventlowwiese, Grünfläche südlich des Restaurants 'Gosch' (Kiellinie 63), Vorfeld Bellevue-Brücke (Grünfläche zwischen Lindenallee und Kiellinie)) sind in ihrem Umfang flächenmäßig zu erhalten, neu zu gestalten und wo sinnvoll zu erweitern. Ziel ist ihre Erholungsfunktion zu stärken und sicherzustellen, dass sie auch ihre Funktion für den Boden-, den Wasser- und den Klimahaushalt auf Dauer erfüllen können. Da die vorhandenen Grünanlagen vielfach für Veranstaltungen genutzt werden, sind hierfür mögliche alternative Standorte anzubieten. Wo Grünflächen auch in Zukunft als Veranstaltungsflächen in Anspruch genommen werden müssen, sind sie robust auszubilden, mit dem Ziel Instandsetzungsbedarfe zu minimieren. Eine besondere Herausforderung liegt darin, die Grünflächen so zu gestalten, dass sie außerhalb der Events voll und ganz ihre Funktion als Grünfläche erfüllen können. Eine Modellierung des Geländes ist möglich.



Schwanenwiese Blickrichtung Ost



Promenade und das Segelcamp zur Kieler Woche

Bäume und Bepflanzung

Bäume sind als prägendes Element für die Promenade zu sehen und im Rahmen des Grünkonzeptes darzustellen. Der geschützte Baumbestand ist zu erhalten und wo sinnvoll und möglich sind neue Bäume vorzusehen. Sollten Baumstandorte nicht erhalten werden können, ist ausreichender Ersatz vorzusehen. Generell soll sich die Auswahl der Bäume an der Liste der GALK (Gartenamtsleiterkonferenz) orientieren. Dabei sind die Anforderungen an den Klimawandel und die speziellen Wuchsbedingungen an der Förde (Wind- und Salzeinfluss) zu berücksichtigen.

2 Aufenthaltsflächen

Die Kiellinie insgesamt ist als multifunktionale und multicodierte Promenade neu zu gestalten. Um eine hohe Aneignungsfähigkeit der öffentlichen Räume sicherzustellen, sollten sich Angebote und Funktionen räumlich, tageszeitlich und saisonal, sorgfältig geplant überlagern

Im Rahmen des Nutzungskonzeptes ist darzustellen, welche Bereiche für unterschiedliche Nutzer*innengruppen geschaffen werden.

Dabei ist zwischen Aufenthalts-, Spiel- und Bewegungsflächen, lebendigen Bereichen, ruhigen Bereichen, möblierten und multifunktionalen Flächen, kommerziell geprägten sowie öffentlichen, informelleren Bereichen zu unterscheiden.

Aufenthaltsbereiche

Aufenthaltsbereiche sollen gestalterische Angebote zum Verweilen machen, da weniger Menschen, die sich länger an einem Ort aufhalten, diesen stärker beleben als mehr Leute, die ihn nur schnell passieren.

In diesem Kontext sind Elemente (primär und sekundär) vorzusehen, die zum Verweilen, u. A. zum Sitzen, Liegen, Picknicken einladen. Sie sollten den Promenadenbereich mit hoher gestalterischer Qualität prägen, dabei jedoch zeitlos und vandalismussicher sowie leicht zu pflegen sein. Aufenthaltsorte sollen dort, wo es sinnvoll ist, auch Spiel- und Sportangebote, insbesondere für Kinder bieten.

3 Spiel- und Freizeitsport

Die Angebote für Spiel, Bewegung und Freizeitsport sollen deutlich gestärkt werden. Dies soll auf zwei Ebenen erfolgen. Zum einen soll die Kiellinie als beispielbarer Freiraum mit informellem Sportangebot gestaltet werden, zum anderen sind Schwerpunkte für Spiel und / oder Freizeitsport zu schaffen. Grundlage ist die Qualitätszielkonzeption zur Spilleitplanung „Kiel – die beispielbare Stadt“ (siehe Anlage 32)

Beispielbarer Freiraum und informelles Sportangebot

Bei der Gestaltung der Kiellinie soll die Beispielbarkeit des Freiraumes herausgearbeitet und ein informelles Angebot für den Freizeitsport berücksichtigt werden. Flächen und Ausstattungselemente sollten sich gut zum Spielen, Bewegen und Verweilen eignen, sodass gut beispielbare Räume entstehen. Gewünscht wird eine individuelle Auslegung und Ausgestaltung der „Beispielbarkeit“ der Kiellinie gemäß der Qualitätszielkonzeption „Kiel – die beispielbare Stadt“.



Spielelemente Reventlowwiese / Schwanenwiese



Beispielbare Mosaikplastiken Höhe der Blücherbrücke

Schwerpunkte für Spiel und Freizeitsport

An geeigneten Stellen sollen sich in lockerer Abfolge Schwerpunkte für Spiel- und Freizeitsport aufreihen. Als „Spielort“ wird kein herkömmlicher, eigefriedeter Spielplatz verstanden, sondern Orte mit Angeboten für unterschiedliche Altersgruppen und Nutzer*innengruppen sowie inklusiven Spiel- und Sportelementen. Sportangebote sollen niedrigschwellig zu nutzen sein und nicht-vereinsgebundene Aktivitäten fördern. Die Anforderungen an Barrierefreiheit und Inklusion sind zu berücksichtigen. Wo das nicht möglich ist, ist dies im Erläuterungstext zu begründen. Auf eine Größenangabe für Spielorte wird in der vorliegenden Auslobung verzichtet. Mögliche Standorte hierfür könnten u.a. die promenadenbegleitenden Flächen am Berthold-Beitz-Ufer sowie die Freifläche nördlich der Seglervereinigung Kiel, südlich der Orchideenwiese an der Kiellinie Nord sein. Sollten Spiel- und Freizeitsportmöglichkeiten z.B. im Bereich der Reventlowwiese angeordnet werden, ist die Möglichkeit vorzusehen, diese für Veranstaltungen abzubauen.

Hinweis: Nördlich an das Wettbewerbsgebiet angrenzend ist unter anderem bereits die Errichtung einer Skateanlage vorgesehen (siehe Anlage 45).

4 Materialien, Ausstattung und Beleuchtung

Das Wettbewerbsgebiet ist durch eine Vielzahl unterschiedlicher Materialien, Möblierungs- und Beleuchtungselemente gekennzeichnet, auf die bei der Neuplanung keine Rücksicht genommen werden muss. Erwartet werden Vorschläge für eine 'Möblierungsfamilie', die die Orientierung wie die Wiedererkennbarkeit der unterschiedlichen Bereiche der Promenade unterstützt.

Auf Sonderanfertigungen und Sonderformate bei Materialien und Mobiliar ist aufgrund von Wartungs- und Wiederbeschaffungsproblemen sowie Folgekosten zu verzichten. Ausstattungselemente sollten hochwertig, langlebig, vandalismussicher und leicht zu reinigen sein.

Sie sollten auch unter Berücksichtigung der salzhaltigen Luft an der Förde ausgewählt werden. An für Veranstaltungen wichtigen Orten müssen sie ggf. leicht demontierbar sein.

Oberflächen

Die gewählten Beläge müssen belastbar, bruchsicher und schwerlastfähig u.a. für Lkw-Kehrmaschine, Schwertransporte für Anlieferungen bei Veranstaltungen und leicht zu reinigen sein. Daher müssen die gewählten Beläge mindestens die Belastungsklasse Bk 3,2 aufweisen.

Das gewählte Material und seine Ver fugungen müssen ebenfalls rutschsicher, salzbeständig, und widerstandsfähig gegenüber maschineller Bearbeitung (Abrieb, Porosität etc.) sein.

Oberflächen müssen im Winter eisfrei gehalten werden können und eine vor dem Hintergrund von (gefrierendem) Spritzwasser hohe Witterungsbeständigkeit aufweisen. Eine mögliche Anfälligkeit für Algenbildung im Bereich der Uferkanten ist bei der Materialwahl ebenfalls zu berücksichtigen.

Materialien, Ausstattung und weitere Einbauelemente

Neben klassischen Sitzelementen sind kommunikationsfördernde Elemente sowie inklusive Möblierungen darzustellen. Zum Sitzen sollten auch Einbauten und Elemente außerhalb der üblichen Gestaltung angeboten werden, die von Jugendlichen (sekundäre Sitzmöglichkeiten) und Senioren (größere Sitzhöhe, Armlehnen) gern genutzt werden.

Die bestehenden Aufkantungen an der südlichen Kiellinie haben sich als sekundäres Sitzelement als hochfunktional erwiesen und könnten dort, wo sie heute vorzufinden sind, in gleicher oder ähnlicher Weise in die Neugestaltung integriert werden.

Es sind psychologisch sichere Aufenthaltsorte mit 'Rückenschutz' und geringer Windbelastung zu schaffen. Für eine gute Platzierung ist u.a. die Sicht auf Menschen, auf das Wasser und auf schöne Raumsituationen sowie die Anordnung der Sitzelemente zueinander relevant. Auch beschattete Sitzplätze und feste Tische sollten an geeigneter Stelle vorgesehen werden. Die Ausstattungselemente sollten insgesamt eine möglichst hohe Nutzungsflexibilität aufweisen.

Abfallbehälter

Abfallbehälter sind in ausreichender Anzahl vorzusehen; sie sollen gestalterisch untergeordnet aber dennoch wahrnehmbar und gut zu erreichen sein. Es ist darauf zu achten, dass sie möwen- und rabensicher sind. Im Bereich der heutigen und künftigen Nutzungsschwerpunkte und im Umfeld sind Unterflursysteme vorzusehen. Dabei sind die allgemeinen Anforderungen an das Entleeren zu beachten.

Beleuchtung

Im Rahmen der Konzepterarbeitung sollten erste Vorschläge für ein Lichtkonzept entwickelt werden. Leuchten sollten so platziert sein, dass sie keine Hindernisse für Fuß- und Radverkehr sind. Über die Beleuchtung können neben der linearen Promenade wichtige Orte und Bauwerke, Kunstobjekte und Relikte betont und inszeniert werden. Dabei sind insekten-, vogel- und fledermausfreundliche Leuchten und Leuchtmittel vorzusehen.

Kunstobjekte

Im gesamten Wettbewerbsgebiet finden sich verschiedene Kunstobjekte, die teilweise ortsbildprägend und an gleicher oder ähnlicher Stelle erhaltenswert sind, obwohl sie nicht allesamt unter Schutz stehen.

Hierbei handelt es sich um die Stelen mit Pflasterung an der Promenade Höhe Reventlouwiese ("Kieler-Woche-Objekt", 1982), "Hafen 77", sowie beispielbare Mosaikplastiken an der Promenade Höhe Schwanenwiese und auf Höhe der Blücherbrücke.

Ein neuer Standort für das Anschütz-Einstein-Denkmal ist am Berthold-Beitz-Ufer auf Höhe des Haus Welt-Club (Düsternbrooker Weg 148) in die Gestaltung der Promenade zu integrieren



Gegenwärtiger Standort Anschütz-Einstein-Denkmal
(Düsternbrooker Weg 148)



„Kieler-Woche-Objekt“ (Höhe Reventlouwiese)

Infostelen

Im Wettbewerbsgebiet befinden sich verschiedene Infostelen, die in den Entwürfen nicht berücksichtigt werden müssen.

5 Veranstaltungen

Während der Kieler Woche als größte Veranstaltung, werden vom südlichen Auftakt der Kiellinie bis zum Sporthafen Düsternbrook nahezu sämtliche öffentliche sowie viele private Flächen in Anspruch genommen (siehe Anlage 36). Schwerpunkträume für (Groß-)Veranstaltungen sind die Reventlouwiese und der Parkplatz am Bernhard-Harms-Weg.

Da durch die städtebauliche Entwicklung der früheren Brachflächen an der Kieler Hörn sukzessive und in hohem Maße Veranstaltungsflächen verloren gehen, ist beabsichtigt, das Berthold-Beitz-Ufer sowie die Kiellinie Nord als Veranstaltungsraum der Kieler Woche einzubeziehen.

Für Internationale Segelregatten auf der Innenförde sowie Kanu-Polo im Bereich der Ruderstege zwischen Reventlou- und Schwanenwiese sind gut gestaltete Aufenthaltsmöglichkeiten mit Blick aufs Wasser zu entwickeln.

Damit Veranstaltungen durchgeführt werden können, sind an ausgesuchten Orten ausreichend große und zusammenhängende Flächen vorzusehen, die in ihrer Nutzbarkeit durch Pflanzelemente und Mobiliar nicht zu stark eingeschränkt sind. Vorgesehene Einbauelemente sollten ggf. demontierbar sein.

Das Segelcamp ist eine saisonale Einrichtung auf der Reventlouwiese (siehe Anlage 41). In den kommenden Jahren soll es als saisonales 'Provisorium' ausgebaut werden. Mittel- bis langfristig ist eine Neugestaltung an der Reventlouwiese geplant, für die im Wettbewerb die städtebaulichen und freiraumplanerischen Grundlagen definiert werden sollen.

Dabei darf die Funktion der Reventlouwiese als Grünfläche nicht weiter eingeschränkt werden. Der heutige Standort kann Ergebnis des Entwurfs sein, geeignete Alternativvorschläge auf der Reventlouwiese sind erwünscht.

Das Ergebnis wird in einem eigenen hochbaulichen Wettbewerb bzw. Fassadenwettbewerb vertieft.

6 Gastronomie, Sondernutzungen

Gastronomie

Der öffentliche Raum wird von ansässigen Gastronom*innen für Außengastronomie genutzt. Die Nutzung erfolgt auf Grundlage der einzelfallbezogenen Beantragung von Sondernutzungserlaubnissen und fallweise irregulär ohne Abstimmung mit der Landeshauptstadt Kiel. Die Wiederentdeckung der öffentlichen Räume hat in den vergangenen Jahren dazu geführt, dass sich die Anzahl der Freisitzanlagen zulasten der Orte deutlich erhöht hat, die bisher frei waren von einem Verzehr- oder Konsumzwang. Daher wird in der Bearbeitung ein Vorschlag erwartet, in welchem Maß bzw. in welchem räumlichen Umfang Außengastronomie und Freisitzanlagen angeordnet werden können. Für die Abschnitte Berthold-Beitz-Ufer und Kiellinie Nord können entwurfsabhängig Vorschläge zur Integration mobiler, temporärer gastronomischer Angebote unterbreitet werden, um das Angebot zu erweitern und den Abschnitt Reventlouwiese zu entlasten.

Ziel ist es, eine angemessene Balance zwischen kommerzialisierten sowie kommerz- und Konsumzwang-freien Bereichen zu erreichen. Grünflächen sind dabei nicht über das heute bestehende Maß hinaus in Anspruch zu nehmen. Die Ausarbeitung eines Gestaltungsleitfadens mit Aussagen zu Freisitzanlagen oder Ausgabestellen im öffentlichen Raum ist Teil des Auftragsversprechens.

Als Angebote gesetzt und zu berücksichtigen sind die Gastronomie an der Seeburg, die Gastronomie auf den Grundstücken der Wassersportvereine (Düsternbrooker Weg 14 - 46), Neptun, MOBY am Segelcamp, Nordwind an der Reventlouwiese, Cotidiano gegenüber der Reventloubrücke, Gosch gegenüber der Blücherbrücke, der Sandhafen an sowie kleinere Angebote auf der Blücherbrücke, Seebadeanstalt Düsternbrook mit Seebar und die Gastronomie bei der Segler Vereinigung Kiel e. V..



Gastronomie Nordwind an der Reventloubrücke



Gastronomie Gosch an der Blücherbrücke

Nicht-gastronomische Sondernutzungen

Zu prüfen und ggf. vorzuschlagen und gestalterisch herauszuarbeiten sind in einer verträglichen Größenordnung, unter Berücksichtigung des Bestands, Standorte für wechselnde, kleinere, mobile, temporäre (Pop-Up-)Angebote.

7 Infrastrukturen

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Kiellinie im Alltag wie bei Veranstaltungen hohe Anforderungen an die technische Infrastruktur stellt.

Toiletten

Um die Versorgung mit öffentlichen Toiletten zu verbessern, sind im Wettbewerbsgebiet in folgenden ausgewählten Bereichen geeignete Standorte für Toilettenanlagen vorzuschlagen oder zu berücksichtigen:

- Eingangsbereich Süd
- Reventlouschleife
- Parkplatz Bernhard-Harms-Weg (Unisex)
- Berthold-Beitz-Ufer/Bellevue-Brücke
- Ausbau Toilettenanlage Seebadeanstalt
- Eingangsbereich Nord.

Toilettenanlagen sollten je nach Standort in der Regel mindestens drei schwellenlos zugängliche, genderneutrale Kabinen umfassen, davon eine behindertengerecht ausgeführt. Lediglich am Bernhard-Harms-Parkplatz wird eine Unisexkabine als ausreichend erachtet. Die Toilettenanlagen sollen so angeordnet sein, dass sie leicht auffindbar und sozial kontrollierbar sind. Im Bereich der Reventlouschleife wird vorgeschlagen die Bausteine Toilettenanlage, Mobilitätsstation und Bushaltestelle im Sinne einer guten Flächeneffizienz bei der Neugestaltung zu integrieren. Der bestehende Denkmalschutz im Umfeld ist zu beachten.

Veranstaltungsinfrastruktur

Die Ver- und Entsorgung der Veranstaltungen mit Strom sowie Frisch- und Abwasseranschlüssen sollten im Planungskonzept bereits mitgedacht und ggf. möglichst unsichtbar in Ausstattungen integriert werden. Eine Konkretisierung ist im Rahmen der Umsetzungsplanung vorgesehen.

Trinkwasserspender

Als Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung sowie zur Abfallvermeidung und Förderung einer lebenswerteren Stadt soll an der Kiellinie perspektivisch ein öffentlicher Trinkwasserbrunnen errichtet werden. Der Trinkwasserbrunnen soll eine Flaschenbefüllung ermöglichen und barrierefrei nutzbar sein. Wünschenswert ist, dass der Trinkwasserbrunnen durch eine möglicherweise künstlerische Gestaltung auffällt, Aufmerksamkeit generiert und somit zur Nutzung anregt, sich aber auch in das Stadtbild einfügt.

Die Wahl des späteren Modells für das Stadtgebiet und die weiteren Anforderungen, werden von der Stadtverwaltung noch festgelegt. Im Wettbewerb wird ein Standortvorschlag im Bereich eines Nutzungsschwerpunkts erwartet.

Beschilderungssystem und Orientierungshilfen

Exemplarische Vorschläge für ein Beschilderungssystem und weitere Orientierungshilfen können unterbreitet werden.

Sicherheit und Terrorismusschutz

An der Kiellinie finden mehrmals im Jahr unterschiedliche Veranstaltungen statt, die jeweils individuelle Sicherheitsanforderungen stellen. Diese werden derzeit weitestgehend temporär umgesetzt (Big Bags etc.) Eine detaillierte Prüfung und Abstimmung zum künftigen Einsatz temporärer Maßnahmen oder möglicher dauerhafter Sicherheitsmaßnahmen erfolgt entwurfsabhängig während der Ausarbeitung des umzusetzenden Entwurfes.

8 Barrierefreiheit und Inklusion

Die Schaffung barrierefreier öffentlicher Räume ist Grundvoraussetzung für die förderfähige Umgestaltung der Kiellinie. Dies betrifft nicht nur mobilitätseingeschränkte Personen, sondern auch Menschen mit Kinderwagen oder Ältere. Insgesamt ist daher großes Augenmerk auf eine inklusive Gestaltung zu legen. Die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes auf Grundlage der DIN 18040-3 bzw. entsprechender aktueller Regelwerke der Technik sowie der dazugehörigen DIN-Normen sind wann immer möglich zu berücksichtigen. Hierbei sind u.a. folgende Kriterien zu berücksichtigen:

Längs- und Querneigung

Die Neigungsverhältnisse der für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen müssen für Menschen mit motorischen Einschränkungen, insbesondere für Rollstuhl- und Rollatornutzer*innen, so beschaffen sein, dass die Flächen eigenständig und sicher nutzbar sind (Maximalsteigung 6 %).

Oberflächengestaltung

Bewegungsflächen und nutzbare Gehwegbereiche müssen für die barrierefreie Nutzung eben und erschütterungsarm, begeh- und berollbar sein. Zudem muss eine erforderliche Rutschhemmung vorhanden sein.

Leitsysteme

Für blinde und sehbehinderte Menschen ist eine taktile und kontrastreiche Führung mittels Bodenindikatoren oder sonstigen Leitelementen nach DIN 32984 vorzusehen, die einen ausreichenden Abstand zur Uferkante und Einbauten aufweist. Es wird ein Vorschlag erwartet, wie eine Blindenleitlinie gestalterisch ansprechend (wenn möglich keine weiße Riffelplatte) integriert werden könnte. Allgemeingültige Informationen sind im "Zwei-Sinne-Prinzip" vorzusehen, also auch taktil und /oder akustisch wahrnehmbar auszuführen.

Sonstiges

Bänke sind in ausreichender Zahl vorzusehen und mit Rücken- und Armlehnen auszustatten. Die Sitzhöhe soll 46-48 cm betragen.

Barrierefreie Bedienhöhen und -möglichkeiten für Ausstattungselemente (z.B. Müll) inkl. der erforderlichen Bewegungsflächen und barrierefreien Erreichbarkeit sind herzustellen. Die kontrastreiche Ausgestaltung der allgemeinen Einbauten / Bereiche ist zu beachten. Geländeversprünge sind mit gut sichtbaren Kanten zu gestalten. Die Zugänglichkeit aller Bereiche ohne Schwellen / Stufen ist sicherzustellen.

Es werden Vorschläge erwartet, wie für Mobilitätseingeschränkte ein Zugang zu den Badebereichen geschaffen werden kann.

9 Mobilität und Erschließung allgemein

Verkehrsplanerische Aufgabe ist die infrastrukturelle Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Konfliktfreiheit und Attraktivität der Infrastruktur insbesondere für nachhaltige Mobilitätsformen sind dabei anzustreben.

Mobilitätsknotenpunkt Reventlouschleife und Parkplatz

Der neue Mobilitätsknotenpunkt bei der Mobilitätsstation sollte mindestens folgende Bausteine aufweisen: überdachte, offene Fahrradabstellmöglichkeiten für 72 Fahrräder, geschlossene Fahrradabstellanlage für 64 Fahrräder (davon 4 für Lastenräder), Fahrradservicestation und Ladeinfrastruktur für 7 E-Bikes, Bike-Sharing-Angebot, 2 Car-Sharing-Stellplätze, 3 behindertengerechte Parkplätze.

Die Mobilitätsstation kann gemeinsam mit der Toilettenanlage und der Bushaltestelle "Reventloubücke" geplant werden. Ebenso zu berücksichtigen ist eine Wendeschleife für Gelenkbusse. Die Verknüpfung zum Fähranleger "Reventloubücke" kann ebenfalls gestalterisch herausgearbeitet werden.

Ruhender Radverkehr

Neben der Mobilitätsstation an der Reventlouwiese sind ausreichend dezentrale Abstellmöglichkeiten an relevanten Zielen vorzusehen. Diese sollten gut wahrnehmbar platziert sein und keine Barrierewirkung entfalten.

Heute befinden sich an der Kiellinie 193 feste und saisonal bedingt bis zu 153 zusätzliche mobile Fahrradbügel, die 539 Fahrrädern Platz bieten. Die Anzahl der vorhandenen Abstellmöglichkeiten wird zurzeit grundsätzlich als ausreichend erachtet. Mit zunehmendem Radverkehrsanteil und in Abhängigkeit der Nutzung, ist hier mit einem steigenden Bedarf zu rechnen.

Daher ist die Verortung der Anlagen zu überdenken und potentielle Flächen für neue Anlagen zu berücksichtigen.

Fließender Kfz-Verkehr

Im Straßenzug Düsternbrooker Weg - Kiellinie - Lindentallee ist vorgesehen, dass der Kfz-Verkehr im Wettbewerbsgebiet unabhängig von der perspektivischen Gestaltung der Kiellinie Nord auch künftig im Zweirichtungsverkehr verkehren kann. Der Busbegegnungsverkehr ist zu ermöglichen.

Ruhender Kfz-Verkehr

Die straßenbegleitenden Parkplätze am Düsternbrooker Weg sollen erhalten werden. Gleiches gilt für den Parkplatz am Bernhard-Harms-Weg. Straßenbegleitende Abstellmöglichkeiten sind, neu geordnet, auch am Berthold-Beitz-Ufer vorzusehen.

Im Bereich des neuen Mobilitätsknotenpunktes Reventloubücke sollen 3 Behindertenparkplätze sowie 6 Parkplätze für E-Fahrzeuge inkl. Ladeinfrastruktur nachgewiesen werden.

Im Verlauf der Kiellinie existieren heute 282 Parkplätze. Hiervon sind 137 auf dem Parkplatz am Bernhard-Harms-Weg angeordnet, die dort zu erhalten sind, wobei mindestens 3 Prozent behindertengerecht darzustellen sind.

Allgemeiner Anlieger-, Anliefer- und Rettungsverkehr

Anliefer-, Anlieger-, Müll- und Rettungsfahrzeuge müssen alle Bereiche ungehindert anfahren können. Im Zuge von Stichstraßen sind regelwerkkonforme Wendeanlagen vorzusehen.

Die Erschließung der Anlieger im südlichen Eingangsbereich bis GEOMAR ist auch bei der Neugestaltung als gestalterisch untergeordnete Verkehrsfläche über die Promenade zu gewährleisten.

Für die Planungsvariante A des Realisierungsabschnitts 'Kiellinie Nord' ist eine regelkonforme Erschließung der Seebadeanstalt für Lieferverkehre sowie mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer*innen von Süden sicherzustellen. (siehe Anlage 35)

Vorgaben zu Breiten, Befahrbarkeit und lichten Höhen

Die Bemessung der Verkehrsflächen ist entwurfsabhängig gemäß den einschlägigen Regelwerken, z.B. RAS 2006, ERA 2010, vorzunehmen.

Die Premiumradroute ist mit einer Mindestbreite von 4,00 m im Zweirichtungsverkehr vorzusehen.

10 Sportboothäfen

Entlang der Kiellinie befinden sich mehrere Sportboothäfen, die von der Sporthafen Kiel GmbH betrieben werden und für die im Wettbewerb keine Aussagen erwartet werden. Die land- und wasserseitigen Funktionsabläufe dürfen durch die Umgestaltung der Kiellinie nicht beeinträchtigt werden.

11 Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit

Vor dem Hintergrund des großen Wettbewerbsgebietes scheint es sinnvoll, bei Einhaltung einer einheitlichen Gestaltungslinie, größere Teilbereiche mit einem finanziell günstigeren Ausbaustandard umzubauen um besondere Orte und Flächen hochwertiger gestalten zu können. Teilbereiche mit hohem, mittlerem und niedrigem Ausbaustandard sind räumlich abzugrenzen, in Quadratmetern zu bemessen und in Prüfblättern nachzuweisen.

E Anlagen

Für die Bearbeitung des Wettbewerbs werden den Wettbewerbsteilnehmer*innen neben der Aufgabenstellung folgende Unterlagen zur Verfügung gestellt:

- Anlage 01 Vorlage Verfassererklärung (docx)
- Anlage 02 Vorlage Karte DIN A5 mit Büronamen (docx)
- Anlage 03 Formblatt Verzeichnis der eingereichten Unterlagen (docx)
- Anlage 04 Vorlage Erläuterungsbericht (docx)
- Anlage 05 Freiraumplanerisch-städtebauliche Kennwerte (Anlage 05 A) (xls) /
Farbvorgaben Prüfpläne (Anlage 05 B) (pdf)
- Anlage 06 Vorlage Layout Präsentationspläne (jpg, pdf)
- Anlage 07 Planunterlagen (dwg, pdf)
- Anlage 08 Leitungsplan (dwg, pdf)
- Anlage 09 Luftbild
- Anlage 10 Fotos des Wettbewerbsgebietes
- Anlage 11 Drucksache 0077/2021 Beschluss zu VU und Planungswettbewerb
- Anlage 12 Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang - Vorbereitende Untersuchungen mit
integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept – Zwischenbericht 2020
- Anlage 13 Dokumentation zur Beteiligung der Öffentlichkeit Kiellinie 2018
- Anlage 14 Dokumentation Erlebnis Kiellinie 2019
- Anlage 15 Planungswettbewerb Kiellinie Konkretisierung Handlungsschwerpunkte
- Anlage 16 Stellungnahme Öffentlichkeitsbeteiligung und Erläuterung der Planungsansätze
- Anlage 17 Flächennutzungsplan
- Anlage 18 Landschaftsplan Kiel
- Anlage 19 Bebauungspläne
- Anlage 20 LSG Fördeumgebung
- Anlage 21 Freiräumliches Leitbild
- Anlage 22 Rahmenplan Kieler Förde
- Anlage 23 Strukturanalyse Düsternbrook
- Anlage 24 INSEKK
- Anlage 25 Verkehrsentwicklungsplan 2008
- Anlage 26 Fortschreibung Fußwegeachsen Kinderwegekonzept
- Anlage 27 Masterplan 100 Prozent Klimaschutz Kiel
- Anlage 28 Masterplan Mobilität KielRegion
- Anlage 29 Green City Plan Kiel
- Anlage 30 ENTWURF Veloroutennetzplan 2035
- Anlage 31 Konzept zur Einführung einer Spielleitplanung Kiel
- Anlage 32 Qualitätszielkonzeption zur Spielleitplanung
- Anlage 33 Masterplan Sport
- Anlage 34 Eigentümerkarte Kiellinie (PDF)
- Anlage 35 Darstellung Erschließung Anlieger im Verlauf der Kiellinie
- Anlage 36 Lagepläne Kieler Woche (verschiedene Bildformate)
- Anlage 37 Outreach Campus der CAU / Planungen der Universität
- Anlage 38 Vorfeld Ostseekai Umfahrung Landstromanlage
- Anlage 39 Broschüre Seeburg web
- Anlage 40 Sanierungskonzept Landeshausufer zur Orientierung für die Anschlüsse
- Anlage 41 Flächenbedarfe und Verortung Segelcamp Bestand Saison 2020
- Anlage 42 GM Baden in der Förde mit Infos zum provisorischen Badesteg Reventlowwiese
- Anlage 43 Sanierungskonzept Berthold-Beitz-Ufer (DWGs und PDF)
- Anlage 44 Seglervereinigung Kiel – Zuwegung Bootskran
- Anlage 45 Auszug Zwischenbericht VU - Grüne Wik (Übergangsbereich zur Kiellinie)