Vorlagenummer: 0063/2025
Vorlageart: Antrag der Verwaltung

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang - Abschlussbericht

Dezernat: Dezernat II
Amt: Stadtplanungsamt

Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

Beratungsfolge

Datum	Gremium	Dezernat/Amt
04.02.2025	Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität (Vorberatung)	Stadtplanungsamt, 61.3
06.02.2025	Bauausschuss (Vorberatung)	Stadtplanungsamt, 61.3
11.02.2025	Ausschuss für Finanzen, Inneres und Gleichstellung (Vorberatung)	Stadtplanungsamt, 61.3
20.02.2025	Ratsversammlung (Entscheidung)	Stadtplanungsamt, 61.3

Antrag

1. Der Abschlussbericht der vorbereitenden Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept für das Untersuchungsgebiet „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ wird zur Kenntnis genommen (s. Anlage 01).

   In diesem Zusammenhang wird:

   a. Das Verfahren zu den vorbereitenden Untersuchungen für abgeschlossen erklärt.
   b. Den Abwägungsvorschlägen zu den Anregungen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach §139 BauGB (s. Anlage 02) zugestimmt.
   c. Das im Rahmen der VU erstellte integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK) mit Maßnahmenplan als Grundlage für die weitere Entwicklung beschlossen.

2. Das Untersuchungsgebiet der VU wird im Süden um ca. 2.800 m² erweitert und gem. § 142 (4) BauGB als Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren förmlich festgesetzt. Die in Anlage 04 vorgelegte Sanierungssatzung „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ einschließlich der Festlegung der Gebietskulisse gem. § 1 wird beschlossen (s. Anlage 05). Es wird zudem beschlossen, dass gemäß § 142 Abs. 3 Satz 3 BauGB die Sanierung bis zum 31.12.2040 durchgeführt werden soll.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, für das Sanierungsgebiet „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ einen Sanierungsträger, ggfs. mit externer Unterstützung, zu beauftragen.

Begründung

Zu 1: Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept
Am 21.09.2017 hat die Ratsversammlung die Einleitung von vorbereitenden Untersuchungen (VU) mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept gemäß § 141 BauGB im Programm „Zukunft Stadtgrün“ sowie die Gebietsabgrenzung beschlossen (Drucksache 0835/2017). Im Jahr 2020 wurde die Gesamtmaßnahmen „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ durch das Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport (MIKWS) in das neue Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ überführt, da das Programm „Zukunft Stadtgrün“ ausgelaufen ist.

Mit dem Zwischenbericht (Drucksache 0077/2021) legte im Frühjahr 2021 das Gutachterteam Complan Kommunalberatung aus Potsdam (Federführung) mit bgmr Landschaftsarchitekten aus Berlin und den Partnern Urbanus und Aquadot Ingenieurgesellschaft eine Bestandsanalyse des Untersuchungsgebiets, daraus festgestellte städtebauliche Missstände nach § 136 BauGB, abgeleitete Potentiale und räumliche Perspektiven vor. Mit Vorlage des Zwischenberichtes wurden die Zielaussagen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes beschlossen und Handlungsschwerpunkte definiert.

Eine Besonderheit im gewählten Verfahrensprozess stellte der für den Bereich der Uferpromenade Kiellinie durchgeführte städtebaulich-freiraumplanerische Realisierungswettbewerb mit Ideenteilen dar, der nach Abschluss des Zwischenberichtes (Drucksache 0177/2022) vorbereitet und im Jahr 2022 durchgeführt wurde. Das Wettbewerbsverfahren schloss mit der Preisgerichtssitzung am 01.12.2022 und anschließender Ausstellung der eingereichten Arbeiten ab. Als Sieger ging die Arbeitsgemeinschaft STUDIO RW | Landschaftsarchitektur + Stadtplanung, Berlin mit Studio Wessendorf, Berlin und Plancontrol, Berlin hervor (Drucksache 1053/2023). Die Ergebnisse wurden in das städtebauliche Entwicklungskonzept sowie das Umsetzungskonzept im vorgelegten Abschlussbericht integriert. Der Wettbewerbsentwurf wird Grundlage für die weitere Vorentwurfs- und Entwurfsplanung zur Neugestaltung der Kiellinie sein. In diesem Zuge werden die vorgelegten Gestaltungsvorschläge und -lösungen der Wettbewerbsergebnisse überprüft und ggf. weiterentwickelt.

Teil der Wettbewerbsentwurfsaufgabe war es, für den Abschnitt „Kiellinie Nord“ zwei Gestaltungsvarianten zu entwickeln (mit und ohne Kraftfahrzeugverkehr). In einem vierstufigen Verfahren ist nachfolgend noch der Variantenentscheid durch die Ratsversammlung zu treffen (Drucksache 0134/2023), so dass im hier vorgelegten städtebaulichen Entwicklungskonzept beide Varianten gleichberechtigt als mögliche Maßnahmen aufgenommen wurden (vgl. Maßnahmen 17, 18 und 32).

Mit dem vorliegenden Abschlussbericht (s. Anlage 01) zeigen die Gutachter auf, welche städtebaulichen Missstände und Funktionsschwächen im gesamten Untersuchungsgebiet vorliegen und formulieren Zielvorstellungen, wie sich die im Untersuchungsraum vorgefundenen Missstände bewältigen lassen. Durch Fortschreibung der Bestandsanalyse sowie Integration der Wettbewerbsergebnisse konnte das Leitbild weiterentwickelt und zu „Grün stärken, Blau erleben, Leben genießen – an der Kiellinie“ konkretisiert werden. Zudem werden Perspektiven in Form eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes aufgezeigt, woraus konkrete Maßnahmen (auch über das Gebiet des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs hinaus) abgeleitet und mit Kosten[1] hinterlegt werden. Der Bericht wurde gem. §139 BauGB den Trägern öffentlicher Belange vorgelegt (s. Anlage 02).

[1] Kosten- und Finanzierungsübersichten im Rahmen von vorbereitenden Untersuchungen/ Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepten beruhen auf groben Kostenansätzen auf der Basis erst noch zu konkretisierender Maßnahmen. Vor diesem Hintergrund ist der Kostenansatz mit einer hohen Ungenauigkeit versehen und kann nur eine erste Einschätzung wiederspiegeln. Die globalen Lieferketten, u.a. für Baumaterialen sind zurzeit erheblich gestört. Eine seriöse Einschätzung auch ober Kostenansätze wird dadurch noch weiter erschwert.

Zu 2: Sanierungsgebiet und -satzung
§ 142 Abs. 1 BauGB ermächtigt die Gemeinde, durch Beschluss ein Gebiet, in dem eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchgeführt werden soll, als Sanierungsgebiet festzulegen (förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet). Gemäß § 142 Abs. 3 BauGB beschließt die Gemeinde die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets als Satzung (Sanierungssatzung), hier gemäß § 142 (4) BauGB im vereinfachten Verfahren (s. Anlage 04, Lageplan Anlage 05).

Anlass ist, dass im Förderungsgebiet eine Übereinstimmung mit den in § 136 BauGB genannten Missständen (städtebauliche Substanz- und Funktionsmängel sowohl im Bereich Kiellinie als auch Düsternbrooker Fördehang) und Zielen (u.a. eine dauerhaft attraktive, übergreifende Gestaltung aller Bereiche, eine Stärkung der Kiellinie als Verbindungsraum zwischen der Stadt und Förde, eine inklusive Gestaltung der Kiellinie als Uferpromenade für Alle, eine Stärkung und Erlebbarmachung der Kiellinie und des Düsternbrooker Fördehangs als Orte der Stadtnatur und Umwelterfahrung unter Berücksichtigung von boden-, arten- und naturschutzrechtlichen Belangen) vorliegt, die mit dem ausgewählten Verfahren behoben werden können. Das umfassende Verfahren muss nicht zur Anwendung kommen, da weder die vorgesehenen Maßnahmen dies rechtlich bedingen, noch umfassende Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind, die das Abschöpfen von Ausgleichsbeträgen ermöglichen würden.

Das Förderungsgebiet wird analog dem Untersuchungsgebiet der vorbereitenden Untersuchungen festgesetzt, erweitert um einen ca. 2.800 m² großen Bereich am südlichen Ende des Untersuchungsgebietes. Dies ist notwendig, da hier ein Flächenerwerb zur Realisierung der Einzelmaßnahmen 04 und 06 (Erneuerung und Qualifizierung der Eingangssituation Kiellinie Süd) getätigt werden soll.

Zu 3: Beauftragung eines Sanierungsträgers gem. §§ 157 ff. BauGB

Für die Umsetzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist die Beauftragung eines treuhänderischen Sanierungsträgers analog zu anderen Städtebauförderungsbieten der Landeshauptstadt Kiel erforderlich (vgl. Maßnahme 30). Dies begründet sich insbesondere durch die Umfänglichkeit und Komplexität der Maßnahmen in der Durchführung und Abwicklung. Die Vergabe wird ggf. mit externer Unterstützung durchgeführt. Die Vergütung des Vergabeprozesses sowie die des Sanierungsträgers erfolgt über ein sog. Sonderkonto und ist jeweils zu 50 % aus Städtebaufördermitteln förderfähig.

Weiteres Vorgehen
Nach Beschluss des Abschlussberichtes holt die Verwaltung beim MIKWS die Zustimmung zur Abgrenzung des Fördergebietes (Antragspunkt 2) sowie zum Maßnahmenplan entsprechend des Antragspunktes 3 ein.
Parallel wird die Durchführung des Prozesses zur Variantenentscheidung „Kiellinie Nord“ konkretisiert und der Rahmenplan mit Gestaltungsleitfaden und Beleuchtungskonzept weiterentwickelt. Die Entwurfsplanungen für die ersten beiden Bauabschnitte „Berthold-Beitz-Ufer“ und „Landeshausufer“ werden weiter erarbeitet und sobald möglich, der Ratsversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die Inhalte der Vorlage wurden in den Ortsbeiräten Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook und Wik am 13.11.2024 erörtert.

Finanzielle Auswirkungen
Drucksache hat keine Auswirkungen auf den Haushalt und den Stellenplan.

Die Maßnahme wird innerhalb eines Fördergebietes gemäß Baugesetzbuch als städtebauliche Gesamtmaßnahme durchgeführt. Dieses Gebiet ist aufgenommen in die Städtebauförderung und unterliegt den damit verbundenen Vorgaben. Für alle

städtebaulichen Gesamtmaßnahmen muss gemäß Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Schleswig-Holstein ein Sonderkonto außerhalb des städtischen Haushalts geführt werden.

Städtebauförderungsmittel setzen sich zusammen aus Bundes-, Landes- und kommunalen Mittel und können für alle förderfähigen Kosten der Gesamtmaßnahem eingesetzt werden. Für die nicht-förderfähigen Kosten der Gesamtmaßnahme müssen ebenfalls kommunale Mittel bereitgestellt werden. Die Zuführung der insgesamt erforderlichen kommunalen Mittel erfolgt nicht einzelmaßnahmenbezogen, sondern auf Grundlage der insgesamt benötigten Mittel für die Durchführung der Gesamtmaßnahme. Die Höhe des kommunalen Anteils der jeweiligen Gesamtmaßnahme wird mit dem jährlichen Haushaltsplan beschlossen.
Die kommunalen Mittel werden gemäß Investitionsnummer 5110030029 dem Sonderkonto Kiellinie im Laufe des Jahres zugeführt. Die Höhe der kommunalen Mittel im Haushaltsplan ändert sich durch die Vorlage nicht.

Gem. Beschluss der Ratsversammlung (Drucksache 0454/2020) stellt die Verwaltung zur weiteren Finanzierung von Maßnahmen der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung notwendige Städtebauförderanträge für die jeweiligen Folgeprogrammahre und beantragt notwendige Eigenmittel im Haushalt bereit.

Doris Grondke
Stadträtin

Anlage/n

1- Bericht (öffentlich)
2- Sonstige Dokumente (öffentlich)
3- Plansatz (öffentlich)
4- Sanierungssatzung (öffentlich)
5- Lageplan Sanierungsgebiet (Anlage 1 zur Satzung) (öffentlich)

Kiel. Sailing.City.

complan Kommunalberatung

STADTPLANUNGSAMT

Landeshauptstadt Kiel

Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang - Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept

Anlage 2 Sonstige Dokumente



kiel.de/

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG

SH Schleswig-Holstein Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport

INHALT

Anlage 2 Sonstige Dokumente

2.1 Dokumentation zur Beteiligung der Öffentlichkeit - Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang

2.2 Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang - Aktion Erlebnis Kiellinie Nord 7. – 22. September 2019 - Ergebnisdokumentation einer begleitenden Online-Umfrage

2.3 Uferpromenade Kiellinie - Freiraumplanerisch-städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit Ideenteilen - Dokumentation des Wettbewerbsergebnisses (2022)

2.4 Protokoll der Projektgruppe VI Denkmalpflege vom 13.11.2018

2.5 frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 02.10.2018 bis 02.11.2018 – Abwägungstabelle, 2018

2.6 Beteiligung Träger öffentlicher Belange vom 04.10.2024 bis 03.11.2024 - Übersicht der beteiligten TöB und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen zum Bericht, Stand: 18.11.2024

Kiel. Sailing.City.

complan
Kommunalberatung

Landeshauptstadt Kiel

Dokumentation zur Beteiligung der Öffentlichkeit
Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang



Bericht | Dezember 2018

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden

SH Schleswig-Holstein Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration

Das Projekt wird gefördert durch das Bundesprogramm „Zukunft Stadtgrün“. Die Beteiligung erfolgte gem. § 137 BauGB.

Auftraggeber: Landeshauptstadt Kiel
Fleethörn 9
24103 Kiel
fon 0431 901 26 61
stadtplanungsamt@kiel.de

Ansprechpartner: Bianca Rietzler
Stadtplanungsamt Kiel
fon 0431 901 26 29
bianca.rietzler@kiel.de

Auftragnehmer: complan Kommunalberatung GmbH
Voltaireweg 4
14469 Potsdam
fon 0331 20 15 10
fax 0331 20 15 111
info@complangmbh.de

Ansprechpartner Nicola Halder-Hass
nicola.halder-hass@complangmbh.de

Stand: Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis

1 | Anlass, Ziel und Vorgehensweise 5

2 | Beteiligungsbausteine 6

2.1 Postkartenbefragung 6
2.2 Beteiligungspicknick 8
2.3 Kinder- und Jugendbeteiligung 18
2.4 Rundgänge 22
2.5 Gemeinsame Abschlussveranstaltung 30
2.6 Weitere Anregungen 31

3 | Ergebnisse: „Mehr Atmosphäre - Mehr Sailing.City.“ 32

4 | Anhang 35

1 | Anlass, Ziel und Vorgehensweise

Kommunikation und Beteiligung sind zentrale Bestandteile bei der Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) und des integrierten Entwicklungskonzeptes Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang.

Für die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde ein Konzept mit Beteiligungsbausteinen entwickelt, um unterschiedliche Zielgruppen anzusprechen. Das Untersuchungsgebiet spricht viele unterschiedliche Nutzende, wie Kinder- und Jugendliche, Familien, Freunde, Sportler*innen und auch Tourist*innen an. Um die Bandbreite der Nutzenden möglichst gut abbilden zu können, war es wichtig im Gebiet vor Ort zu sein und die Belange und Bedürfnisse direkt abzuholen.

Durchgeführt wurden eine Postkartenbefragung, ein Beteiligungspicknick, eine Kinder- und Jugendbeteiligung sowie zwei Rundgänge durch das Untersuchungsgebiet. Die einzelnen Formate werden jeweils im Kapitel 2 *Beteiligungsbausteine* erläutert.

Die Veranstaltungen wurden kompakt als Beteiligungswochenende angesetzt. Sie dienten dazu, gezielt Bürgerinnen und Bürger der Stadt als Wissens- und Erfahrungsträger in den Prozess einzubeziehen. Die Teilnehmenden waren dazu eingeladen ihre Belange und Bedürfnisse für das Gebiet zu äußern und sich über das weitere Verfahren zu informieren.

Die Bausteine werden im Folgenden einzeln dokumentiert. Die Ergebnisse werden zusammenfassend nach Schwerpunktthemen betrachtet und fließen in die VU und das integrierte Entwicklungskonzept ein.



Abbildung 1: Überblick Beteiligungsbausteine

2 | Beteiligungsbausteine

2.1 Postkartenbefragung

Mit dem Flyer „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang – Diskutieren Sie mit uns am 14./15. September 2018“ wurde auf die bevorstehenden Veranstaltungen aufmerksam gemacht. In den Flyer war eine Postkarte mit der Frage „Was wünschen Sie sich auf der Kiellinie und im Düsternbrooker Fördehang?“ integriert. Die Karte konnte auf Kosten des Empfängers verschickt werden und ermöglicht es, breit und niedrigschwellig, Erwartungen, Ideen und Wünsche für das Untersuchungsgebiet einzufangen. Ziel war es, möglichst viele Kielerinnen und Kieler zu erreichen, ihnen die Beteiligungsformate vorzustellen sowie über die Postkarte eine direkte Äußerung ihrer Wünsche und Anregungen zu ermöglichen. Die Flyer inklusive der Postkarten wurden an die Anwohnerinnen und Anwohner versandt und zusätzlich in Geschäften und öffentlichen Einrichtungen ausgelegt.

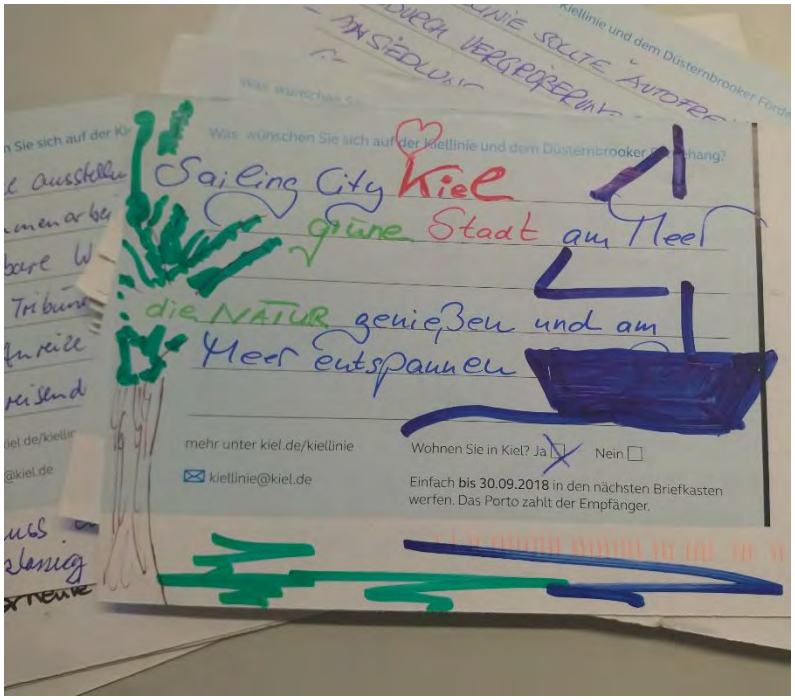


Abbildung 2: Ausgefüllte und zugesendete Postkarten

Insgesamt sind 35 Sendungen eingegangen, darunter mehrere Rückmeldung per Mail, welche 97 thematisch unterschiedliche Anregungen enthielten. Die Kommentare ließen sich den Bereichen Nutzung, Öffentlicher Raum, Verkehr, Infrastruktur, Stadtgrün, allgemeine Hinweise und Gastronomie zuordnen. Die meisten Kommentare gingen zu den Themen Nutzungen und öffentlicher Raum ein.

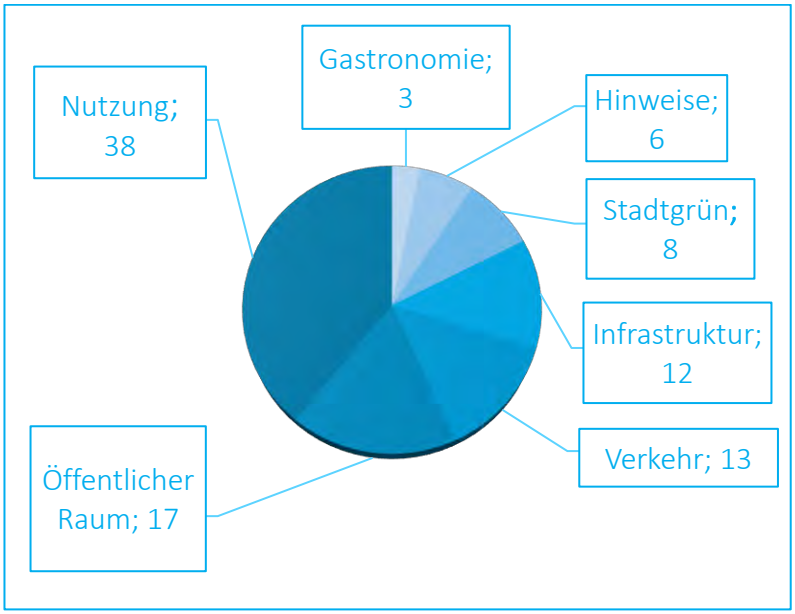


Abbildung 3: Thematische Verteilung der Anregungen aus der Postkartenbeteiligung

Die nebenstehenden Zitate zeigen eine Auswahl der Anregungen aus den genannten thematischen Bereichen.

Die Wünsche und Anregungen für mögliche Nutzungen an der Kiellinie und dem Düsternbrooker Fördehang sind breit gestreut und reichen von der Errichtung eines Stadtstrandes bis zum Verleih von Paddelbooten.

Für den öffentlichen Raum wurden zahlreiche bauliche und gestalterische Wünsche hervorgebracht.

Im Bereich Verkehr sind die Einschränkung der MIV und die Stärkung der Nahmobilität im Sinne der Teilnehmenden.

Die Nennung von fehlende Ausstattungsmerkmale, wie öffentliche Toiletten oder Beleuchtung wurde im Bereich Infrastruktur vermerkt.

Die Erlebbarkeit der Grün- und Parkanlagen mit Blick auf die Förde stand für die Teilnehmenden im Bereich Stadtgrün im Vordergrund.

Für den Bereich Gastronomie wünschten die Teilnehmenden ein größeres Angebotsspektrum im gesamten Untersuchungsgebiet und insbesondere an der Kiellinie.

Die zusammenfassende thematische Auswertung der Ergebnisse findet im Kapitel 3 *Ergebnisse: „Mehr Atmosphäre – Mehr Sailing.City.“* statt.

Gastronomie:
„mehr Cafés mit Sitzplätzen, Eisdielen“

Infrastruktur:
„Trinkwasserspender für Jogger“

Öffentlicher Raum:
„Filigraner Aussichtsturm in oder am Wasser“

Nutzung:
„Essbare Wände: Gemüse, Obst, Kräuter“

Infrastruktur:
„Genügend Mülleimer aufstellen und schöne Straßenlaternen.“

Stadtgrün:
„schöne, öffentliche Orte (Park) mit Blick über die Förde, wo man sich gerne aufhalten mag“

Nutzung:
„Kneipp-Becken auf der Promenade, Gesundheit, Was-

Verkehr:
„kein Autoverkehr mehr, nur Radfahrer und Fußgänger“

2.2 Beteiligungspicknick



Das Beteiligungspicknick war als offenes Angebot für alle, die im Untersuchungsgebiet arbeiten, konzipiert. Durch einen Info-Point in Höhe der Stufen am Landtag konnte sich die interessierten Öffentlichkeit informieren und ihre Anregungen abgeben. Die Erfassung und Dokumentation erfolgte mittels auf Stellwänden fixierter Plakate, welche durch Klebezettel und Klebepunkte ergänzt werden konnten.

Insgesamt wurden 221 Klebezettel vermerkt. Die Auswertung der Anregungen zeigte ein ähnliches Bild wie bei der Postkartenbefragung. Die Kommentare der Teilnehmenden konnten den Bereichen Nutzung, Verkehr, Öffentlicher Raum, Stadtgrün, Infrastruktur und Gastronomie zugeordnet werden. Die meisten Anregungen gab es zum Thema Nutzung, gefolgt von Verkehr sowie dem Öffentlichen Raum.

Nutzung



Abbildung 4 Info-Point am Landtag



Abbildung 5 Teilnehmende am Info-Point

Die öffentliche Zugänglichkeit und Nutzung des BAMF-Gebäudes war im Interesse der Teilnehmenden. Zwei Anregungen schlagen eine Öffnung des Gebäudes vor, wodurch der Blick auf die Förde (Nr. 3) und EG-Räumlichkeiten für Gastronomie (Nr. 4) genutzt werden könnten. Ein weiterer Kommentar fordert öffentliche Wege über das Grundstück. Mögliche Perspektiven für das im Landeseigentum befindliche Gebäude sollten im laufenden Verfahren geprüft werden.

Zum Thema Baden gab es zahlreiche Wünsche zu weiteren Badestellen und dem direkten Zugang zum Wasser mit Steganlagen und/oder schwimmenden Pontons ohne konkrete Verortung. In der Seebadeanstalt Düsternbrook wird das Baden als zu teuer für den vorhandenen Service bemängelt (Nr. 12). Dennoch wurde der Ausbau der Einrichtung statt neuer Badestellen von einzelnen Teilnehmenden gewünscht (Nr. 13). Ein weiterer Klebezettel wirft die Frage auf, ob eine weitere Badeanstalt im Süden in Höhe der Wassersportvereine möglich wäre (Nr. 38).

Auch die Zukunft des Standorts des GEOMARs beschäftigte die Teilnehmenden. Zwei Teilnehmende wünschten sich den Verbleib der Seehunde auch nach dem Umzug des Forschungszentrums als Attraktion an der Kiellinie (Nr. 42).

Im Süden des Gebietes betrafen die Kommentare im Bereich Nutzung den zur Förde gewandten Bereich entlang der Kiellinie. Nutzungen, wie ein Trimm-Dich-Pfad (Nr. 39) und Kunst an der Kiellinie (Nr. 41) konnten sich die Teilnehmenden entlang der gesamten Kiellinie vorstellen.

Für die Nutzung der Reventlou-Wiese in Verbindung mit dem Camp 24|7 gab es unterschiedliche Hinweise. Das Camp wird als positiv für das Erscheinungsbild der Kiellinie bewertet (Nr. 36) Jedoch ist die Nutzung in der Wintersaison zu hinterfragen (Nr. 36). Es wurden Wünsche zu einer Schlittschuhbahn (Nr. 37) und einem Weihnachtsmarkt (Nr. 35) auf der Reventlou-Wiese geäußert. Da die Wiese unter Nutzungskonflikten leidet, sollte sie im weiteren Verfahren als räumlicher Schwerpunkt betrachtet werden.



Abbildung 6: Mittagspausen-Snacks

Verkehr

Bei den Kommentaren zum nördlichen Bereich der Kiellinie wird deutlich, dass sich die Teilnehmenden eine Veränderung der verkehrlichen Situation und eine Aufwertung des öffentlichen Raumes wünschen. (Nr. 10) Die Anregungen gehen von einem einer Reduzierung des KFZ-Verkehrs (Nr. 23) bis hin zur autofreien Kiellinie (Nr.10). Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation für Fußgänger*innen gehört vor allem die Aufhebung der Sperrung am Berthold-Beitz-Ufer (Nr.20). Die Belebung des nördlichen Bereichs als Teil des öffentlichen Raumes, der nicht ausschließlich dem Verkehr dient, kann als Gemeinsamkeit der Wünsche festgehalten werden.



Abbildung 7 Teilnehmende in der Diskussion

Einen räumlichen und verkehrlichen Schwerpunkt bildet der Bereich um die Reventlou-Brücke. Um eine bessere Verbindung ans Ostufer zu generieren und die Abendsonne genießen zu können, wünschen sich die Teilnehmenden zusätzliche Wassertaxis (Nr.33). Diesem Wunsch entspricht ebenfalls die Stärkung des ÖPNVs auf dem Wasser durch stündliche Fahrten nach Mönkeberg und Laboe (Nr. 32).

Für die Attraktivierung des Fahrradverkehrs wünschten sich die Teilnehmenden mehr „Kieler Bügel“ (Nr. 26) und Leifahrräder (Nr.43) an mehreren Standorten.



Abbildung 8 Teilnehmende vor den Plakaten

Weitere fußläufige Wegeverbindungen wurden sich im Bereich um die Bismarckallee gewünscht Zwischen Bismarckallee und Diederichsenpark sowie zwischen Bismarckallee und Kiellinie sollen zusätzliche Weg geschaffen werden, um ein Wegenetz herzustellen (Nr.9). Diese Wege würden die Erschließung der nördlichen Kiellinie und Erlebbarkeit des Bereichs stärken. Für die Wege im Düsternbrooker Gehölz wurden sich die Benennung der Hauptwege mit Hinweisschilder, die die Orientierung erleichtern, gewünscht (Nr. 21).

Öffentlicher Raum

Die Teilnehmenden wünschen sich eine Aufwertung des öffentlichen Raumes. Die Wünsche gehen von einem „Geländer entlang der Kreisstraße“ (Nr. 14) bis hin zum Ausbau zur Flaniermeile

(Nr.11). Eine Gestaltung der Kiellinie als breite Promenade zum Gehen, Laufen und Fahrrad fahren inklusive der Belebung des Bereiches zwischen Bellevue-Brücke und Tirpizmole, ist von Interesse für die Teilnehmenden (Nr.11). Der südliche Eingang sollte dabei als Übergang zur Stadt gestaltet werden (Nr. 45).

Auch die Gestaltung besondere Orte, wie der Wunsch nach einer Treppenanlage in Höhe Bellevue (Nr.17) oder ein Signalturm auf der Blücherbrücke (Nr. 28) waren für die Teilnehmenden wichtig.



Abbildung 9 Teilnehmende vor den Plakaten

Stadtgrün

Die Anregungen im Bereich Stadtgrün betrafen überwiegend das Düsternbrooker Gehölz sowie einzelne Grünflächen an der Kiellinie.

Im Düsternbrooker Gehölz sollte laut der Teilnehmenden speziell auf den Wert der Natur geachtet und die historischen Anlagen mehr in den Fokus gesetzt werden (Nr. 19). Dazu gehören auch die vorhandenen Gewässer, die nach den Kommentaren der Teilnehmenden zu wenig Aufmerksamkeit erfahren (Nr. 15, 16). Eine Idee sieht dazu Infotafeln an vielen Orten vor (Nr. 16). Als neue Nutzungen können sich die Teilnehmenden einen Trimm-Dich-Pfad (Nr. 22) vorstellen.

Als Grünfläche an der Kiellinie stand die Reventlou-Wiese im Fokus. Es wurde angeregt die Freihaltung der Wiese zu verfolgen und in diesem Bereich keine weiteren Konsumräume zu schaffen (Nr. 34).

Infrastruktur



Abbildung 10 Teilnehmende in der Diskussion

Für die infrastrukturelle Weiterentwicklung wünschten sich die Teilnehmenden Beleuchtungselemente entlang der Kiellinie (Nr. 29), die das Gebiet auch am Abend attraktiver machen. Auch das Aufstellen von Trimm-Dich-Geräten am Wasser und an Land können sich die Teilnehmenden als infrastrukturelle Aufwertungsmaßnahme vorstellen (Nr.22).

Gastronomie

Im Bereich Gastronomie wünschten sich die Teilnehmenden vor allem mehr kleine Cafés, Eisdielen und Restaurants. Auch ein gastronomischer Betrieb im Düsternbrooker Gehölz wäre für die Teilnehmenden wünschenswert (Nr. 18). Zudem wiesen sie auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage hin.

Anregungen zu konkreten Orten

Räumlich konnten insgesamt 45 Punkte konkret verortet werden. Die folgende Karte und Tabelle enthalten die Anregungen und Wünsche, welche verortet werden konnten. Die auf den Klebezetteln hinterlassenen Anregungen und Kommentare wurden redaktionell bearbeitet und den Bereichen Nutzung, Verkehr, Öffentlicher

Raum, Stadtgrün, Infrastruktur und Gastronomie zugeordnet. Dabei wurden Kommentare mit gleichen Inhalt mit der gleichen Nummer gekennzeichnet.

Die zusammenfassende thematische Auswertung der Ergebnisse findet im Kapitel 3 *Ergebnisse: „Mehr Atmosphäre – Mehr Sailing.City."* statt.

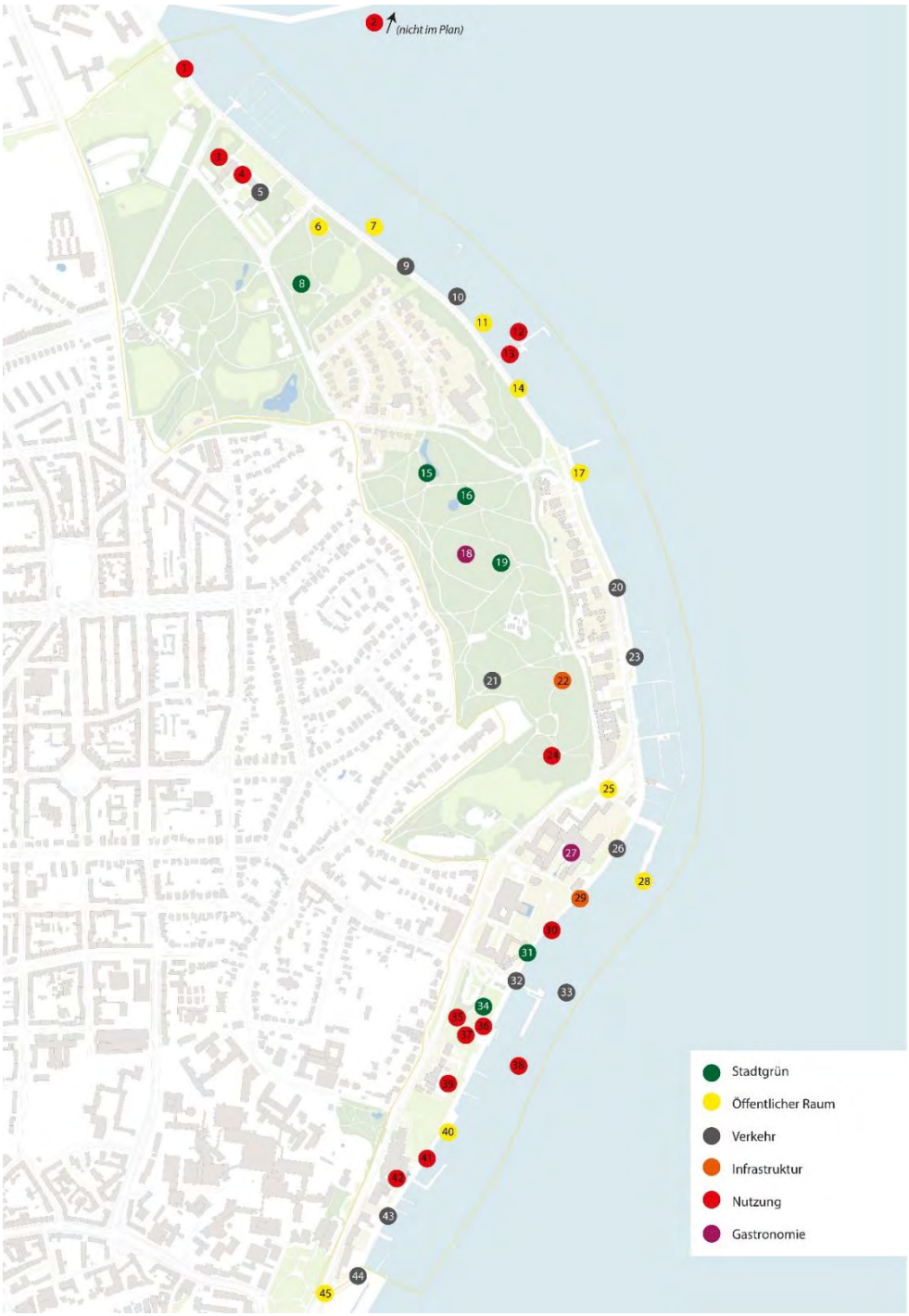


Abbildung 11: Anregungen zu konkreten Orten, Beteiligungspicknick am 14.09.2018

Nutzung

Anregung/ Wunsch	Nr.
Der nördliche Bereich ist tot. Sieht man nur Fischer. Wunsch: Steganlagen, Gastronomie	1
Wünsche für den Bereich am alten Holtenauer Leuchtturm (Wik): Fischladen, Konsum	2
BAMF: Neugestaltung als „Captains Villa“; Zur Nutzung des „Besten Blicks“ auf die Förde	3
BAMF: Nutzung EG für Restaurant und Tanztee mit Blick zum Wasser (auch Tagsüber für ältere Leute)	4
Seebad: Baden ist teuer, aber wird zugunsten der Gastronomie immer weiter verdrängt. Wenn Eintritt zum Baden, dann auch Service! (Umkleide, Platz, warme Dusche mit Solar)	12
Statt neuer Badestellen: Ausbau Seebadeanstalt/Seebar! Problem: Vermüllung am Land und im Meer	13
Historischer Wiederaufbau und Belebung von historischen Anlagen (z.B. Marientempel), beispielsweise mit Gastronomie	24
Mehr Grün, mehr gastronomisches Angebot, mehr Leben an der Kiellinie	30
Weihnachtsmarkt auf Reventlou-Wiese	35

Anregung/ Wunsch	Nr.
Möglichkeiten für Camp 24|7 im Winter? Fläche winterfest pflastern?	36
Camp 24|7 wirkt sich positiv auf das Erscheinungsbild der Kiellinie aus.	36
Schlittschuhbahn auf der Reventlou-Wiese oder in der Stadt	37
Weitere Badeanstalt im Süden?	38
Trimm-Dich-Pfad an der Wasserkante mit fest installierten Trainingsgerä-ten, Start z.B. Höhe Ruderclubs	39
Sportpfad alle entlang der Kiellinie	39
Kunst an die Kiellinie bringen	41
Im Sommer könnte man die Kiellinie als offener Bereich für Kunstwerke nutzen.	41
Die Seehunde sollen beim Umzug des GEOMARs an der Kiellinie bleiben.	42
Das Seehundbecken muss als Attraktion bleiben, auch wenn GEOMAR zum Ostufer umzieht. (Magnet für Kiellinie)	42

Verkehr	Bereich Parkstr. und Koesterallee: Statt "Militärgebiet" mit öffentlichen Wegen durchziehen und damit zugänglich machen.	5
	Bismarckallee und Diederichsenpark: Wege zwischen Grundstücken ermöglichen, um Wegenetz herzustellen.	9
	Bismarckallee und Kiellinie: Neue, zusätzliche Wege zwischen den Grundstücken herstellen (wie zwischen Kirchenstr. /Düsternbrooker Weg)	9
	Den Autoverkehr ab Bellevue bis Flandernbunker sperren (Anliegerfrei) und über Linden-/Schlieffenallee in die Feldstraße ableiten. Das gibt Raum für eine Flaniermeile, Velo-Route, punktuell (fliegende) Gastronomie. Wenn das nicht geht, den Verkehr verlangsamen (Blitzer). Durch Raser entsteht ein Angstraum und Stress.	10
	Hindenburgufer: Verkehr beruhigen oder umleiten, Nutzung als Freizeit und Erholungsbereich	10
	Schwäche und Herausforderung des Gebietes: KFZ-Verkehr nördlicher Teil Kiellinie	10
	Nördlicher Teil der Kiellinie: Einbahnstraße oder ganz autofrei?! Viel Verkehr und laut!	10
	Autofreie Kiellinie	10
	Sperrung der Straße direkt am Wasser! Nur Radler + ÖPNV!	10
	Die Kiellinie ab Bellevue als (temporäre) Einbahnstraße einrichten.	10

	Die Sperrung Berthold-Beitz-Ufer endlich beenden.	20
	Benennung aller Hauptwege mit orangen Wege-Namens-Schildern in den Gehölzen z.B. Verlängerung Carl-Loewe-Weg	21
	Weniger KFZ-Verkehr (Kiellinie, Düsternbrook); offensive Erschließung für Radverkehre	23
	Mehr "Kieler Bügel" für Fahrräder entlang der Kiellinie!	26
	1x Stündlich regelmäßige Fördeschiffe nach Mönkeberg + Laboe	32
	Anbindung des Ostufers zur Nutzung der Abendsonne, Idee: Wassertaxi	33
	Standorte für Leifahrräder zum Zeitweisen nutzen z.B. Seeburg, Schloss-garten, Louf, Gosch, Bellevue, Seebar, (Sauna), (Café BAMF), Wik Aschar-park	43
	Verlängerung der Kiellinie bis zum Bahnhof	44
Öffentlicher Raum	Anregung/ Wunsch	Nr.
	Rost-Kunstwerk Ostseite Orchideenwiese Infotafel ausführlicher! Von wann ist das Kunstwerk? Seit wann steht das da?	6
	Von Gosch bis Tirpitzmole eine breitere Promenade!	7

	Die Kiellinie als breite Flanierzone gestalten: Gute Nutzungsmischung aufrechterhalten! (Gehen, Laufen, Fahrrad fahren, etc. auf gemischten Flächen ermöglichen)	11
	Bereich von Bellevuebrücke bis Tirpitzmole muss belebt werden!	11
	Geländer entlang der Kreisstraße bis zur Tirpitzmole	14
	Treppenanlage in Höhe Bellevue	17
	Wiederaufbau des Platzes bzw. der Steinkonstruktion Ecke Kiellinie/Düsternbrooker Weg	25
	Idee des Signalturms auf der Blücherbrücke noch einmal angehen.	28
	Kiellinie: unverwechselbare Gestaltung, nicht so einheitliche wie in anderen Seebädern!	40
	Übergang "Stadt" zur Kiellinie eindeutiger, einladender und übersichtlicher gestalten!	45
Stadtgrün	Anregung/ Wunsch	Nr.
	Grün-Gürtel? Grünverbindung zwischen Orchideenwiese und Schulredder sichtbar machen!	8
	Bestehende bzw. neue Seen im Düsternbrooker Gehölz als natürlichen Lebensraum (wieder-)erschließen!	15

	Viele Infotafel an vielen Orten! z.B. Warum heißt das Mondspiegel? Seit wann existiert der See?	16
	Tote Seen (Mondspiegel) wiederbeleben, säubern und mit Sauerstoff anreichern!	16
	Wert = Natur, historische. Anlagen deutlichen machen (Düsternbrooker Gehölz)	19
	Schwäche: Alles nur Beton und keine Bäume auf der Kiellinie!	31
	Reventlou-Wiese freihalten und nicht kommerzialisieren!	34
Infrastruktur	Anregung/ Wunsch	Nr.
	Trimm-Dich-Pfad / Geräte am Wasser und im Düsternbrooker Gehölz	22
	Kiellinie abends attraktiver machen! (Beleuchtung)	29
Gastronomie	Anregung/ Wunsch	Nr.
	Biergarten im Düsternbrooker Gehölz	18
	Weiterhin Mittagspause in der Kantine im Landeshaus und Erholung an der Kiellinie!	27

2.3 Kinder- und Jugendbeteiligung

15.09.2018
Kinder- und Jugendbeteiligung

12 – 17 Uhr
Modellwerkstatt für Kinder- und Jugendliche ab 10 Jahren in der Privatschule Düsternbrook in Kooperation mit dem Kinder- und Jugendbüro und der Künstlerin Marija Behrendt

15.09.2018
Gemeinsame Abschlussveranstaltung

Kinder und Jugendliche ab zehn Jahren waren am 15.9.2018 zu einer Modellwerkstatt in die Privatschule Düsternbrook eingeladen: Unter fachkundiger und liebevoller Anleitung der Künstlerin Marija Behrendt und Chrissi Agrianidou vom Kinder- und Jugendbüro, sollten hier konkrete Ideen und Wünsche für die Kiellinie und den Fördehang im Modell dargestellt werden.

Nach einer kurzen Vorstellung der acht Teilnehmer*innen wurden gemeinsam interessante Bereiche im Untersuchungsgebiet ausgemacht. Am Plakat wurde festgehalten, dass die Kinder und Jugendlichen vor allem die Forstbaumschule, die Fähranleger, das Düsternbrooker Gehölz, die Krusenkoppel, das Landeshaus und die Sporthäfen für unterschiedliche Freizeitaktivitäten nutzen. Dazu gehören sportliche Betätigungen, wie Inlineskaten, Fahrradfahren oder Segeln, ebenso wie Eis essen, Fähre fahren, auf den Bus warten, Chillen oder spazieren gehen. Als besondere Highlights wurden der Besuch der Kieler Woche und das Aquarium GEOMAR genannt.

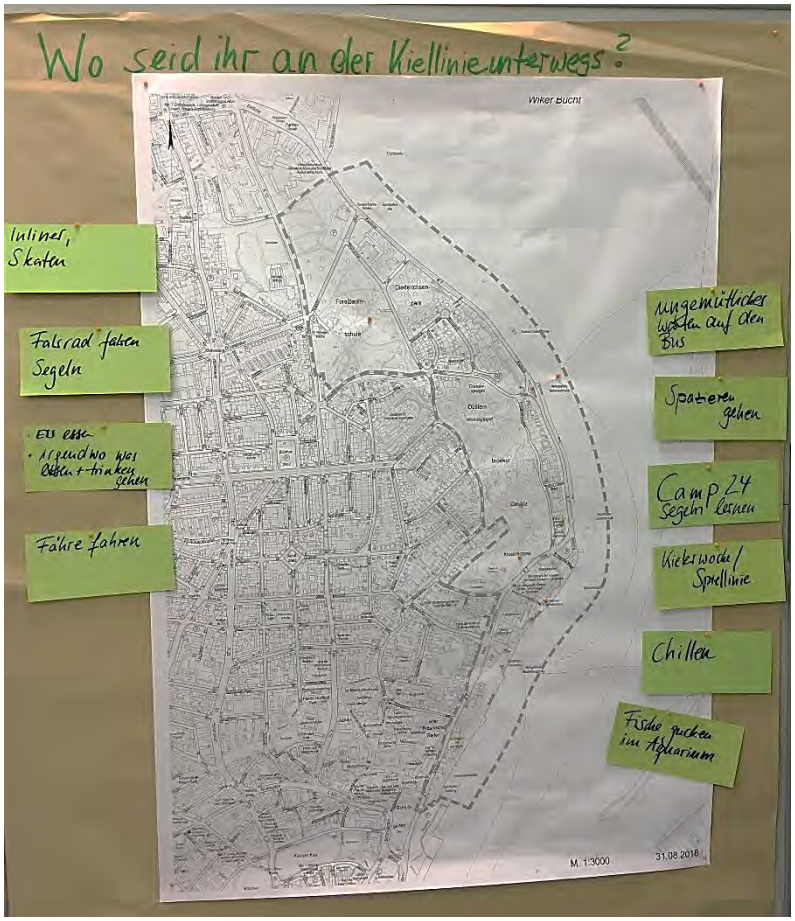


Abbildung 12 Plakat bei der Kinder- und Jugendbeteiligung, Foto: Marija Behrendt

Auf die Frage „Was gefällt euch an der Kiellinie und am Düsternbrooker Fördehang?“ antworteten die Kinder und Jugendlichen wie folgt:

- man kann gut spazieren gehen
- es gibt auf dem Wasser viel zu entdecken
- die Kieler Woche
- viel Grün
- schöne Aussicht
- man sieht die andere Stadthälfte

Konkreter Veränderungs- bzw. Verbesserungsbedarf wurde ebenfalls von den Teilnehmenden festgestellt. Die nebenstehenden Zitate zeigen die Gedanken der Kinder und Jugendlichen auf. Dabei stand vor allem die Badenutzung im Vordergrund.

Nachdem überlegt wurde, was im Gebiet fehlt, wurden spannende Ideen im Modell umgesetzt. Den Schüler*innen waren ansprechende Aufenthaltsorte im Untersuchungsgebiet wichtig. Besondere Aufenthaltsmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten entwickelten Selina, Till und Oliver. Außerdem suchten sie Möglichkeiten zur direkten Wassernutzung, wie beispielsweise Spielplätze auf und im Wasser. So entstand das Modell „Wasser-Spiel-Spaß“ (Abbildung 10). Ebenso wollten sie die Verbindungen zum Ostufer stärken und entwickelten Brücke, Stege und Seilbahnen, wie im Modell von Marla und Merle. Des Weiteren wünschten sie sich eine ästhetische Gestaltung der Kiellinie durch mehr Farben und Grün sowie weniger graue Steinflächen.

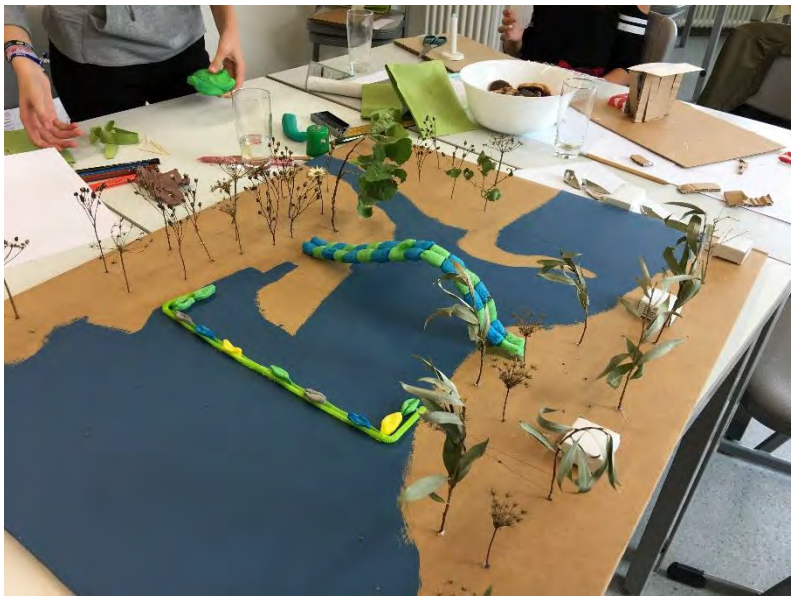


Abbildung 13: Verbindungen ans Ostufer, Modell von Marla und Merle

Gastronomie:
„mehr Eisläden“

Verkehr:
„Verbindung ans Ostufer schaffen“

Infrastruktur:
„schöne überdachte Sitzmöglichkeiten“

Öffentlicher Raum:
„mehr Fernrohre/Aussichtsplattformen“

Nutzung:
„mehr Spielplätze“

Stadtgrün:
„weniger Grau, mehr Grün und Bunt“



Abbildung 14 Arbeit in der Modellwerkstatt, Foto: Marija Behrendt



Abbildung 15 Wasser-Spiel-Spaß" von Romy, Foto: Marija Behrendt



Abbildung 16 "Der gläserne Steg" von Till und Oliver,
Foto: Marija Behrendt

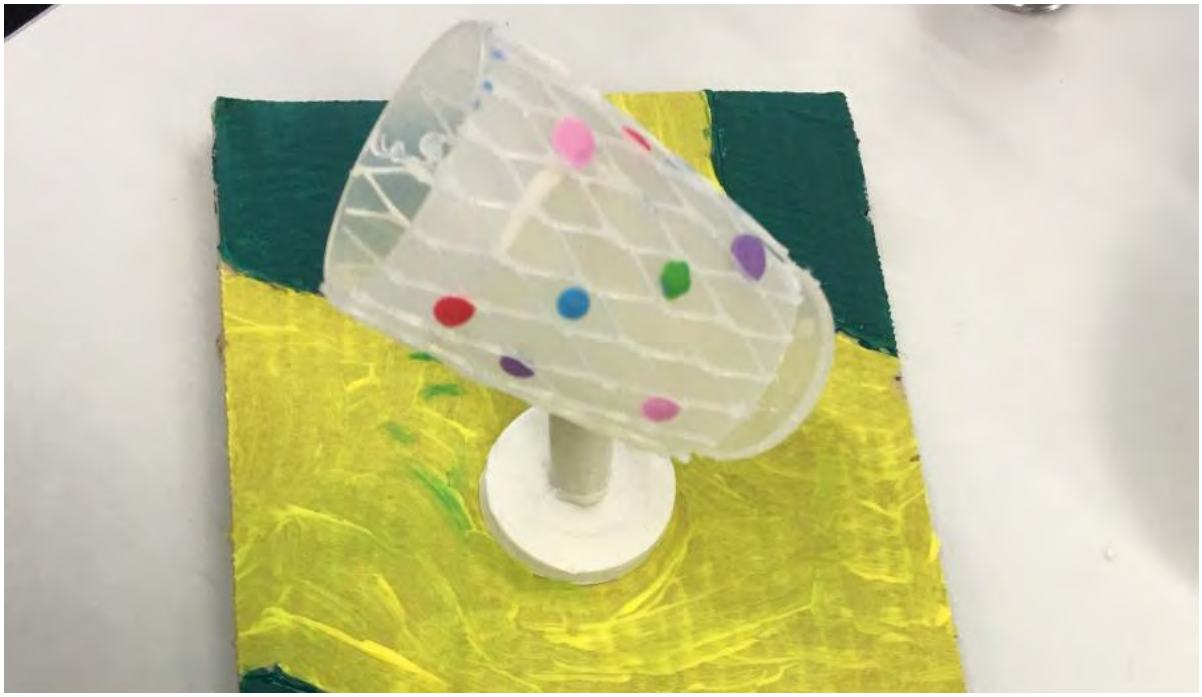


Abbildung 18: Interaktive, stilvolle Skulptur, Modell von Liv, Foto: Marija Behrendt



Abbildung 17 15 Sitzgelegenheiten und kreative Orte, Modell von Selina, Foto: Marija Behrendt

2.4 Rundgänge



Die Rundgänge dienten dazu, gezielt Bürgerinnen und Bürger der Stadt Kiel als Wissens- und Erfahrungsträger in den Prozess einzubeziehen. Die Teilnehmenden waren dazu einzuladen ihre Belange und Bedürfnisse für das Gebiet direkt im Gebiet zu äußern. An konkreten Orten wurde auf Probleme und Herausforderungen sowie Wünsche und Anregungen eingegangen.

Die Rundgänge waren für alle Bürgerinnen und Bürger, lokale Akteure und politische Entscheidungsträger*innen offen. Sie sollten Interessierte, Aktive und Nutzende im und um das Untersuchungsgebiet ansprechen.

Insgesamt nahmen ca. 30 Teilnehmende an den Rundgängen teil.

Die Auswertung der Rundgänge erfolgt anhand der besuchten Stationen für die Routen getrennt. Die Ergebnisse werden anschließend in Kapitel 3 *Ergebnisse: Mehr Atmosphäre – Mehr Sailing.City."* zusammengefasst.

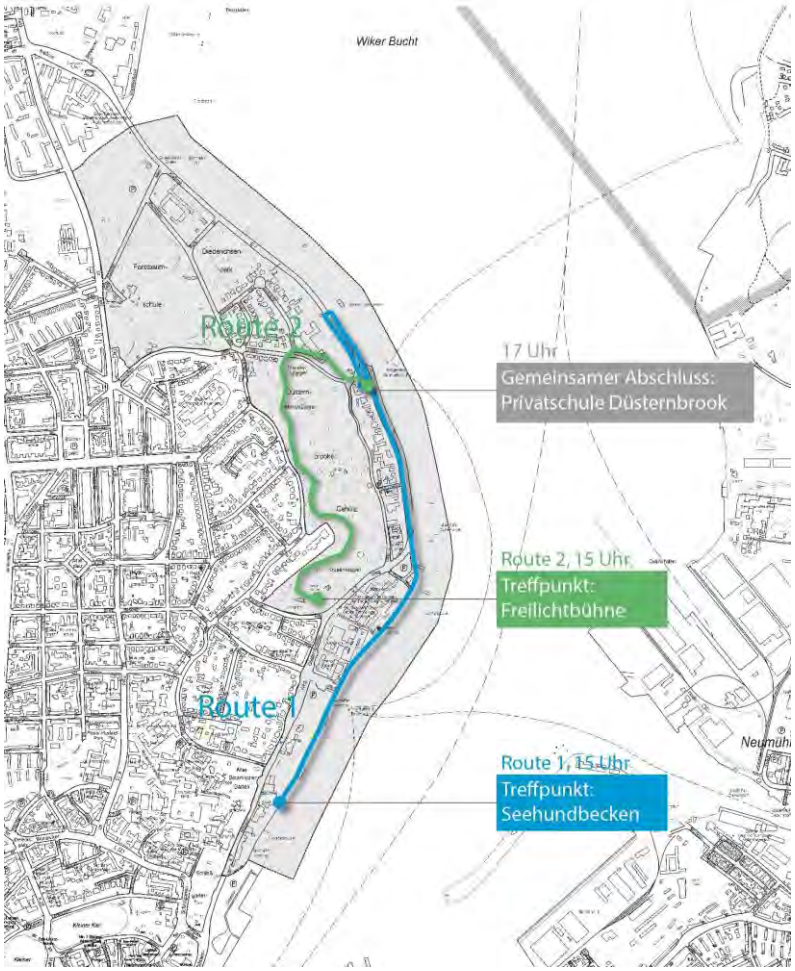


Abbildung 19 Route 1 und Route 2 durch das Untersuchungsgebiet

Route 1: Kiellinie

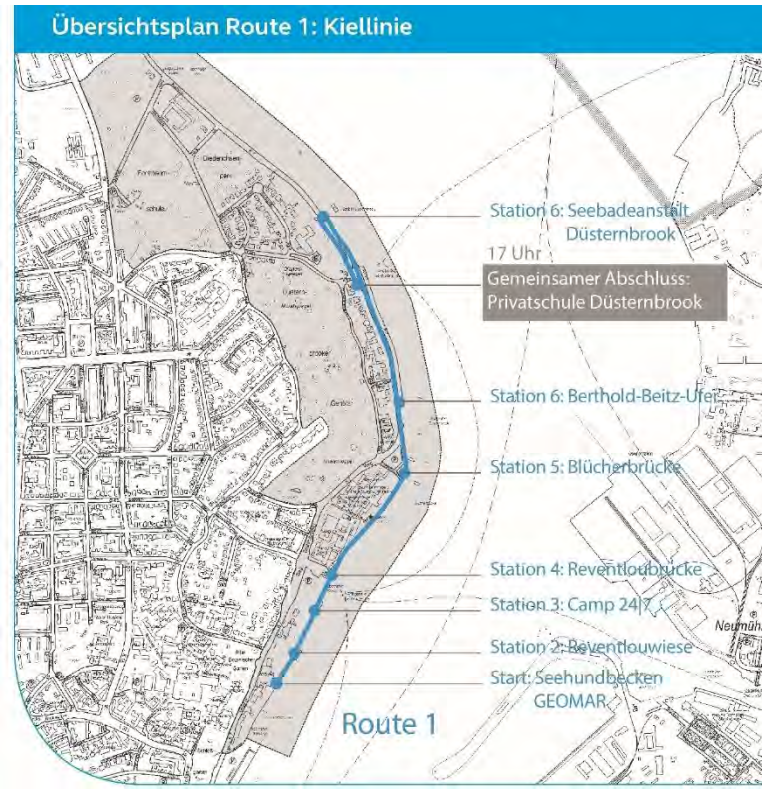


Abbildung 20: Stationen der Route 1

Route 1: Kiellinie

Station 1: GEOMAR

Am GEOMAR standen die Themen Lernort und Institutionen im Gebiet im Vordergrund. Das Seehundbecken sowie die Forschungsstationen in der Förde sind eine Attraktion an der Kiellinie. Die Perspektiven für die Nutzung des Ortes nach dem Wegzug des GEOMARs sind noch offen. Die Teilnehmenden wünschten sich für die Zukunft weiterhin eine Attraktion am Standort des GEOMARs.

Auf dem Weg zur nächsten Station legte die Gruppe einen Zwischenstopp an der Schwanenwiese ein. Die Schwanenwiese stellten sich die Teilnehmenden weiterhin als Grünfläche mit Bänken sowie Wind- und Regenschutzmöglichkeiten zum Aufenthalt an der Förde vor. Zudem wurden Spielstationen sowie öffentliche Toiletten für die gesamte Kiellinie angeregt.



Abbildung 21: Start am GEOMAR

Station 2: Reventlou-Wiese

An der Reventlou-Wiese wurden die Themen Ruderclubs, Stege und Baden angesprochen. Nutzungskonflikte und mögliche Lösungsansätze sind wichtig für die Weiterentwicklung des Ortes. Der öffentliche Zugang zum Wasser ist für Teilnehmenden wichtig. Weitere öffentliche Badestellen sollen im Rahmen der VU untersucht werden.



Abbildung 22: Im Gespräch zur Reventlou-Wiese

Station 3: Camp 24|7

Der derzeitige Standort des Camps 24|7 besetzt einen Großteil der Reventlou-Wiese. Der Auf- und Abbau hinterlässt Spuren und gestaltet eine weitere Nutzung schwierig. Die Teilnehmenden können sich auch andere Standorte für das Camp vorstellen. Wichtig ist Ihnen, dass das Camp weiter lebt. Zudem wünschen sich die Teilnehmenden weitere Nutzungen wie beispielsweise mobile Fußballtore und Badmintonfelder. Es wurde angeregt die unterschiedlichen Ebenen und Höhenlagen entlang der Kiellinie zu nutzen.

Station 4: Anlegestelle Reventlou-Rrücke

Der Bereich zwischen Düsternbrooker Weg und Anlegestelle Reventloubrücke ist ein vielfach verkehrlich genutzter Bereich. Die Themen Ankommen an der Kiellinie, Erreichbarkeit und ÖPVN standen zur Diskussion. Die Teilnehmenden bewerteten den aktuellen ÖPNV als nicht attraktiv. Die Taktung von Fähre und Bus funktioniert für sie nicht, so dass sie sich meist nach der Fährfahrt zu Fuß weiterbewegen. Der Ausbau der Reventlou-Haltestelle zur Mobilitätsstation soll diesen Missstand zukünftig verbessern.



Abbildung 23: Teilnehmende in der Diskussion

Station 5: Blücherbrücke

Die gastronomischen Einrichtungen entlang der Kiellinie sind ebenfalls ein Fokus der Untersuchung. Der Saisonbetrieb wird von den Teilnehmenden bestätigt. Einzelne Gastronomiebetriebe öffnen auch im Winter. Der Sandhafen und die Fischbar möchten es in diesem Jahr auch erstmalig probieren. Auch Events wie ein Weihnachtsmarkt an der Kiellinie können sich die Teilnehmenden gut vorstellen.

Das Stadtmobiliar war an diesem Ort ebenfalls ein wichtiges Thema. Die Teilnehmenden wiesen auf die fehlenden Bänke und Beleuchtungselemente entlang der Kiellinie hin. Sie wünschten sich Müllbehälter und Holzbänke auf der Uferbefestigung. Zudem könnten die Abschnittbeschilderungen zu besseren Orientierung genutzt und gestaltet werden.

Station 6: Sporthafen Düsternbrook / Berthold-Beitz-Ufer

Am Sporthafen war das Thema Sport präsent. Wassersport, Fahrrad fahren, Skaten, Laufen und Spazieren finden gleichzeitig statt. Die Teilnehmenden befürworten den Ausbau des Radschnellweges entlang der Kiellinie.

Die Sperrung des Berthold-Beitz-Ufer verdeutlicht die Notwendigkeit der Sanierung der Uferbefestigungen. Die Teilnehmenden wünschen sich auch in diesem Bereich einen Zugang zum Wasser, welche durch die geplante Treppenanlage an der Bellevue-Brücke angelegt wird.

Station 7: Seebadeanstalt Düsternbrook



Abbildung 24 Privatschule Düsternbrook

Die räumliche Veränderung der Kiellinie wird im nördlichen Bereich sichtbar. Von der Seebar aus ist der Anschluss an Wik und die Tirpitzmole zu sehen. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit wurde an der Bellevue-Brücke nur ein Ausblick in den nördlichen Bereich vorgenommen. Die Teilnehmenden bekräftigten, dass die maritime Gestaltung entlang der gesamten Kiellinie gestärkt werden muss.

Ankommen in der Privatschule Düsternbrook

Beide Routen endeten nach ihrer letzten Station in der Privatschule Düsternbrook. Abschließend fand eine gemeinsame Abschlussveranstaltung statt.

Route 2: Düsternbrooker Gehölz

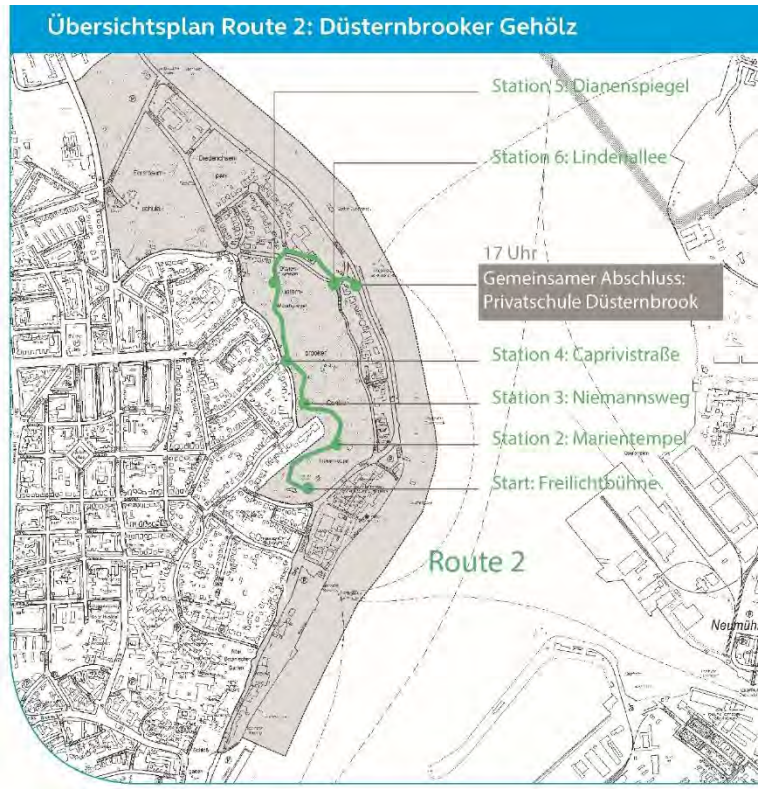


Abbildung 25: Stationen der Route 2

Route 2: Düsternbrooker Gehölz

Station 1: Freilichtbühne und Krusenkoppel

Direkt an der Freilichtbühne wurden die Freiflächen, Veranstaltungsflächen und Erreichbarkeit thematisiert. Die Freilichtbühne ist ein zentraler Veranstaltungsort im Gebiet und bildet mit der Krusenkoppel einen nutzbaren Freiraum. Die Teilnehmenden wiesen darauf hin, dass die Freilichtbühne nur zu Kieler Woche intensiv genutzt wird. Es waren Probleme mit dem Lärmschutz bei Konzerten bekannt. Die Teilnehmenden können sich eine Kooperation mit der Oper und die Nutzung als Sommerbühne oder Übertragungen vorstellen. Über Schallschutzmaßnahmen sollte bei entsprechender Planung nachgedacht werden. Zudem bestätigten die Teilnehmenden, dass der Hügel auf der Krusenkoppel insbesondere zur Kieler Woche sehr beliebt ist.

Station 2: Marientempel

Die historische Anlage des Marientempels bot die Möglichkeit über die Visualisierung der Geschichte des Ortes, Lernorte und Leitsysteme im Gebiet zu sprechen. Die Teilnehmenden äußerten Interesse in Form von Lernorten mehr über die Geschichte des Ortes und dessen Entwicklung zu erfahren.



Abbildung 26: Ehemaliger Standort des Marientempels im Düsternbrooker Gehölz

Station 3: Wegeverbindung 1 Niemannsweg – Sporthafen

Die Wege innerhalb des Düsternbrooker Gehölz verbinden den Stadtteil Düsternbrook mit der Kiellinie. Für die Teilnehmenden war es nicht ersichtlich, wo Fahrradfahren im Gehölz erlaubt ist und wo nicht. Die Beschilderung der Hauptwege würde Abhilfe schaffen. Zudem wurde an diesem Ort auf die Beschaffenheit der Wege, deren Leitwirkung und die verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten für Sport im Wald eingegangen werden. Es sollen unterschiedliche Lösungen für Wege mit starkem Gefälle und Wege auf einer Höhe entwickelt werden. Es soll erkennbar sein, welche Wege für Radfahrer*innen und welche für Fußgänger*innen nutzbar sind. Zudem können sich die Teilnehmenden einen Trimm-Dich-Pfad durch das Gehölz gut vorstellen.

Station 4: Wegeverbindung 2 Zugang Caprivistraße

Die Zugänge zum Düsternbrooker Gehölz im Übergang von Wohngebiet zu Frei- und Grünraum stellen ein weiteres Thema des Rundgangs dar. Die Caprivistraße wird als „wild, unklar und mit vielen Barrieren“ beschrieben. Die Gestaltung des Straßenraumes soll verbessert werden. Die Schlieffenallee bewerten die

Teilnehmenden als „überparkt“. Das Tempolimit wird nicht beachtet und der Druck durch den Begegnungsverkehr an den Ausgleichsbuchten steigt. Eine Einbahnstraßenlösung wäre für die Teilnehmenden denkbar.

Station 5: Dianenspiegel

Am Dianenspiegel standen die Themen Biotope, Landschaftsschutz und Aufenthaltsqualität im Vordergrund. Das Thema der Lernorte wurde diesem Zusammengang erneut aufgegriffen. Die Teilnehmenden würden gern mehr über die Gewässer erfahren. Die Entstehungsgeschichte des Fördehangs könnte an diesem Ort auf Infotafeln dargestellt werden.



Abbildung 27: Dianenspiegel im Düsternbrooker Gehölz

Insgesamt bewerteten die Teilnehmenden das Gehölz als naturbelassen, aber wertvoll. Durch wenige Menschen, wenig Müll und spannende Orte bietet das Gehölz eine einzigartige Qualität für erholsame Spaziergänge.

Station 6: An der Privatschule

Im Kreuzungsbereich der Lindenallee und des Düsternbrooker Weges spielten die Themen Parken, Erreichbarkeit und Verkehr eine wichtige Rolle. Die Teilnehmenden sprachen sich an dieser Station dafür aus, dass in Zukunft kein MIV an der Kiellinie stattfinden soll.

Ankommen in der Privatschule Düsternbrook

Beide Routen endeten nach ihrer letzten Station in der Privatschule Düsternbrook. Abschließend fand eine gemeinsame Abschlussveranstaltung statt.

2.5 Gemeinsame Abschlussveranstaltung



Die Abschlussveranstaltung bildete den Schlusspunkt für das Beteiligungswochenende. Nach der Begrüßung durch Frau Schröder (Privatschule Düsternbrook) und Herr Kumkar (Landeshauptstadt Kiel) folgte ein Rückblick auf die einzelnen Beteiligungsbausteine. Zuerst fand die Präsentation der Modelle und Zeichnungen, die innerhalb der Modellbauwerkstatt entstanden sind, statt. Die Kinder und Jugendlichen präsentierten nach einer kurzen Erklärung zum Ablauf der Kinder- und Jugendbeteiligung durch Künstlerin Marija Behrendt, selbstständig ihre Entwürfe. Danach folgte der Rückblick zum Beteiligungspicknick: Ca. 70 Menschen nahmen am 14.09.2018 daran teil. Sie wünschten sich mehr Aufenthaltsqualität und Verweilorte an der Kiellinie, Spiel und Freizeitangebote, mehr Bezüge zum Wasser, preiswertere Gastronomie Angebote für jüngere Leute sowie eine bessere Beschilderung zur Orientierung und Wahrnehmung. Anschließend wurden die Erkenntnisse der Rundgänge kurz zusammengefasst. Bei der Route 1 entlang der Kiellinie standen die Themen Nutzungen und Ansprüche an der Kiellinie, wie Baden, Fahrrad fahren, Skaten und Gastronomie im Vordergrund. Die Orte entlang der Kiellinie benötigen eine gewissen Flexibilität und Multifunktionalität, die der saisonalen Nutzung, dem Image und Großevents, wie der Kieler Woche, gerecht werden. Zudem sollte über ein Beleuchtungskonzept sowie Pflegepatenschaften für bestimme Grünflächen nachgedacht werden. Die Route 2 durch das Düsternbrooker Gehölz fokussierte sich auf Defizite der Oberflächengestaltung, der Wege und des Mobiliars.

Abschließend gab Herr Kumkar einen kurzen Ausblick zum weiteren Prozess. Die Vorbereitenden Untersuchungen sollen bis Ende des Jahres abgeschlossen sein. Im 1. Halbjahr 2019 schließt dann der Realisierungswettbewerb Kiellinie an. Zudem erfolgt eine Vorstellung des Vorhabens in der Politik inklusive den Ortsbeiräten. Die Veranstaltung endete mit bilateralen Diskussionen zum Gebiet.

2.6 Weitere Anregungen

Im laufenden Prozess der VU sind vier ausführliche Mails an das Stadtplanungsamt und ein anonymer Anruf beim Ideen- und Beschwerdemanagement der Stadt Kiel eingegangen. Diese Anregungen bieten ebenfalls Ideen und Wünsche für die Weiterentwicklung des Gebietes und werden im Rahmen der VU und des Entwicklungskonzeptes aufgenommen. Hier einige Auszüge:

„Der Bereich südlich der **„Seebar" bis zur Bellevuebrücke** ist aus meiner Sicht der **„weniger schöne" Teil der Kiellinie** und ich gehe davon aus, dass die Mittel kaum ausreichen werden, um eine solch gelungene Verlegung der Kaimauer nach Osten wie südlich der Bellevuebrücke bis zum Yachtclub zu realisieren. Sicherlich wäre aber attraktiv, die Kaimauer in diesem Bereich komplett durch großzügige Stufen zum Wasser hin zu öffnen (ähnlich des südlichen Hörn-Endes). Hier wären später auch Sandaufspülungen realisierbar. Der schiffbare Bereich auf der Förde wird dadurch aus meiner fachlichen Sicht als Lotse in keiner Weise eingeschränkt. Außerdem werden jetzt die kleinen Schleusen in Holtenau mit riesigen Mengen Sand verfüllt, der nach dem Abschluss der Bauarbeiten wieder eine Verwendung finden muss."

Abbildung 28: Mail vom 27. September 2018

„**Vorhandene Grünflächen an der Kiellinie (z.B. Reventlouwiese)**:
Sicher sind diese Flächen attraktiv und haben ein großes Potential für anderweitige Nutzung als die derzeitige. Bitte bedenken Sie dass diese Grünflächen derzeit auch eine Ruhepol für das Auge sind und sehr gut mit der Förde korrespondieren. Blickt man auf die Förde, so sieht man das Meer, das nie glatt und gleichmäßig ist, einige Boote und am Uferrand die Anleger bzw. Pontons mit dem Ostufer im Hintergrund. Dreht man sich um, blickt man auf die Rasenflächen, nie glatt und gleichmäßig, einzelne Gebäude und weiter zurückgesetzt die eigentliche Bebauung. Es wäre schön, wenn diese Korrespondenz erhalten blieb."

Abbildung 30: Mail vom 16. September 2018

„**Think big**:
Mit der Neugestaltung der Kiellinie bietet sich zumindest konzeptionell eine einzigarte Möglichkeit
Schrittweise eine **einzigartige Verbindung** verschiedener Teile Kiel zu gestalten. Von der Kiellinie über das Berthold-Beitz Ufer in die Holtenauer Straße und von da in die Holstenstraße zurück zum Osteseekai und die Kiellinie. Man stelle sich das vor: Was für eine Verbindung unterschiedlichster Stadtteile mit ihrem spezifischen Charakter. Das muss man nicht gleich umsetzen, aber vielleicht ist es gut eine weitergehend Vision im Kopf zu haben."

Abbildung 29: Mail vom 16. September 2018

3 | Ergebnisse: „Mehr Atmosphäre - Mehr Sailing.City.“

Die Anregungen und Wünsche der Teilnehmenden der Beteiligungsbausteine werden für die Darstellung der Ergebnisse in die Bereiche Stadtgrün, Öffentlicher Raum, Verkehr, Infrastruktur, Nutzung und Gastronomie zugeordnet. Für jeden thematischen Schwerpunkt werden die Wünsche und Anregungen kurz zusammengefasst und fließen in die VU sowie das integrierte Entwicklungskonzept ein.

Stadtgrün

Stadtgrün:
„schöne, öffentliche Orte (Park) mit Blick über die Förde, wo man sich gerne aufhalten mag“

Im Bereich Stadtgrün waren den Teilnehmenden der Erhalt und die Pflege der vorhandenen Grünflächen an der Kiellinie sowie den Grün- und Parkanlagen am Düsternbrooker Fördehang wichtig. Die Teilnehmenden wünschten sich weniger Flächenversiegelung, so dass naturnahe Bereiche erhalten bleiben und keine weiteren Grünflächen verschwinden. Die Naturbelassenheit des Düsternbrooker Gehölz sahen die Teilnehmenden bei den Rundgängen als Stärke des geschützten Forstes. Insgesamt dienen die Grünflächen im gesamten Untersuchungsgebiet für die Teilnehmenden zum erholsamen Aufenthalt, wenn möglich mit freiem Blick auf die Förde.

Öffentlicher Raum

Öffentlicher Raum:
„Mehr Orte, die Familien und junge Menschen anziehen und zum Verweilen einladen, z.B. ein liebevoll angelegter Spielplatz mit Wasserblick, um den Sitzgelegenheiten gruppiert sind.“

Für die Gestaltung des öffentlichen Raums gab es zahlreiche Vorschläge. Prägend für das gesamte Untersuchungsgebiet waren die Wünsche zur Neugestaltung der Promenade. Die Anregungen der Teilnehmenden gehen dabei bis zum Ausbau einer breiten Flaniermeile vom Ostseekai bis Tirpitzmole. Der Raum soll Terrassen und öffentliche Zugänge zum Wasser bieten. Als Gestaltungsmittel wünschten sich die Teilnehmenden mehr Holz und weniger Beton, Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten sowie eine gute Beleuchtung. Aus der Kinder- und Jugendbeteiligung ging ebenfalls hervor, dass mehr Farben zum Einsatz kommen sollen. Zur Orientierung im Raum wurde ein Leitsystem vorgeschlagen. Bei allen baulichen Veränderungen soll der freie Blick auf die Förde erhalten bleiben.

Verkehr

Im Bereich Verkehr wünschten sich die Beteiligten ebenfalls Veränderungen. Die Vorschläge gingen von einem Geländer im nördlichen Bereich zum Schutz des Fußverkehrs über eine Einbahnstraßenregelung zum kompletten Ausbau als Promenade ohne motorisierten Verkehr. Grundsätzlich zeigten die Beteiligungsergebnisse, dass die Teilnehmenden sich weniger KFZ-Verkehr im Untersuchungsgebiet wünschen. Die Luft- und Lärmemissionen sollen minimiert werden. Ebenso wünschten sich die Teilnehmenden eine Verbesserung des ÖPNVs. Die Verbindung zwischen dem Ost- und West Ufer soll gestärkt werden. Dazu zählt ebenfalls die Verknüpfung der Taktung von Fähren und Busen. Auch der Ausbau des Radverkehrs war für die Teilnehmenden wichtig. Mit mehr Fahrradständern und der kostenlosen Mitnahme der Räder im ÖPNV würde das Radfahren für viele attraktiver werden. Für die zukünftige verkehrliche Entwicklung des gesamten Untersuchungsgebiets sind eine Hierarchisierung der Haupt- und Nebenrouten und eine Kennzeichnung dieser, für die Teilnehmenden wichtig.

Verkehr:
„Hindenburgufer: Verkehr beruhigen oder umleiten, Nutzung als Freizeit und Erholungsbereich“

Infrastruktur

Im Bereich Infrastruktur sind die Vorschläge der Teilnehmenden sehr konkret geworden. Es fehlen öffentliche Toiletten, Mülleimer, Doggybags, Straßenlaternen, Spielplätze bzw. Spielstationen für Jung und Alt, Sonnen-, Regen- und Windschutz, Trinkwasserspender und eventtaugliche Flächen mit Strom-, Wasser-, und WLAN-Versorgung.

Infrastruktur:
„Segel als Sonnen- + Regen-/Windschutz an der Kiellinie (wir sind Sailing.City!!!)“

Nutzung

Nutzung:
„Weniger Zäune, weniger Badeverbote, weniger Angelverboten, weniger Betreten verboten!“

Das Thema Nutzung bietet eine Bandbreite an Wünschen und Anregungen, die die Multifunktionalität des Untersuchungsgebiets wiederspiegeln. Für viele Teilnehmende, u. a. auch die Kinder- und Jugendlichen, stand die Wassernutzung im Vordergrund. Das Thema Baden und öffentliche Zugänge zum Wasser waren besonders wichtig. Die Wünsche gingen von neuen Badestellen im Süden, über einen Stadtstrand und Spielinseln auf dem Wasser zu gesundheitsfördernden Kneippbecken entlang der Kiellinie.

Als weitere Nutzungen entlang der Kiellinie wünschten sich die Teilnehmenden Plätze zum Grillen, den Erhalt des Seehundbeckens am GEOMAR, Co-Working-Spaces unter freiem Himmel, eine Schwimmbühne, Hundeauslaufflächen und einen Trimm-Dich-Pfad. Letzterer könnte nach den Anregungen der Teilnehmenden im Düsternbrooker Gehölz fortgesetzt werden und eine sportliche Verknüpfung bieten. Für sportliche Nutzung auf dem Wasser und an Land wünschten sich die Teilnehmenden außerdem ein Verleihsystem ohne Vereinsbindung.

Insgesamt sahen die Teilnehmenden im Untersuchungsgebiet Naherholungsräume für unterschiedliche Nutzungen mit großem Entwicklungspotenzial.

Gastronomie

Gastronomie:
„Mehr Ambiente, Restaurants mit Qualitätsangebot“

Der Bereich Gastronomie war für die Teilnehmenden besonders wichtig. Sie haben festgestellt, dass die gastronomischen Einrichtungen über die letzten Jahre zur Belebung der Kiellinie beigetragen haben und wünschen sich mehr kleine Cafés, Eisdielen und Restaurants. Das Angebot soll dabei „maritim“ bleiben und für alle Geldbeutel etwas bieten. Für die Teilnehmenden war es ebenso wichtig, dass die Qualität stimmt und es ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage gibt.

4 | Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Überblick Beteiligungsbausteine 5
Abbildung 2: Ausgefüllte und zugesendete Postkarten 6
Abbildung 3: Thematische Verteilung der Anregungen aus der Postkartenbeteiligung 7
Abbildung 4 Info-Point am Landtag 8
Abbildung 5 Teilnehmende am Info-Point 8
Abbildung 6: Mittagspausen-Snacks 9
Abbildung 7 Teilnehmende in der Diskussion 9
Abbildung 8 Teilnehmende vor den Plakaten 9
Abbildung 9 Teilnehmende vor den Plakaten 10
Abbildung 10 Teilnehmende in der Diskussion 10
Abbildung 11: Anregungen zu konkreten Orten, Beteiligungspicknick am 14.09.2018 11
Abbildung 12 Plakat bei der Kinder- und Jugendbeteiligung, Foto: Marija Behrendt 18
Abbildung 13: Verbindungen ans Ostufer, Modell von Marla und Merle 19
Abbildung 14 Arbeit in der Modellwerkstatt, Foto: Marija Behrendt 20
Abbildung 15 Wasser-Spiel-Spaß" von Romy, Foto: Marija Behrendt 20
Abbildung 16 "Der gläserne Steg" von Till und Oliver, 20
Abbildung 18: Interaktive, stilvolle Skulptur, Modell von Liv, Foto: Marija Behrendt 21
Abbildung 17 15 Sitzgelegenheiten und kreative Orte, Modell von Selina, Foto: Marija Behrendt 21
Abbildung 19 Route 1 und Route 2 durch das Untersuchungsgebiet 22
Abbildung 20: Stationen der Route 1 23
Abbildung 21: Start am GEOMAR 24
Abbildung 22: Im Gespräch zur Reventlou-Wiese 24
Abbildung 23: Teilnehmende in der Diskussion 25
Abbildung 24 Privatschule Düsternbrook 26
Abbildung 25: Stationen der Route 2 27
Abbildung 26: Ehemaliger Standort des Marientempels im Düsternbrooker Gehölz 28
Abbildung 27: Dianenspiegel im Düsternbrooker Gehölz 29
Abbildung 28: Mail vom 27. September 2018 31
Abbildung 29: Mail vom 16. September 2018 31
Abbildung 30: Mail vom 16. September 2018 31

complan
Kommunalberatung

Landeshauptstadt Kiel

Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang
Aktion Erlebnis Kiellinie Nord 7. – 22. September 2019
Ergebnisdokumentation einer begleitenden Online-Umfrage



9. Dezember 2019

Auftraggeber:	Landeshauptstadt Kiel Fleethörn 9 24103 Kiel fon 0431 901 26 61 stadtplanungsamt@kiel.de www.kiel.de/kiellinie
Ansprechpartner:	Bianca Rietzler Stadtplanungsamt Kiel fon 0431 901 26 29 bianca.rietzler@kiel.de
Auftragnehmer:	complan Kommunalberatung GmbH Voltaireweg 4 | 14469 Potsdam fon 0331 20 15 10 info@complangmbh.de
Ansprechpartner	Nicola Halder-Hass nicola.halder-hass@complangmbh.de Tania Gianneli tania.gianneli@complangmbh.de
Stand:	9. Dezember 2019

Inhaltsverzeichnis

1 | Anlass 5

2 | Vorgehensweise und Rücklauf 6

3 | Auswertung der Befragung 7

4 | Auswertung von Meinungen per E-mail 18

5 | Fazit 19

1 | Anlass

Die Online-Umfrage zur Aktion *Erlebnis Kiellinie-Nord* wurde im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen für das Untersuchungsgebiet Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang in der Landeshauptstadt Kiel durchgeführt. Im Rahmen einer Bürgerbeteiligung wurde eine temporäre Aktionsphase *Erlebnis Kiellinie-Nord* vom 7. bis zum 22. September 2019 durchgeführt. Diese zielte darauf ab, den Raum für nachhaltige Mobilitätsformen sowie für Erholung und Freizeit erlebbar zu machen und temporär nutzen zu können. Den Anlass dieser Aktionsphase bildete die baubedingte Sperrung für den öffentlichen Kraftfahrzeugverkehr des nördlichen Abschnitts der Kiellinie zwischen Lindenallee und Tirpitzmole.

Die begleitende Online-Umfrage wurde vom 7. September 2019 bis zum 6. Oktober 2019 durchgeführt mit dem Ziel abzuwägen, ob der Individualverkehr im ausgeschriebenen Abschnitt der Kiellinie Nord zugunsten einer höheren Aufenthalts, Freizeit-, Spiel- und Sportqualität herausgenommen werden kann.

Parallel zur Online-Umfrage hatten die Bürger*innen die Möglichkeit, per E-Mail ihre Anregungen und Einschätzungen zum Vorhaben an die Stadt Kiel einzureichen.

2 | Vorgehensweise und Rücklauf

Die Umfrage wurde mithilfe des Online-Tools LamaPoll durchgeführt. Der erste Teil der Umfrage (Fragen 1 - 2) bezog sich direkt auf die Aktion *Erlebnis Kiellinie Nord*. Der zweite Teil der Umfrage (Fragen 3 - 5) umfasste Fragen zum ausgeschriebenen Bereich Kiellinie Nord, während der dritte Teil (Fragen 6 - 8) statistische Fragen zum Wohnstandort und Alter beinhaltete.

Es wurden hauptsächlich geschlossene Fragen mit Antwortmöglichkeiten gestellt, die durch einige offene Fragen bzw. Kommentarmöglichkeiten erweitert wurden, um vertiefende Aussagen zu erhalten.

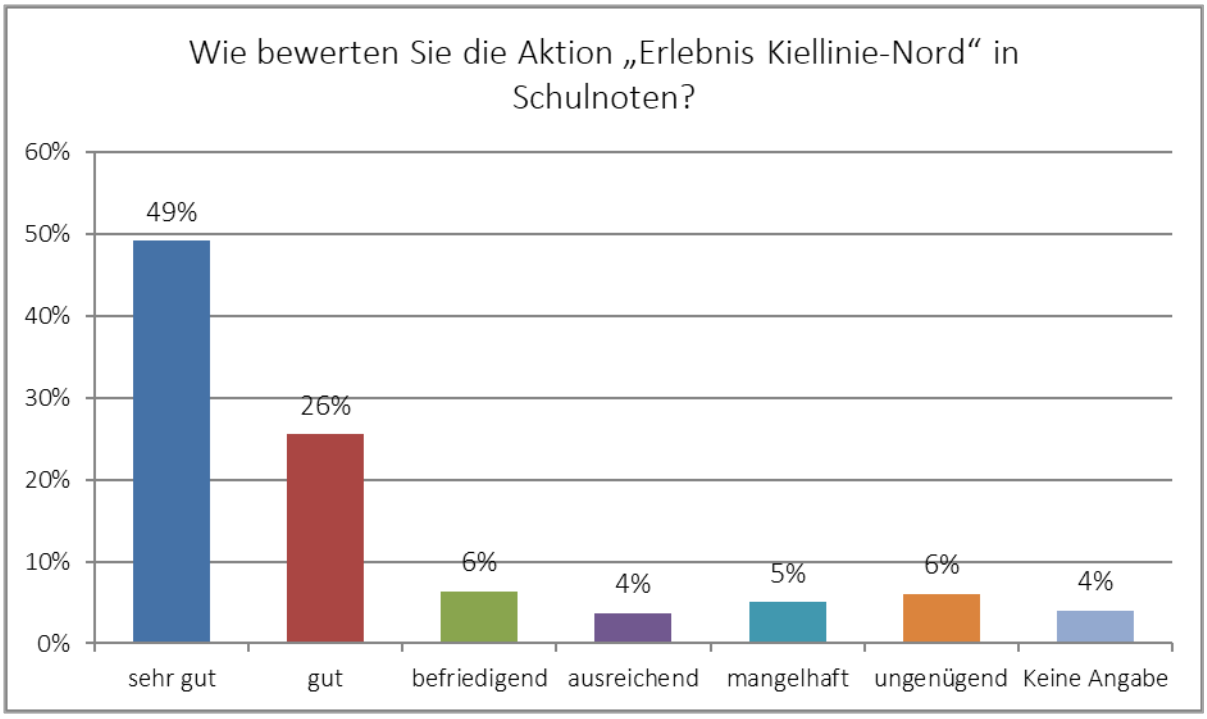
Insgesamt liegen 2.104 komplette beantwortete Umfragen vor. Die Ergebnisse können nicht als repräsentativ angesehen werden, doch sie liefern ein aufschlussreiches Meinungsbild der Befragten.

Die erhobenen Daten liegen in anonymisierter Form vor und werden anonym ausgewertet.

3 | Auswertung der Befragung

3.1 Wie bewerten Sie die Aktion *Erlebnis Kiellinie-Nord* in Schulnoten?

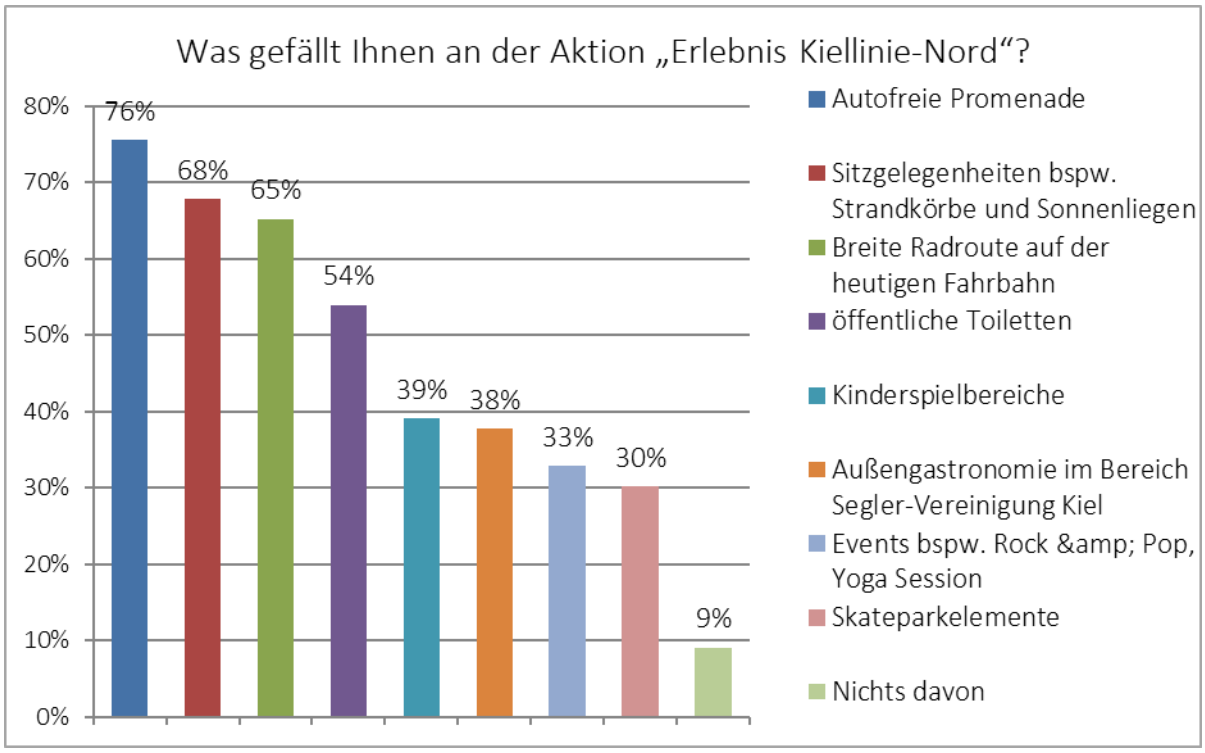
Die Aktion *Erlebnis Kiellinie-Nord* wird weitestgehend positiv bewertet. Drei Viertel der Teilnehmer*innen bewerten die Aktion *Erlebnis Kiellinie Nord* als sehr gut oder gut. Nur 5 Prozent beurteilen die Aktion als mangelhaft und 6 Prozent als ungenügend.



(n=2072 Antworten)

3.2 Was gefällt Ihnen an der Aktion *Erlebnis Kiellinie-Nord*?

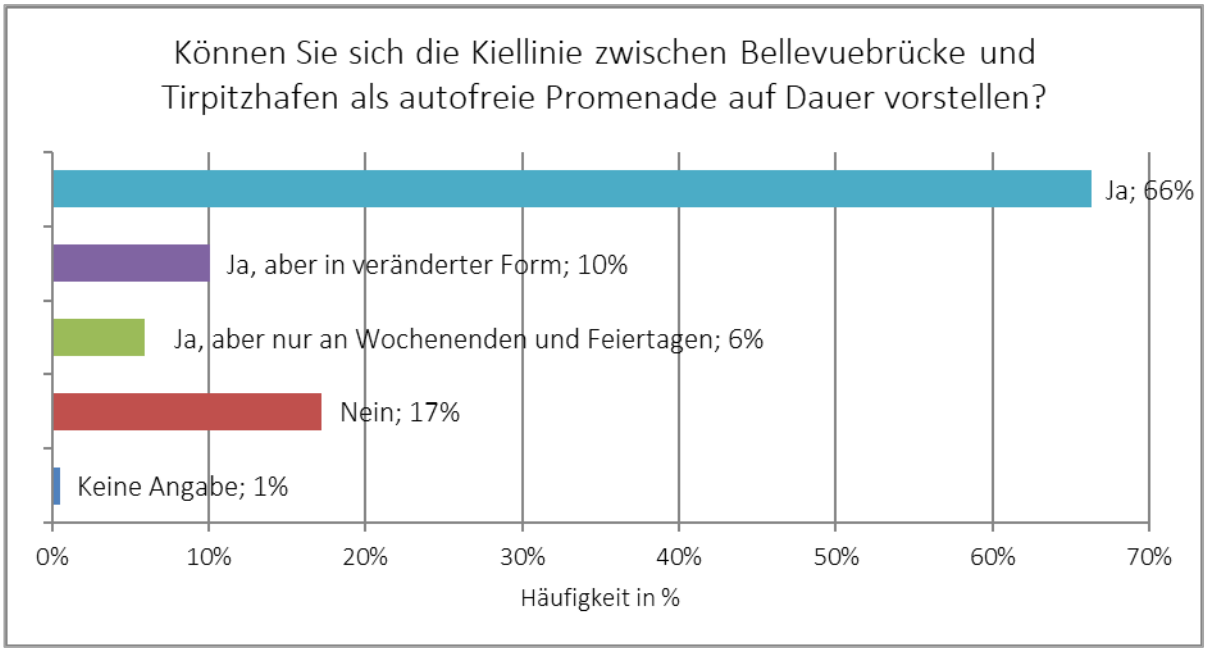
Die am häufigsten ausgewählte Antwort auf diese Frage war mit 76 Prozent die autofreie Promenade. Sitzgelegenheiten bspw. Strandkörbe und Sonnenliegen wurden von 68 Prozent der Teilnehmer*innen genannt. Außerdem wurde eine breite Radroute auf der heutigen Fahrbahn von 65 Prozent der Teilnehmer*innen ausgewählt. Nicht zuletzt wurden mit 54 Prozent öffentliche Toiletten benannt.



(n=2089 Antworten)

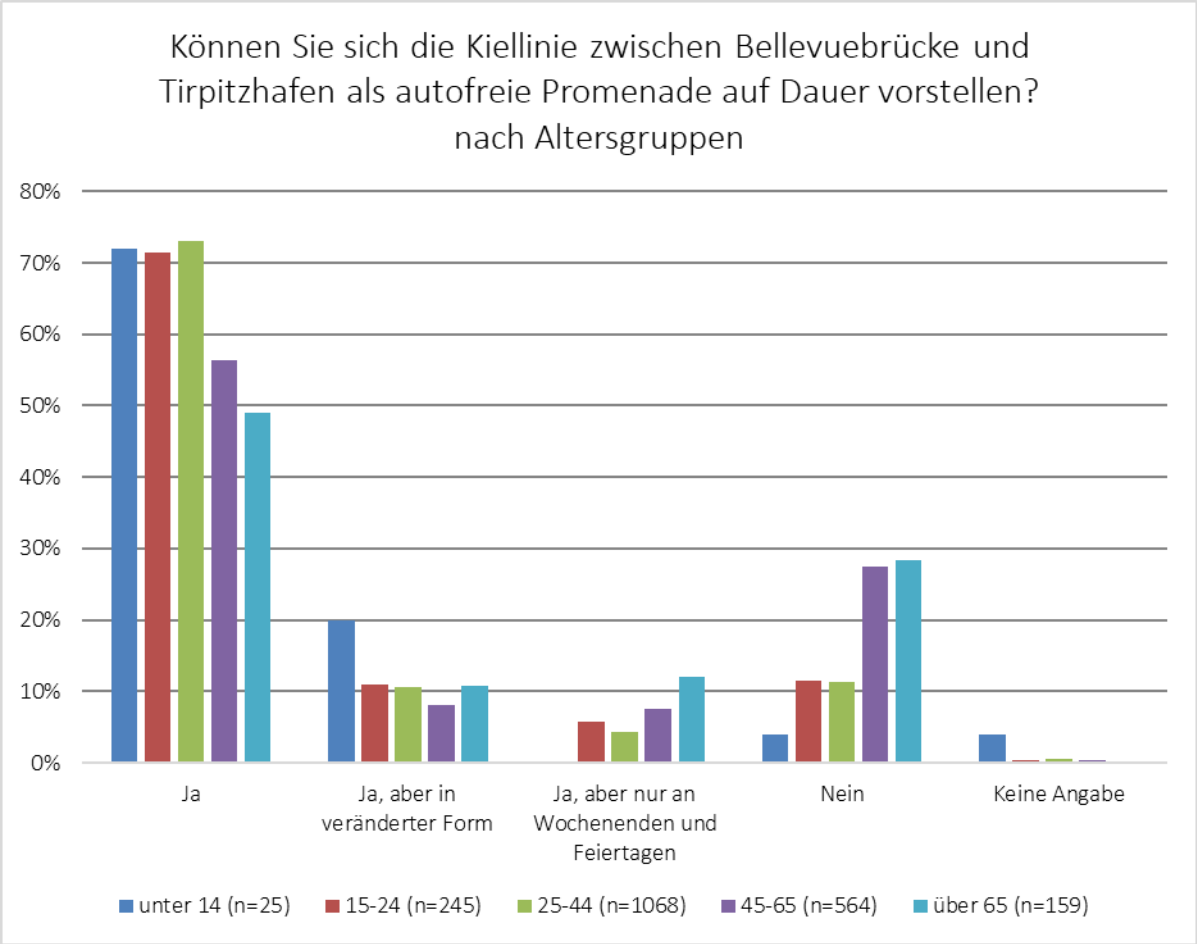
3.3 Können Sie sich die Kiellinie zwischen Bellevuebrücke und Tirpitzhafen als autofreie Promenade auf Dauer vorstellen?

Zwei Drittel der Teilnehmer*innen können sich eine dauerhafte autofreie Promenade vorstellen. Für weitere 10 Prozent ist eine autofreie Promenade vorstellbar, aber in veränderter Form und für 6 Prozent ist eine autofreie Promenade nur an Wochenenden und Feiertagen denkbar. 17 Prozent der Teilnehmer*innen lehnen eine autofreie Promenade auf Dauer ab.



(n=2078 Antworten)

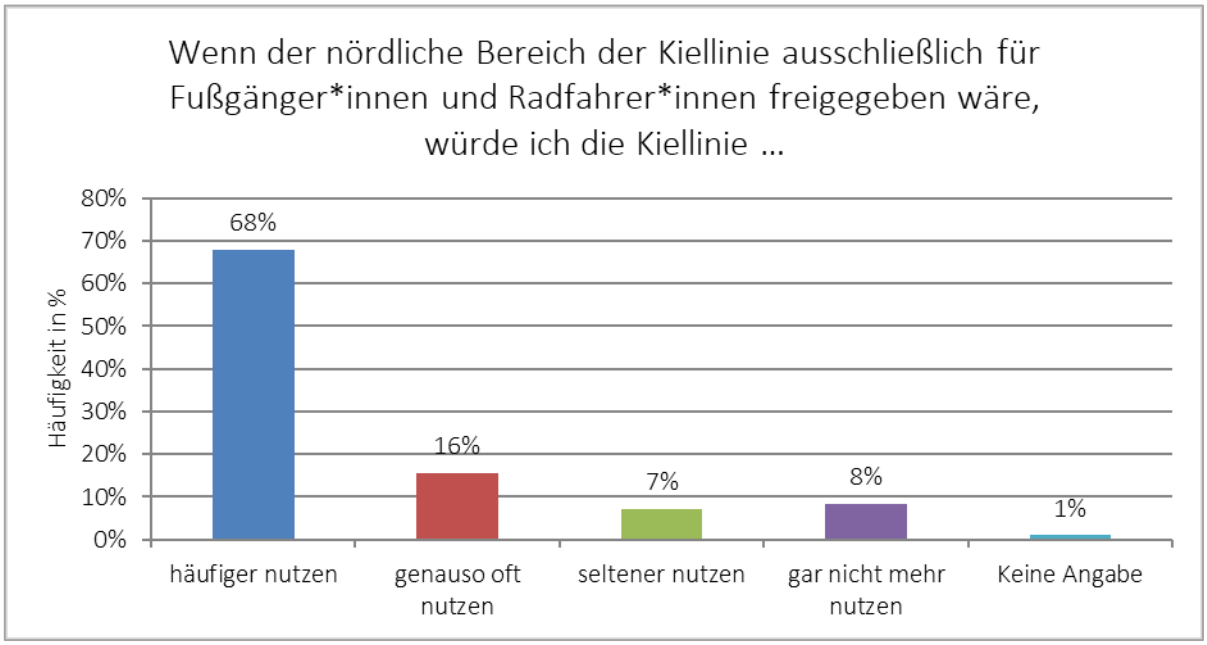
In der nach Altersstufen gegliederten Auswertung fällt auf, dass die dauerhafte autofreie Promenade insbesondere in den Altersgruppen bis 44 Jahren eine hohe Zustimmung mit über 70 Prozent erfährt. Dahingegen liegt die Zustimmung in der Altersklasse 45 – 65 Jahre bei 56 Prozent und in der Altersklasse über 65 Jahre sogar bei 49 Prozent. Diese Altersklassen plädieren mit fast 30 Prozent gegen eine autofreie Promenade auf Dauer. Auffällig ist, dass in der Altersgruppe unter 14 Jahre ein prozentual hoher Anteil der dauerhaft autofreien Promenade in veränderter Form zustimmt.



(n=2078 Antworten)

3.4 Wenn der nördliche Bereich der Kiellinie ausschließlich für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen freigegeben wäre, würde ich die Kiellinie …

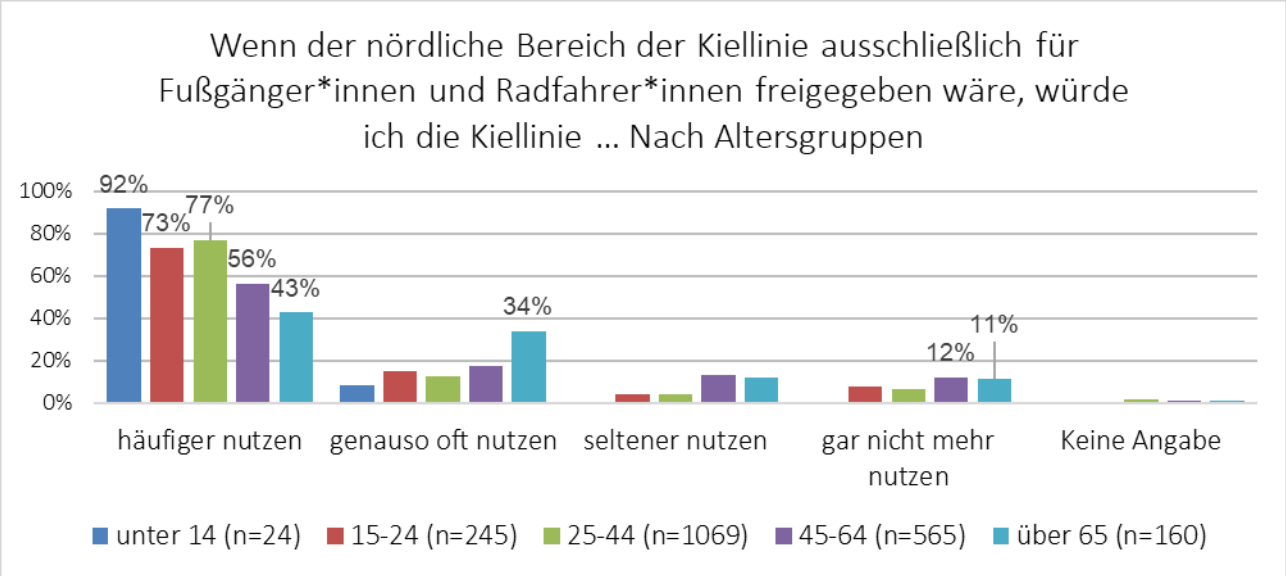
68 Prozent der Teilnehmer*innen gaben an, dass sie die Kiellinie häufiger nutzen würden, wenn der nördliche Bereich der Kiellinie ausschließlich für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen freigegeben würde. 16 Prozent gaben an, dass sie die Kiellinie genauso oft nutzen würden. Nur 7 Prozent der Teilnehmer*innen würde die Kiellinie seltener nutzen und 8 Prozent gar nicht mehr nutzen.



(n=2078 Antworten)

In der nach Altersgruppen differenzierten Auswertung zeigt sich eine eindeutige Tendenz. Die Altersgruppe unter 14 Jahre würde mit mehr als 90 Prozent die Kiellinie häufiger nutzen. Die Altersgruppe zwischen 15 und 24 Jahren würde diese mit 73 Prozent und die Altersgruppe zwischen 25 und 44 Jahren mit 77 Prozent häufiger nutzen. In der Altersklasse 45 - 64 Jahre sind dies 56 Prozent und bei den über 65-jährigen 43 Prozent.

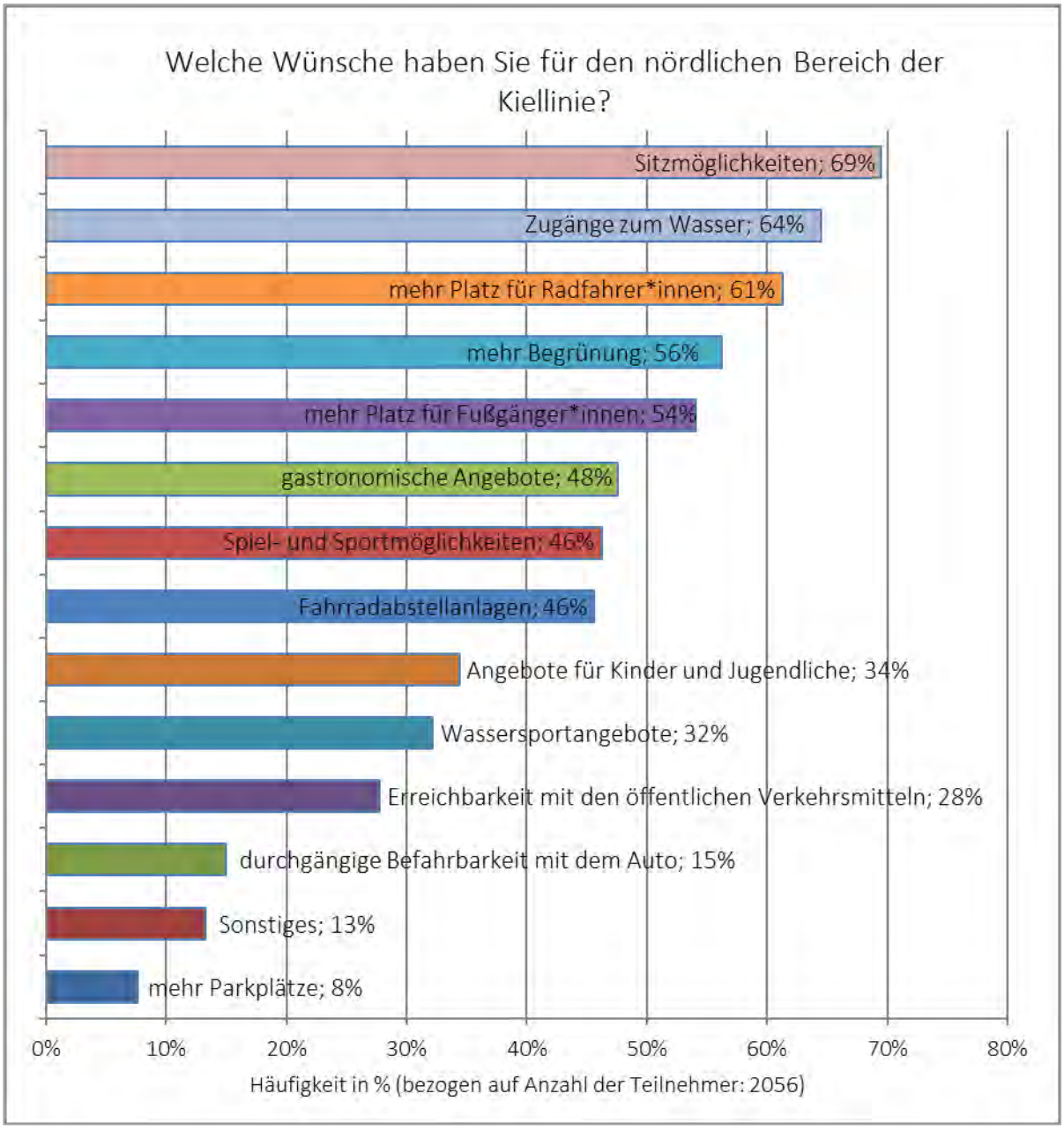
Für knapp über 10 Prozent der Altersgruppen 45- 64 und über 65 Jahre wäre eine ausschließlich für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen freigegebene nördliche Kiellinie ein Grund die Kiellinie gar nicht mehr zu nutzen.



(n=2063 Antworten)

3.5 Welche Wünsche haben Sie für den nördlichen Bereich der Kiellinie?

Bei der Frage nach Wünschen für den nördlichen Bereich der Kiellinie wurden am häufigsten Sitzmöglichkeiten genannt. Auch Zugänge zum Wasser wünschen sich viele, genauso wie mehr Platz für Radfahrer*innen, mehr Begrünung und mehr Platz für Fußgänger*innen. Fast der Hälfte der Teilnehmer*innen fehlen gastronomische Angebote sowie Spiel- und Sportmöglichkeiten. Häufig wurden außerdem Fahrradabstellanlagen genannt.

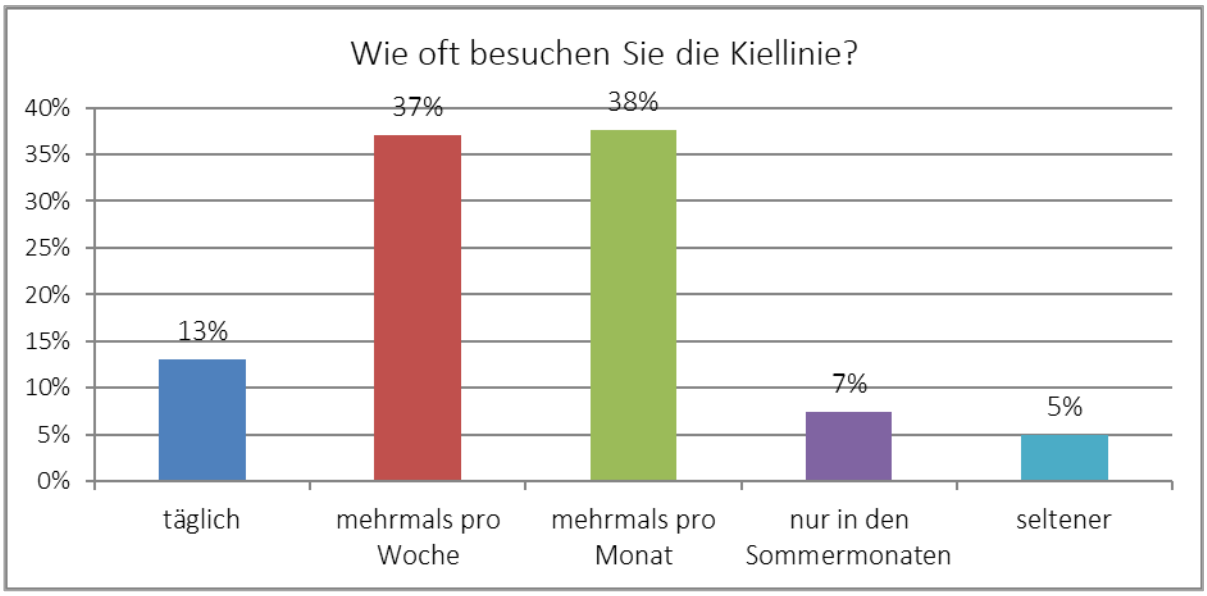


Insgesamt nutzten 266 Teilnehmer*innen die freie Antwortmöglichkeit. Die Antworten reichten von einem einzelnen Wort bis zu längeren Sätzen. Die Antworten wurden mit Schlagworten geclustert. Daraus ergaben sich 41 Schlagworte, die 2-mal oder häufiger genannt wurden. Diese sind entsprechend ihrer Häufigkeit in der Wortwolke dargestellt.



3.6 Wie oft besuchen Sie die Kiellinie?

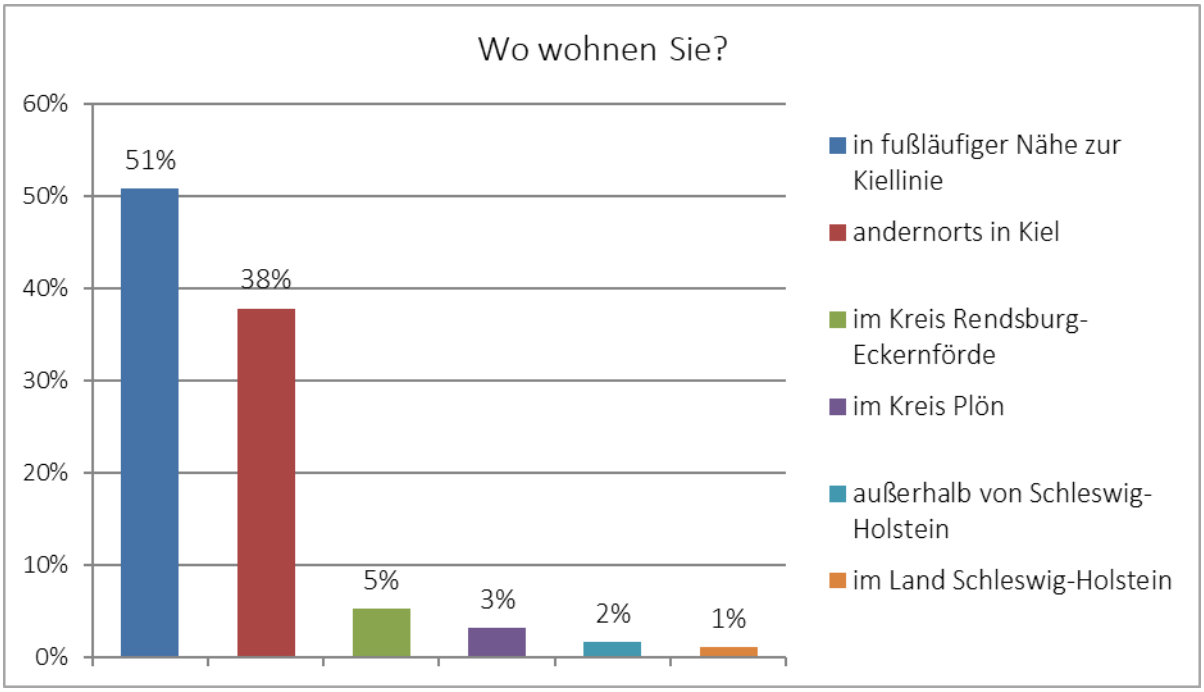
13 Prozent der Teilnehmer*innen sind tägliche Besucher*innen der Kiellinie. Weitere 38 Prozent sind mehrmals pro Monat an der Kiellinie zu Besuch. 37 Prozent sind sogar mehrmals pro Woche an der Kiellinie. Lediglich 7 Prozent der Umfrage-Teilnehmenden besuchen die Kiellinie nur in den Sommermonaten.



(n=2067 Antworten)

3.7 Wo wohnen Sie?

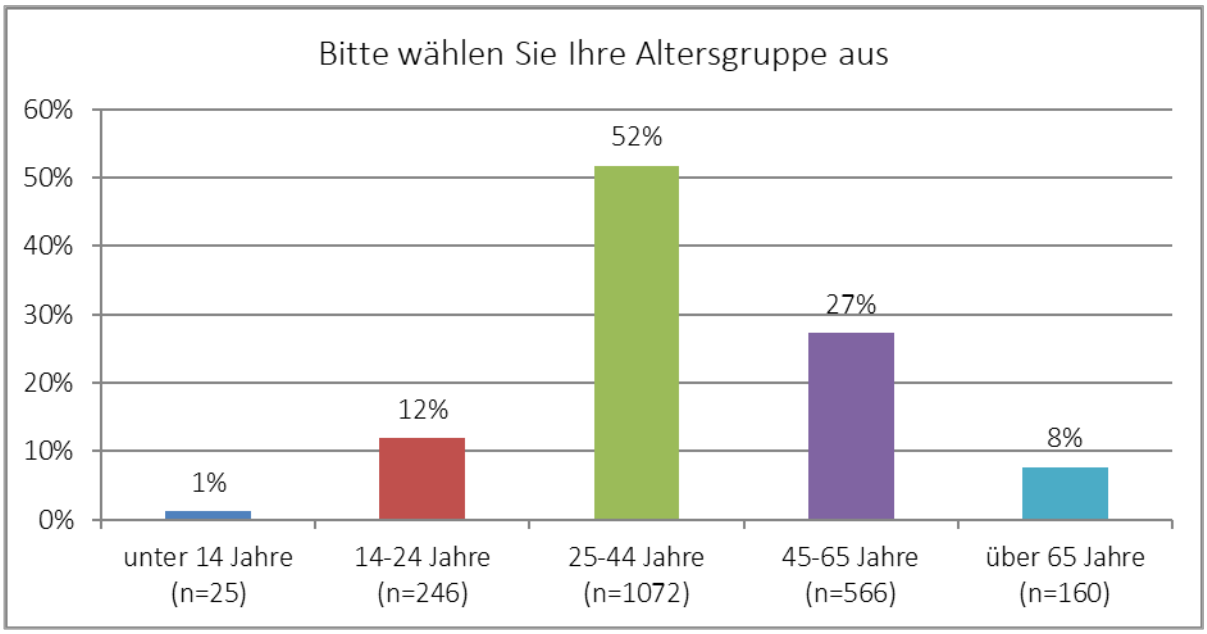
Die Hälfte der Befragten wohnt in fußläufiger Nähe zur Kiellinie. 38 Prozent der Teilnehmenden wohnt andernorts in Kiel. Insgesamt 11 Prozent der Teilnehmenden wohnen außerhalb von Kiel. Davon knapp die Hälfte im Kreis Rendsburg-Eckernförde.



(n=2068 Antworten)

3.8 Bitte wählen Sie Ihre Altersgruppe aus

Mehr als die Hälfte der Teilnehmenden ist zwischen 25 und 44 Jahre alt. Diese Altersgruppe ist somit am dominantesten in den Umfrageergebnissen vertreten. 27 Prozent sind zwischen 45 und 65 Jahre alt und 12 Prozent von 14 bis 24 Jahre alt. Lediglich 8 Prozent sind über 65 Jahre alt.



(n=2069 Antworten)

4 | Auswertung von Meinungen per E-mail

Insgesamt sind zusätzlich 15 E-Mails eingegangen. Diese wurden hinsichtlich der Aufgaben- und Zielstellung gesichtet, bewertet und thematisch gruppiert.

Viele E-Mails kamen von Anwohner*innen und äußerten sich gegen eine autofreie Kiellinie (7 E-Mails). Besonders kritisiert wurden die Auswirkungen der Kfz-Verlagerungen auf das angrenzende Straßennetz (8 E-Mails). So wiesen viele Bewohner*innen auf ein beobachtetes höheres Verkehrsaufkommen in der Feldstraße, dem Niemannsweg und der Holtenauerstraße während der Aktionsphase hin. Auch der Parkdruck und Suchverkehr seien laut zwei Bewohner*innen erheblich gestiegen.

Nicht nur die Verkehre, sondern auch der entstehende Lärm und die entstehenden Emissionen wurden als problematisch angesehen. (4 E-Mails). Zwei Anwohner*innen machten deutlich, dass die Lärmbelastung insbesondere im Kreuzungsbereich Lindenallee / Roonstraße / Niemannsweg stark zugenommen habe. Dies wirke sich negativ auf die Lebensqualität und den Erholungswert in Düsternbrook aus. Besonders betroffen seien Kinder, Erholungssuchende und Spaziergänger*innen.

Neben den Verlagerungseffekten der Verkehre wirke sich eine Kfz-Sperrung der Kiellinie negativ auf den Tourismus in Kiel aus (3 E-Emails) und habe zudem zur Folge, dass ältere oder mobilitätseigenschränkte Menschen von der Nutzung der Kiellinie ausgeschlossen seien (2-Emails).

Alternativ zu einer Sperrung der Kiellinie können sich einige Bewohner*innen die Option einer Ausweisung der Kiellinie als Tempo-30-Zone oder die zeitweise Kfz-Sperrung der Kiellinie beispielweise an Wochenenden vorstellen (5 E-Mails). Eine weitere Option könne in der Ausweisung der Kiellinie als Einbahnstraße bestehen. (1 E-Mail).

Weitere Ideen und Anregungen gingen auf die Themen Gestaltung, Nutzung und Stadtgrün ein. So wurden beispielweise konkrete Ideen für eine gelungene Gestaltung von Promenaden aus Städten in Dänemark benannt. Weitere Ideen reichten von einer Laufbahn bzw. Tartanbahn über eine Gastronomieeinrichtung zwischen dem *Kieler Yachtclub* und der *Seebar* bis zu Parkmöglichkeiten an der *Seebar*.

Nicht zuletzt äußerten sich viele Bewohner*innen gegen eine Umgestaltung der Kiellinie (4 E-Mails). So betonten einige Anwohner*innen, dass die Kiellinie in diesem Abschnitt unattraktiv wirkt, da sie aufgrund der Topographie im Schatten liegt und für Fußgänger*innen und zum längeren Aufenthalt außerhalb der Sommermonate nicht einladend wirkt.

5 | Fazit

Die Umfrage wurde mithilfe des Online-Tools LamaPoll durchgeführt. Sie bezieht sich auf die Aktion *Erlebnis Kiellinie-Nord* und umfasst zudem Fragen zum ausgeschriebenen Bereich *Kiellinie Nord* sowie Fragen zum Wohnstandort und Alter.

Insgesamt liegen 2.104 komplette beantwortete Umfragen vor, die in Summe nicht repräsentativ sind, aber ein Meinungsbild aufzeigen. Die Mehrzahl der Befragten wohnen in fußläufiger Entfernung der *Kiellinie Nord*. Ein Teil der Befragten nutzt die Kiellinie als Verbindungsstrecke von A nach B täglich, andere mehrmals monatlich und wenige nur im Sommer als Ausflugsziel. Damit ist die *Kiellinie Nord* sowohl wichtige Verbindungsachse als auch Ausflugsziel.

Die Idee, die *Kiellinie Nord* zum Erlebnisort mit Aufenthaltsqualität zum Verweilen und für sportliche Aktivitäten zu wandeln, wird bei den Befragten grundsätzlich positiv gewertet. Der überwiegende Teil der Befragten spricht für eine autofreie Promenade, breite Radrouten, Sitzmöglichkeiten, Zugänge zum Wasser und weitere gastronomische Angebote aus.

Die Befürwortung der autofreien Promenade ist differenziert zu betrachten. Über 70% der Befragten zwischen 25 und 44 Jahren und rund 50% der bis 65-Jährigen würden die Kiellinie als Radroute und zum Spazierengehen häufiger nutzen, wenn die *Kiellinie Nord* ausschließlich für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen freigegeben würde.

In der Altersgruppe über 65 Jahren reduziert sich die Zustimmung auf 30 %. Für diese Altersgruppen sollte es geprüft werden, welche Anreize geschaffen werden können, damit auch sie eine autofreie Promenade nutzen können.

Kiel. Sailing.City.

STADTPLANUNGSAMT

Uferpromenade Kiellinie

Freiraumplanerisch-städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit Ideenteilen

Dokumentation des Wettbewerbsergebnisses (2022)



kiel.de/kiellinie

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden

SH Schleswig-Holstein Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport

1. Grußwort 1

2. Ausgangssituation 2
2.1 Situation heute 2
2.2 Wettbewerbsgrundstück 2
2.3 Wettbewerbsaufgabe 3
2.4 Wettbewerbsverfahren 3

3. Entscheidung der Jury 4
3.1 Preise und Anerkennungen 5
3.2 Empfehlung des Preisgerichts 5

4. Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse 8
4.1 Übersicht der Wettbewerbsarbeiten 8
4.2 Prämierte Wettbewerbsarbeiten 10

5. Ausblick 29

6. Teilnehmende Büros 30



Doris Grondke

1. Grußwort

Liebe Leser*innen,

dreieinhalb Kilometern innerstädtischer Uferpromenade ein neues Gesicht und erstmals auch eine zusammenhängende Gestaltung geben – das war Aufgabe im freiraumplanerischen und städtebaulichen Realisierungswettbewerb zur Neugestaltung der Kiellinie.

Und nicht nur die Promenade wird sich verändern, auch die Kieler Förde rückt mehr und mehr ins Blickfeld der Menschen, wenn es darum geht, sich Stadträume aktiv anzueignen. Zu den landseitigen Herausforderungen war so auch eine stärkere Aktivierung der Uferkante für Freizeitnutzungen gefordert – zum Beispiel durch neue Badeangebote. Wir werden Kiel noch näher ans Wasser bringen.

Entlang der Uferlinie vereint sich eine Vielzahl von Ansprüchen, die sich auch in den kommenden Jahren und Jahrzehnten weiter wandeln werden.

Vor allem war es daher auch Aufgabe des Planungswettbewerbs, eine robuste Plattform zu schaffen, die mit immer neuem Leben und sich verändernden Nutzungen gefüllt werden kann.

Der Wettbewerb hatte das Ziel, die besten konzeptionellen und landschaftsarchitektonischen Lösungen für diese sehr anspruchsvolle Aufgabe zu finden. Nach Veröffentlichung der Auslobung im Mai 2022 haben uns im September 14 Entwürfe renommierter sowie zum Teil internationaler Arbeitsgemeinschaften erreicht. Die Jury kürte Ende 2022 einstimmig den Entwurf von STUDIO RW in Zusammenarbeit mit Studio Wessendorf und Plancontrol aus Berlin zum Wettbewerbssieger.

Der Siegerentwurf steht unter dem Leitbild 'Kiellinie – Reallabor Klimaschutz' und spannt damit den konzeptionellen und gestalterischen Rahmen für die künftige Gestaltung der Kiellinie auf.

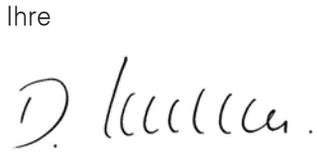
Bis das Ergebnis des Wettbewerbs auch tatsächlich an der Kiellinie sichtbar wird, ist für alle Beteiligten allerdings noch viel zu tun. Die Vorbereitungen laufen aber bereits und ich bin überzeugt, dass der prämierte Entwurf Kiels Identität als selbstbewusste Stadt am Wasser weiter festigen und die neue Kiellinie ein Ort sein wird, den wir Kieler*innen in unserem Alltag gern nutzen und an den unsere Gäste gern zurückkommen werden.

Ich bedanke mich an dieser Stelle ganz herzlich bei allen Teilnehmer*innen des Wettbewerbs, die mit ihren Entwürfen zu diesem erfolgreichen Ergebnis beigetragen haben. Ebenso danke ich den Mitgliedern der Jury sowie den weiteren Beteiligten für ihr Engagement und das Einbringen ihres Know-hows.

In dieser Dokumentation präsentieren wir Ihnen die prämierten Entwürfe sowie auch die weiteren zum Teil herausragenden Beiträge.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Durchblättern der Broschüre und hoffe, dass der Wettbewerb dazu beigetragen hat, Ihr Interesse an Landschaftsarchitektur und Stadtplanung zu fördern.

Ihre



Doris Grondke

Stadträtin für Stadtentwicklung,
Bauen und Umwelt

2. Ausgangssituation

2.1 Situation heute

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.

Die Kiellinie ist die Promenade der Landeshauptstadt Kiel, die die Innenstadt mit dem Stadtteil Wik verbindet.

Überregional bekannt ist die Kiellinie durch das jährlich stattfindende Segelsportevent und Sommerfestival 'Kieler Woche'.

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

Über die 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, 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 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.

2.2 Wettbewerbsgrundstück

Das langgestreckte Wettbewerbsgebiet, das auf einer Länge von etwa 3.500 Metern eine Größe von ca. 11,6 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.

Luftbild mit Wettbewerbsgrundstück



2.3 Wettbewerbsaufgabe

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

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

Die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe erfolgte auf zwei Ebenen.

Grundlegende Aussagen waren im Rahmen einer freiraumplanerisch-städtebaulichen Gesamtkonzeption zu formulieren und in Teilbereichen (Realisierungsabschnitte / Ideenteile) zu vertiefen.

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

In Ideenteilen waren 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.

2.4 Wettbewerbsverfahren

Um eine hohe freiraumplanerische und städtebauliche Qualität der Kiellinie zu erreichen, lobte die Landeshauptstadt Kiel einen nicht offenen, freiraumplanerischen und städtebaulichen Realisierungswettbewerb aus. Dem Verfahren lagen die Richtlinien für Planungswettbewerbe RPW 2013 zugrunde.

Chronologie des Wettbewerbs

01.04.2022
Veröffentlichung des Wettbewerbs

02.06.2022
Digitale Preisrichtervorbesprechung

10.06.2022
Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen

01.07.2022
Ortsbegehung

13.07.2022
Digitales Rückfragenkolloquium

28.09.2022
Abgabe der Wettbewerbsbeiträge

30.11. / 01.12.2022
Preisgerichtssitzung

02.12. - 19.12.2022
Ausstellung der Wettbewerbsarbeiten





Eindrücke von dem Wettbewerbsgebiet







Eindrücke von der Preisgerichtssitzung

3. Entscheidung der Jury

Das Preisgericht tagte am 30.11. / 01.12.2022 im Terminal 28 des Ostseekai, Wall 65 in 24105 Kiel.

Zur Jury gehörten Landschaftsarchitekt*innen, Stadtplaner*innen, Architekt*innen sowie Vertreter*innen der Stadtverwaltung.

Insgesamt bestand sie aus elf stimmberechtigten Personen. Den Vorsitz hatte Prof. em. Kees Christiaanse, Architekt, emeritierter Professor für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich sowie Gründer von KCAP. B.V., Zürich, Rotterdam.

Fachpreisrichter*innen

Doris Grondke, Architektin und Stadtplanerin, Stadträtin für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt, LH Kiel
Prof. em. Kees Christiaanse, Architekt, Zürich
Prof. Irene Lohaus, Landschaftsarchitektin Hannover
Adi Faust, Landschaftsarchitekt, Berlin
Kieran Fraser, Landschaftsarchitekt, Wien
Jan O. Schulz, Architekt, Kiel

Stellvertretende Fachpreisrichter*innen

Florian Gosmann, Leiter Stadtplanungsamt, LH Kiel
Petra Holtappel, Leiterin Grünflächenamt, LH Kiel

Sachpreisrichter*innen

Dr. Ulf Kämpfer, Oberbürgermeister LH Kiel
Marion Wecken, Referat für Städtebauförderung, Besonders Städtebaurecht, Baukultur, MILIG
Fabian Winkler, 1. Vorsitzender Ortsbeirat Mitte
Dr. Matthias Triebel, 1. Vorsitzender Ortsbeirat Ravensberg / Brunswik / Düsternbrook
Ulrike Pollakowski, 1. Vorsitzende Ortsbeirat Wik

Stellvertretende Sachpreisrichter*innen

Jochen Schulz, Stv. Vorsitzender Ortsbeirat Mitte

Sachverständige

Elke Kauten, Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (GMSH)
Holger Hansen, Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (GMSH)
Klaus-Peter Juhl Umweltschutzamt, LH Kiel
Falk Hurrelmann Umweltschutzamt, LH Kiel
Simon Balzer, Stadtplanungsamt, LH Kiel
Felix Schmuck, Stadtplanungsamt, LH Kiel
Bernward Völmicke, Stadtplanungsamt, LH Kiel
Peter Bender, Leiter Tiefbauamt, LH Kiel
Martin Klein, Tiefbauamt, LH Kiel
Nicole Holz, Grünflächenamt, LH Kiel
Burkhard Horn, Verkehrsplaner, Berlin

Gäste

Astrid Leßmann, Ratsfrau, SPD-Ratsfraktion
Rainer Kreutz, Ratsherr, CDU-Ratsfraktion
Christina Musculus-Stahnke, Ratsfrau, FDP-Ratsfraktion
Annkathrin Hübner, Ratsfrau, FDP-Ratsfraktion
Denny Bornhöft, FDP-Politiker
Eike Reimers, Ratsherr, AfD-Fraktion
Stefan Rudau, Ratsherr, Ratsfraktion Klima, Verkehr und Meer
Jakob Goebel, Die Politiker*innen
Julian Schüngel, Bürger der Landeshauptstadt Kiel
Esther Wenderhold, Bürger der Landeshauptstadt Kiel
Sümeyye Kara, Praktikantin LH Kiel
Uwe Wanger, Kiel Marketing

Vorprüfung

Herwarth + Holz / Freischlad + Holz
Dipl.-Ing. Brigitte Holz
M.Sc Justus Gärtner
M.A. Kristina Rovnenko
B.Sc Sophie Westphal

Das Preisgericht begann seine Beratungen mit einer kurzen Zusammenfassung der Wettbewerbsaufgabe unter Berücksichtigung der Auslobung und der Ergebnisse des Rückfragenkolloquiums. Nach Konstituierung des Preisgerichtes wurde die Sitzung für eine Ortsbesichtigung des Wettbewerbsgebiets unter Führung von Simon Balzer, Stadtplanungsamt Landeshauptstadt Kiel unterbrochen.

Im Anschluss wurden die vierzehn eingereichten Arbeiten in einem Informationsrundgang durch die Vorprüfung ausführlich und ohne Wertung erläutert. Anschließend wurden die Lösungsvorschläge durch die Jury intensiv diskutiert und in mehreren Rundgängen auf Basis eines differenzierten Kriterienkatalogs beurteilt.

Der Qualität der Arbeiten entsprechend wurde die Rangfolge der Arbeiten sowie ihre Honorierung nach ausführlicher Diskussion einstimmig festgelegt.

In dieser Broschüre sind die ausgezeichneten Wettbewerbsbeiträge über Einzeldarstellungen dokumentiert. Sie verdeutlichen die intensive Auseinandersetzung mit der komplexen Aufgabenstellung und zeigen die Vielfalt und die hohe Qualität der gefundenen Lösungsansätze auf.

3.1 Preise und Anerkennungen

1. Preis	83.200 EUR	STUDIO RW | Landschaftsarchitektur + Stadtplanung, Berlin mit Studio Wessendorf, Berlin und Plancontrol Sadtler GmbH, Berlin
2. Preis	52.000 EUR	Franz Reschke Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin mit Freie Planungsgruppe Berlin GmbH und RIMPAU BAUER DERVEAUX Partnerschaft von Architekten mbB, Berlin
3. Preis	31.200 EUR	GREENBOX Landschaftsarchitekten Hubertus Schäfer + Markus Pieper PartG mbB, Köln mit REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH, Dortmund
Anerkennung	14.000 EUR	Planorama Landschaftsarchitektur, Berlin mit tobe.STADT Torsten Becker Stadtplaner BDA DASL SRL, Frankfurt (Main)
Anerkennung	14.000 EUR	RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Köln mit De Zwarte Hond GmbH, Köln
Anerkennung	14.000 EUR	capattistaubach urbane Landschaften Landschaftsarchitekt und Architekt PartGmbB, Berlin mit Ortner & Ortner Baukunst Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin

3.2 Empfehlung des Preisgerichts

Das Preisgericht spricht gegenüber der Landeshauptstadt Kiel einstimmig die Empfehlungen aus, die Verfasser*innen der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Arbeit mit der Ausarbeitung des freiraumplanerisch-städtebaulichen Rahmenplans für den gesamten Wettbewerbsbereich sowie eines Gestaltungsleitfadens einschließlich Beleuchtungskonzept zu beauftragen. Darüber hinaus wird für die Realisierungsabschnitte empfohlen, den Verfasser*innen des 1. Preis die weiteren Planungsleistungen zunächst für einen 1. Bauabschnitt sowie darauffolgend für die weiteren Bauabschnitte zu übertragen.





Eindrücke von der Preisgerichtssitzung

4. Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse

4.1 Übersicht der Wettbewerbsarbeiten




1. Preis - Arbeit 1013
STUDIO RW | Landschaftsarchitektur + Stadtplanung, Berlin
mit Studio Wessendorf, Berlin und Plancontrol Sadtler GmbH, Berlin




2. Preis - Arbeit 1003
Franz Reschke Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin mit Freie Planungsgruppe Berlin GmbH
und RIMPAU BAUER DERVEAUX Partnerschaft von Architekten mbB, Berlin




3. Preis - Arbeit 1006
GREENBOX Landschaftsarchitekten Hubertus Schäfer + Markus Pieper PartG mbB, Köln
mit RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH, Dortmund




Anerkennung - Arbeit 1004
Planorama Landschaftsarchitektur, Berlin
mit tobe.STADT Torsten Becker Stadtplaner BDA DASL SRL, Frankfurt (Main)





Anerkennung - Arbeit 1005

RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Köln
mit De Zwarte Hond GmbH, Köln





Anerkennung - Arbeit 1012

capattistaubach urbane Landschaften Landschaftsarchitekt und Architekt PartGmbB, Berlin
mit Ortner & Ortner Baukunst Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin





2. Rundgang - Arbeit 1002

WES GmbH LandschaftsArchitektur, Berlin
mit gmp International GmbH, Hamburg





2. Rundgang - Arbeit 1008

Heinisch Landschaftsarchitekten, Weimar mit SEETAL Susan Eipper et al. Architektur und Stadtplanung, Weimar und metris architekten + stadtplaner, BDA, Heidelberg

4. Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse

4.1 Übersicht der Wettbewerbsarbeiten





2. Rundgang - Arbeit 1009
A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin
mit rheinflügel severin, Düsseldorf





2. Rundgang - Arbeit 1010
Club L94 Landschaftsarchitekten GmbH, Köln
mit ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH, Düsseldorf





2. Rundgang - Arbeit 1011
nsp landschaftsarchitekten stadtplaner PartGmbB schonhoff schadzek depenbrock, Hannover
mit Cityförster architecture + urbanism, Hannover





1. Rundgang - Arbeit 1001
Landschaft planen + bauen Berlin GmbH, Berlin
mit MACHLEIDT GmbH, Städtebau + Stadtplanung, Berlin





1. Rundgang - Arbeit 1007

Topotek 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin
mit Topotek 1 Architektur GmbH, Zürich





1. Rundgang - Arbeit 1014

Karres en Brands, Hilversum

4.2 Prämierte Wettbewerbsarbeiten

Büros

STUDIO RW Landschaftsarchitekten PartGmbB
Fürbringerstraße 20a
10961 Berlin

Studio Wessendorf
Danziger Straße 88
10405 Berlin

Plancontrol Sadtler GmbH
Görschstr. 39
13187 Berlin

Mitarbeiter*innen

Andreas Arauz
Eric Neuhaus
Nina Rickert
Adi Cohen

1. Preis (1013)

STUDIO RW Landschaftsarchitekten PartGmbB, Berlin mit Studio Wessendorf, Berlin und Plancontrol Sadtler GmbH, Berlin

Heiko Ruddigkeit
Jörg Wessendorf
Dirk Sadtler



Lageplan Gesamtkonzept

Auszug aus der Beurteilung der Jury

Der gesamte Entwurf ist aus der Perspektive von Klimaanpassung und Nachhaltigkeit entwickelt. Das Motto 'Refuse, Reduce, Reuse, Recycle' wird konsequent verfolgt.
Leitelement ist ein blau-grünes Band aus Recyclingbeton, das sich im Bereich von Kreuzungen mit Wege- und Grünachsen zu kleinen Plätzen aufweitet. Hiermit wird der Kiellinie eine städtebaulich und freiräumlich kohärente sowie überzeugende Gestaltung verliehen. Durch das Band und hier platzierte Bäume wird der langsame Verkehr vom durchgehenden Radverkehr getrennt. Farbiger Asphalt prägt die übrigen versiegelten Flächen, Schottergrün die Bereiche mit Veranstaltungsinfrastruktur.
Die Grünflächen entlang der Kiellinie sind ausgewogen und lokal adäquat gestaltet. Die Kaimauer ist konsequent mit ergänzenden Terrassen und wasserseitigen, vorgelagerten Bädern konzipiert.
Der Südeingang zeigt sich aufgeweitet, mit Sitzstufen und einem kleinen Platz zum Yachthafen. Besonders begrüßt wird hier ein Infrastrukturgebäude mit Café. Die Schwanenwiese wird auf unprätentiöse Weise erhalten. Die Reventlouwiese wird zu einem großzügigen 'Dünenpark' umgestaltet. Der Mobilitätshub und die Buswendeschleife werden in den Nord-West-Bereich verlegt, wodurch eine attraktive Erweiterung der Grünfläche möglich wird. Insgesamt entsteht sowohl eine topografisch spannende Parkanlage wie eine neue Adresse für den Landtag. Der Bernard-Harms-Parkplatz wird in seiner Funktion erhalten und gestalterisch gut integriert.
Auch der Bellevuebereich bekommt eine neue Qualität, da die Straße und der Fahrradweg vom Wasser entfernt, landeinwärts geführt werden. Hierdurch entsteht eine große Grünfläche mit viel Aufenthaltsqualität sowie Spiel- und Bademöglichkeiten. Das neu geschaffene Bad ist bezogen auf Strömung, Wind und Sonne richtig angelegt und beeinträchtigt das Anlegen von Booten nicht. Am nördlichen Ende der Promenade wird die Orchideenwiese mit einem Naturspielplatz bereichert.
Die Arbeit erfüllt grundsätzlich alle funktionalen Anforderungen von Mobilität und Verkehr. Die Gestaltung der Kielline Nord ohne durchgängigen Kfz-Verkehr ermöglicht mit nur geringem Anpassungsaufwand eine spätere Schließung für den Kfz-Verkehr.
In der Zusammenschau wird der Entwurf als ein sehr gelungener Vorschlag für die zukünftige und nachhaltige Transformation der Kiellinie gesehen.



Skizzenhafte Darstellung Südeingang



Skizzenhafte Darstellung Dünenpark



Skizzenhafte Darstellung Fahrradallee



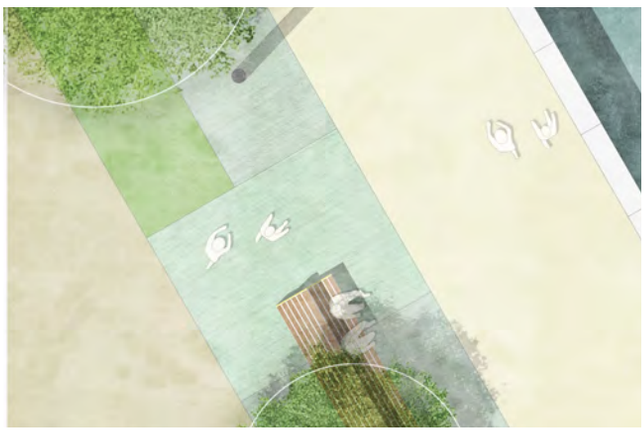
Skizzenhafte Darstellung Aktivband



Lageplan Reventlouwiese und Landeshausufer



Lageplan Reventlouwiese und Landeshausufer



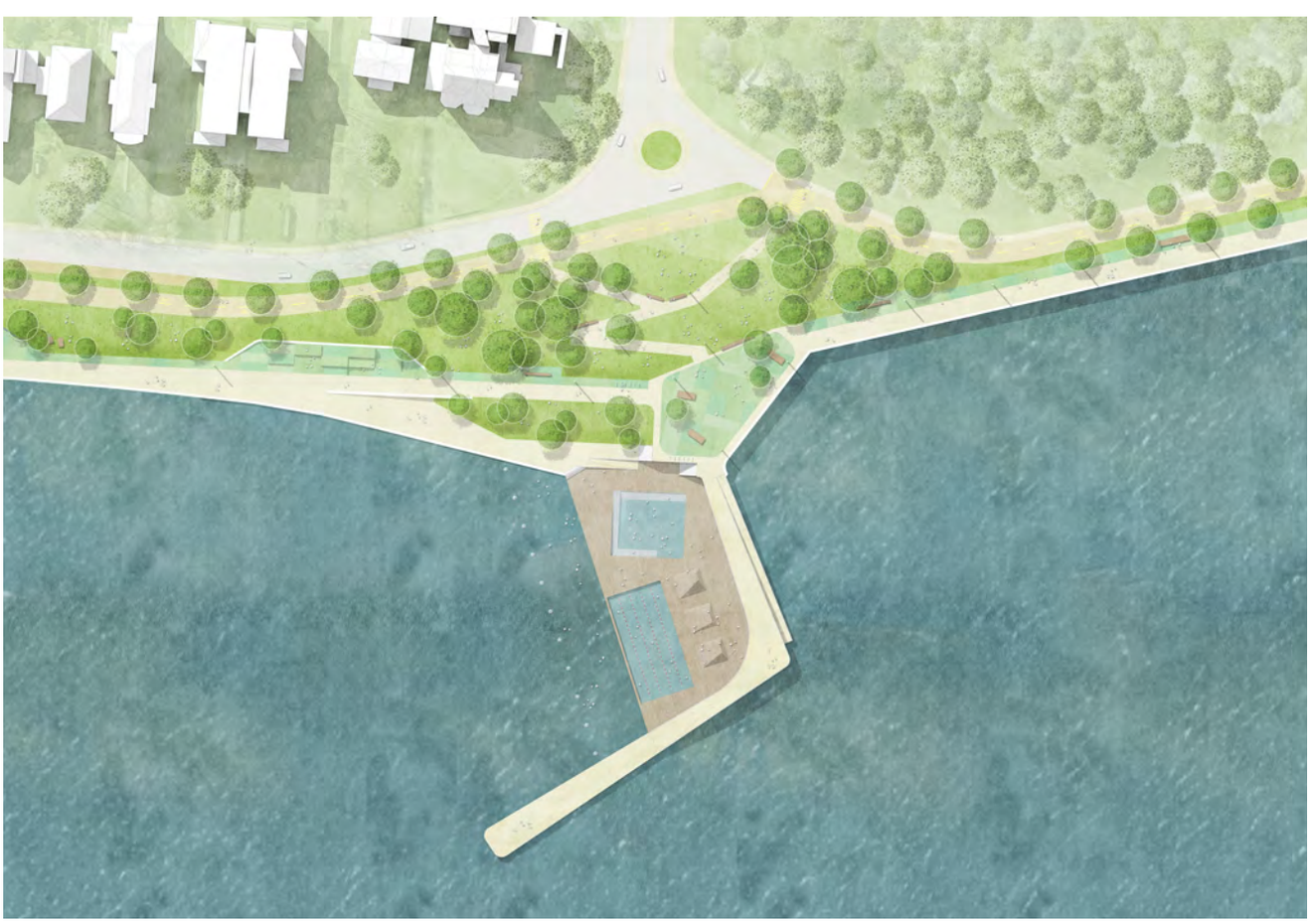
Detailplan Promenade



Detailplan Fördeterrasse



Lageplan Berthold-Beitz-Ufer



Lageplan Bellevuebrücke

Büros

Franz Reschke
Landschaftsarchitektur GmbH
Gneisenaustraße 42
10961 Berlin

Freie Planungsgruppe Berlin GmbH
Giesebrechtstraße 10
10629 Berlin

RIMPAU BAUER DERVEAUX
Partnerschaft von Architekten mbB
Erich-Weinert-Straße 26
10439 Berlin

Mitarbeiter*innen

Frederik Springer
Timo Hartmann
Johanna König
Jock Breckenridge
Gerome Vogt
Katharina Müller
Leander Stiemerling

2. Preis (1003)

Franz Reschke Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin mit Freie Planungsgruppe Berlin GmbH und RIMPAU BAUER DERVEAUX Partnerschaft von Architekten mbB, Berlin

Franz Reschke

Susanne Klar

Jan Derveaux



Lageplan Gesamtkonzept

Auszug aus der Beurteilung der Jury

Sanft geknickte Aufweitungen und Verjüngungen sowie locker gesetzte Baumpflanzungen, lassen die Kiellinie zu einem durchgehend begrünten Stadtraum werden.
Es entsteht eine Promenade, die in ihrer durch ein klares Gestaltungskonzept gestärkten Linearität, ein sehr ausgewogenes und stimmiges Verhältnis von funktionalen und räumlichen Verdichtungen und Aufweitungen aufweist. Belagswechsel strukturieren den Freiraum subtil und intuitiv wahrnehmbar. Sie definieren Bereiche mit unterschiedlichen Funktionen und Geschwindigkeiten. Hierdurch kann vom Süden bis zum Beginn des Berthold-Beitz-Ufers auf einen getrennt ausgewiesenen Radweg verzichtet werden. Während der mittig verlaufende, homogene Belag aus Epoxitharz mit gebundenem Naturstein zügige, gerichtete Bewegungsflüsse unterstützt, laden seitlich angeordnete Natursteinflächen und Sitzstufen mit gut verschatteten und ausgestatteten Plätzen sowie Nischen zum Spielen und Verweilen ein. Eine gute Verzahnung mit den landseitigen Stadt- und Landschaftsgebieten gelingt durch die Schaffung von Promenadenplätzen an wichtigen Wegeverbindungen.
Der Auftakt der Promenade im Süden wird durch eine Sitzstufenanlage mit Baumpflanzungen inszeniert. Die Schwanenwiese wird in ihrer derzeitigen Form erhalten, Sie bildet mit einem aufgeweiteten Promenadenplatz und dem Balkon 'Fördeblick' eine gelungene Einheit.
Die Reventlouwiese bleibt als großzügige, vielseitig nutzbare Wiesenfläche erhalten, wird aber in ihren Randbereichen neu strukturiert.
Das Segelcamp wird als Neubau mit Gastronomie von der Promenade abgerückt und erhält einen attraktiven Vorbereich mit Volleyballplatz und temporärer Gastronomie. Von der Reventlouwiese, über das Landeshausufer, bis zum Ende des Berthold-Beitz-Ufers wird die Promenade in einer unaufgeregten Gestaltung weitergeführt.
Im Bereich der heutigen Bellevuebrücke wird ein weiterer großzügiger Promenadenplatz geschaffen, der mit guter Durchgrünung, Gastronomie-Pavillon sowie höhengestaffelten Plateaus und Ufertreppen eine hohe Aufenthaltsqualität verspricht. Das vorgelagerte Fördebad mit Anleger ist in Gestalt und Funktion gut durchdacht.
Der Entwurf wird als ein gelungener und zukunftsweisender Vorschlag für die Transformation der Kiellinie gesehen.



Skizzenhafte Darstellung Promenade Reventlouwiese



Skizzenhafte Darstellung Reventlouwiese



Skizzenhafte Darstellung Bellevuebrücke



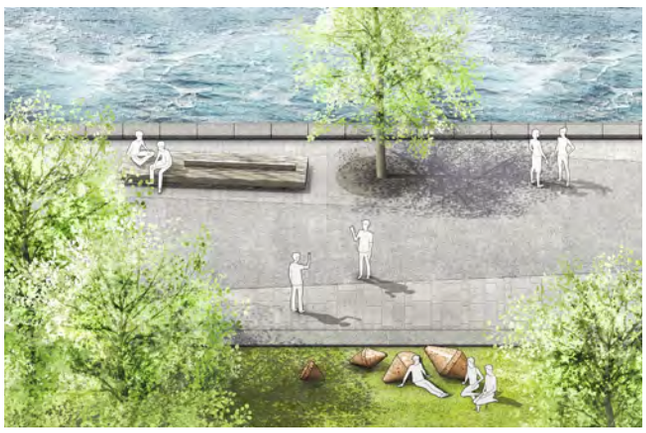
Skizzenhafte Darstellung Kiellinie Nord



Lageplan Reventlouwiese und Landeshausufer



Lageplan Reventlouwiese und Landeshausufer



Detailplan Promenade



Detailplan Reventlouwiese



Lageplan Berthold-Beitz-Ufer



Lageplan Bellevuebrücke

Büro

GREENBOX LANDSCHAFTS-
ARCHITEKTEN PartG mbB
Grüner Weg 10
50825 Köln

RHA REICHER HAASE
ASSOZIIERTE GMBH
Am Knappenberg 32
44139 Dortmund

Mitarbeiter*innen

Fellix Jakubczyk
Zijing Deng
Maharyta Kuzminova
Niels Niemeyer
Malavika Sheela Retna
Max Kumertat
Florian Bartsch
Sebastian Pretzsch

3. Preis (1006)

GREENBOX Landschaftsarchitekten Hubertus Schäfer + Markus Pieper PartG mbB, Köln
mit RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH, Dortmund

Hubertus Schäfer

Holger Hoffschröer



Lageplan Gesamtkonzept

Auszug aus der Beurteilung der Jury

Die Kiellinie wird mit einem Naturstein-Pflasterbelag als zusammenhängender Raum, unter Wahrung der vorhandenen Charakteristika neu gestaltet. Intarsien im Belag prägen die Spielflächen. Besondere Orte erhalten zusätzliche Funktionen.
Der südliche Abschnitt der Promenade bis zum Kieler Yachtclub wird als städtischer Raum mit attraktiven Funktionen und großzügigen Aufenthaltsbereichen gesehen, der mittlere Bereich wird zur grünen Promenade, der nördliche Bereich zum Teil des Landschaftsraums am Fördehang.
Im Süden bildet eine Terrassenanlage mit Blick zu den Sporthäfen den angemessenen Auftakt der Promenade. Anstelle des Parkplatzes an der Reventlouwiese wird ein großer Spielplatz angeordnet, was zu einer neuen Nutzungsqualität führt.
Die Idee, ein festes Gebäude für das Segelcamps und die Beachvolleyballfelder auf Höhe der Ruderclubs anzuordnen, ist städtebaulich nachvollziehbar, führt jedoch dazu, dass das Segelcamp an Sichtbarkeit einbüßt.
Das wasserseitig vorgelagerte und nach Südosten orientierte Fördebad mit Holzdecks ist richtig platziert und sowohl in der Gestaltung wie in der Größe angemessen. Der Mobilitätshub ist großzügig dimensioniert und funktional.
Anstelle des Parkplatzes an der Reventlouwiese wird ein großer Spielplatz angeordnet, der zu einer neuen Nutzungsqualität führt. Der Mobilitätshub ist großzügig dimensioniert und funktioniert mit Ausnahme des die Platznutzung einengenden Wasserspielplatzes gut.
Die Gestaltung des mittleren Promenadenbereichs wirkt ausgewogen und aufgrund einer doppelten Baumreihe stark durchgrünt.
An der Bellevuebrücke wird eine große, zusammenhängende Wiese mit einem weiteren Förde-Schwimmbad geschaffen.
Der nördliche Bereich der Kiellinie wird mit Fördebalkonen an der Uferkante und einer weiteren Seebrücke am Diederichsenpark aufgewertet.
Den nördlichen Abschluss der Promenade bilden zwischen Orchideenwiese und Förde gelegene 'Seegärten', die Aufenthaltsqualität am Wasser schaffen.
Die Jury würdigt die insgesamt stabile und resiliente Grundidee des Entwurfs, die mit vergleichsweise einfachen Mitteln umgesetzt werden kann.



Skizzenhafte Darstellung Promenade



Skizzenhafte Darstellung Reventlouwiese



Skizzenhafte Darstellung Bellevuebrücke



Skizzenhafte Darstellung Kiellinie Nord



Lageplan Reventlouwiese und Landeshausufer



Lageplan Reventlouwiese und Landeshausufer



Detailplan Promenade Reventlouwiese



Detailplan Promenade Berthold-Beitz-Ufer



Lageplan Berthold-Beitz-Ufer



Lageplan Bellevuebrücke

Anerkennung (1004)

PLANORAMA LANDSCHAFTSARCHITEKTUR, BERLIN mit TORSTEN BECKER DIPL.-ING. STADTPLANER BDA DASL SRL

Maik Böhmer

Torsten Becker

Büro

PLANORAMA
LANDSCHAFTSARCHITEKTUR
Sprengelstraße 15
13353 Berlin

tobe.STADT Torsten Becker
Stadtplaner BDA DASL SRL
Kennedyallee 34
60596 Frankfurt am Main

Mitarbeiter*innen

Piroska Szabó
Mareen Leek
Fabian Karle
Janina Gäckler
Otis Schmidt
Jonas Möller
Jiri Formanek
Tom Schneider
Rosa Goldmann



Lageplan Gesamtkonzept

Auszug aus der Beurteilung der Jury

Baumreihen, Alleen, eine stringente, lineare Gliederung mit rhythmisierenden Plätzen und hochwertiger Materialverwendung prägen die urban gestaltete Promenade.
Der steinerne, urbane Abschnitt im Süden mit einer mittigen Baumreihe und mit 'Schollen' besetzten Plätzen, das Parkband zwischen Verkehrsraum und Uferpromenade am Berthold-Beitz-Ufer sowie die einfach gegliederte Allee an der Kiellinie Nord verdeutlich drei charakteristische Abschnitte.
Die Schwanenwiese, die Reventlouwiese und die sogenannte 'Bernhard-Harms-Wiese' werden zu einfach, landschaftlich und maximal grün gestalteten Orten mit gemeinsamer Identität, die die Kiellinie erkennbar prägen.
Im Gegensatz hierzu bieten hölzerne Decks, Liege- und Spiellandschaften spannende neue Angebote auf dem Wasser, die von einer Badelandschaft, über eine Bühne bis zu einem Sportpark reichen.
Die Wasserarchitekturen korrespondieren mit den Strukturen des Ufers.
Das Segelcamp an der Reventlouwiese ist Teil eines Bands zwischen Düsternbrooker Weg und dem großem Badedeck auf dem Wasser. Seine Positionierung ermöglicht den Erhalt einer unzerschnittenen Reventlouwiese, die ein gutes Angebot für die breite Öffentlichkeit schafft.
Dem meistfrequentierten, zentralen Abschnitt der Promenade wird eine durchgängige Holzterrasse, die auch als Anleger dient, vorgelagert.
Die festlandsseitige Gestaltung an der Bellevuebrücke schafft einen durch den Hang geschützten Raum mit hoher Aufenthaltsqualität, der einen schlüssigen Abschluss des Berthold-Beitz-Ufer darstellt.
Die Gestaltung der Brücke wird formal gewürdigt, jedoch aufgrund des Wellenschlags und Zustroms von Norden sowie der ungünstigen Sonnenausrichtung des Bades kritisch gesehen.
Im Bereich des Diederichsenparks entsteht mit dem sogenannten 'Kieler Deck' eine üppige Spiel- und Erlebnisarchitektur auf dem Wasser, die die ruhigen Wald- und Hangpartien durch ein nutzungsintensives Angebot ergänzt.
Insgesamt wird die Arbeit in ihrer klaren Haltung und aufgrund der großzügigen klaren Gestaltung der grünen Räume gewürdigt.



Skizzenhafte Darstellung Promenade Reventlouwiese



Skizzenhafte Darstellung Reventlouwiese

Büro

RMP Stephan Lenzen
Landschaftsarchitekten
Klosterbergstraße 109
53177 Bonn

De Zwarte Hond GmbH
Burgmauer 39
50667 Köln

Mitarbeiter*innen

Sabelo jeebe
Mohamed Amer
Jiachen Li
Johannes Langer
Janke Rentrop

Anerkennung (1005)

RMP STEPHAN LENZEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, KÖLN MIT DE ZWARTE HOND GMBH, KÖLN

Stephan Lenzen

Matthias Rottmann



Lageplan Gesamtkonzept

Auszug aus der Beurteilung der Jury

Intention des Konzeptes ist die Vernetzung von Förde, Uferpromenade und Düsternbrooker Weg. An der Seeburg geschieht dies über eine weiträumige, ebenerdige Querung der Straße. An der Schwanenwiese, der Reventlouwiese sowie am Bellevue wird dies über die Gestaltung der Freiflächen sowie der Wegeführungen erreicht.
Die geradlinige Uferpromenade erfährt durch die Gliederung und Gestaltung dieser besonderen Orte über die Gesamtlänge eine angenehme Rhytmisierung. Neben den Highlights wie Förderarena und grüner Fördetribüne am Bellevue, sind mehrere Spielzonen und Aufenthaltsorte mit unterschiedlichem Charakter und Angebot eingefügt, die BesucherInnen zum Flanieren animieren.
Die Verbindung von Schwanenwiese und Reventlouwiese über ein Stegsystem wird als spannende Idee gewürdigt, da dies das Wassererlebnis stärken, leider jedoch den promenadenseitigen Zugang zum Wasser einschränken.
Über die 'Förderarena' wird die Reventlouwiese gestalterisch und funktional gut in die Kiellinie integriert und als Gesamtraum wahrnehmbar.
Über die bis zum Wasser herabführenden Terrassen am Bellevue gelingt es, einen weiteren besonderen Aufenthaltsort im Verlauf der Promenade zu etablieren. Die angebotene kombinierte Bade- und Fähranlegerplattform ist in der Lage und in der Größe angemessen gewählt und verspricht ein attraktives Badeerlebnis mit Weitblick auf die Förde.
Vermisst wird jedoch eine Fortführung der Terrassierung mit unmittelbarem Wasserzugang südlich des Steges.
Mit der einheitlichen Gestaltung aller Wege in Naturstein gelingt eine gute Verzahnung der unterschiedlichen Nutzungsbereiche. Über die Integration eines Bewegungsbandes aus Beton wird nachvollziehbar der langsam fahrende Radverkehr in die Promenade integriert.
Insgesamt überzeugt die Arbeit durch eine ruhige, urbane Gestaltung und den hochwertigen Materialeinsatz.



Vogelperspektive Promenade und Fördebad Reventlouwiese



Skizzenhafte Darstellung Reventlouwiese

Büro

capattistaubach
urbane Landschaften
Mariannenplatz 23
10997 Berlin

Ortner & Ortner Baukunst
Gesellschaft von Architekten mbH
Leibnizstraße 60
10629 Berlin

Mitarbeiter*innen

Juan Cruz Gomez Righetti
Guangzheng Li
Yiting Nie
Stanislaw Bednarek
Runtang Hu
Markus Penell

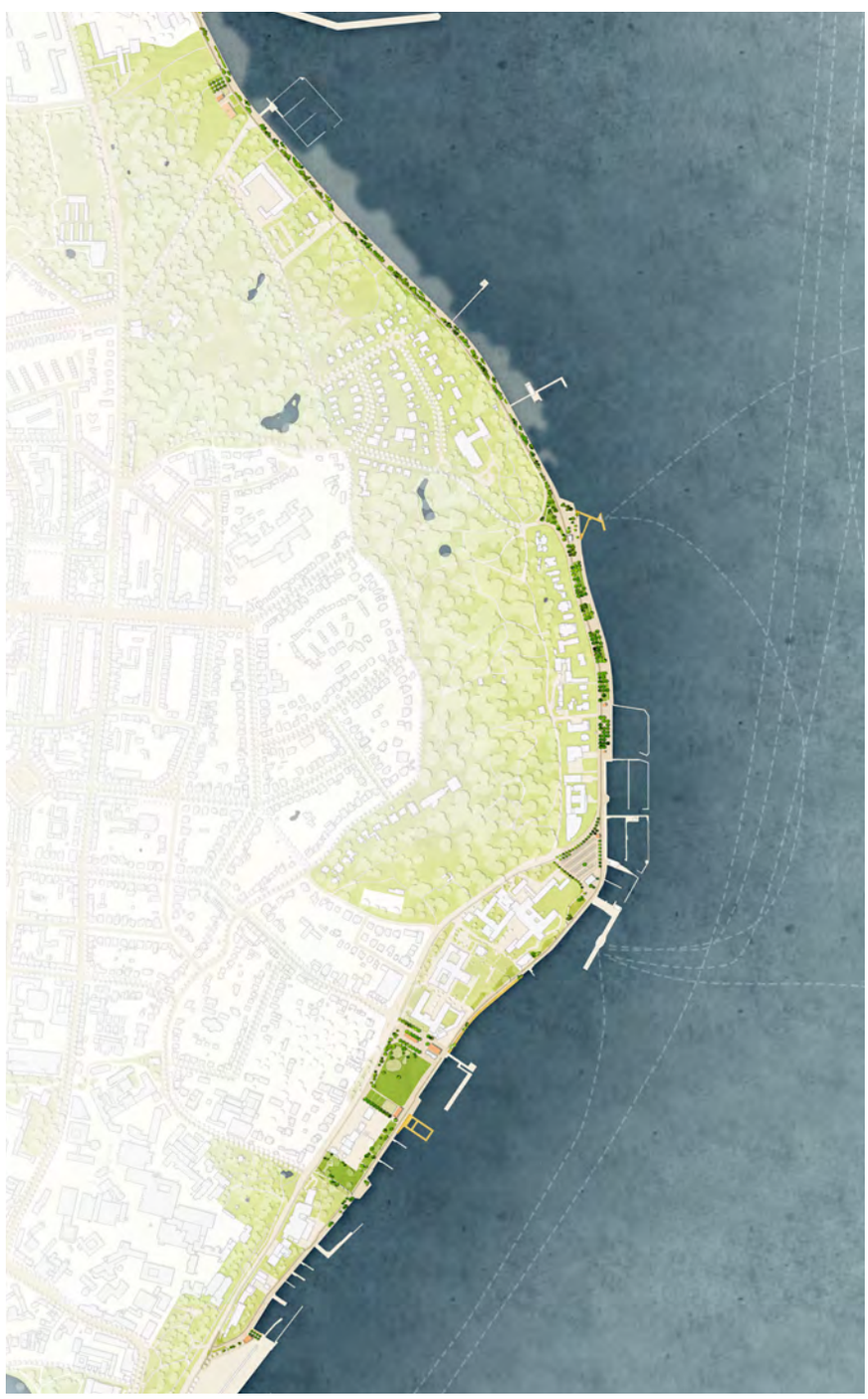
Anerkennung (1012)

capattistaubach urbane Landschaften, Berlin mit
Ortner & Ortner Baukunst
Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin

Matthias Staubach

Tancredi Capatti

Prof. Christian Heuchel



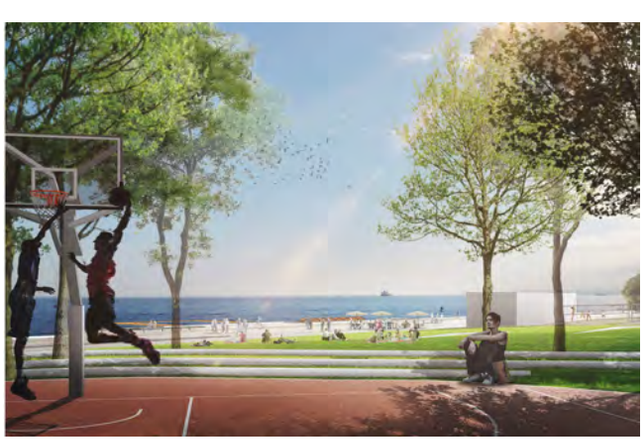
Lageplan Gesamtkonzept

Auszug aus der Beurteilung der Jury

Die Kiellinie wird in ihrem Verlauf in eine Stadt-, eine See- und eine Parkpromenade gegliedert. Ziel ist, den individuellen Charakter ihrer unterschiedlichen Abschnitte zu stärken. Ein Bewegungsband aus grau-beigen Betonplatten in unterschiedlichen Formaten dient der Vernetzung.
Allen Promenadenabschnitten vorgelagert sind Stege oder Sitzstufen wie vor dem Landtag.
Den Auftakt der Kiellinie an der Seeburg bildet ein kleiner Platz am Wasser mit einem Mobility Hub.
Die Reventlouwiese wird durch die Umnutzung des bisherigen Parkplatzes unter weitgehendem Erhalt des Baumbestands zu einem Spiel- und Sportplatz aufgewertet und in der multifunktionalen Nutzung gestärkt.
Das Segelcamp erhält einen klar zugeordneten Funktionsstreifen, der zukunftsoffen und flexibel genutzt werden kann. Obwohl die Buswendeschleife in zu großer Dimensionierung vor dem Finanzministeriums geführt wird, zeigt das Konzept Möglichkeiten auf, die heutige verkehrliche Organisation zu verbessern.
Die Arbeit erfüllt grundsätzlich die funktionalen Anforderungen hinsichtlich Mobilität und Verkehr.
Insgesamt wirkt die Arbeit aufgrund der klaren Abfolge individueller und dennoch nutzungsoffener Raumbereiche wohltuend unaufgeregt.



Skizzenhafte Darstellung Promenade Reventlouwiese

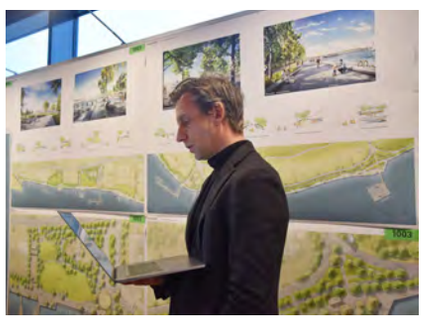


Skizzenhafte Darstellung Reventlouwiese









Eindrücke von der Preisgerichtssitzung im Terminal 28 des Ostseekai

Eindrücke von der Preisgerichtssitzung im Terminal 28 des Ostseekai





Eindrücke von der Pressekonferenz / Ausstellungseröffnung im Schwedenkai

5. Ausblick

Die Ausloberin beabsichtigt unter Würdigung der Empfehlungen des Preisgerichts die Vergabe der weiteren Planleistungen an die 1. Preisträger*innen, soweit die in der Auslobung benannten Voraussetzungen erfüllt werden.

Nach Abschluss des Vergabeverfahrens erarbeiten die Preisträger*innen auf Basis ihres Wettbewerbsbeitrags und der durch die Jury benannten Überarbeitungsempfehlungen einen freiräumlich-städtebaulichen Rahmenplan für das gesamte Wettbewerbsgebiet sowie einen Gestaltungsleitfaden einschließlich Beleuchtungskonzept.

Intention ist auch, für den ersten Bauabschnitt 'Berthold-Beitz-Ufer' die weitere Entwurfsplanung zu beauftragen. Die Ratsversammlung entscheidet im Rahmen eines Baubeschlusses über die Umsetzung.

Eindrücke von der Pressekonferenz / Ausstellungseröffnung im Schwedenkai







6. Teilnehmende Büros

A24 Landschaft Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin
rheinflügel severin, Düsseldorf

capattistaubach urbane Landschaften Landschaftsarchitekt und Architekt PartGmbB, Berlin
Ortner & Ortner Baukunst Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin

Club L94 Landschaftsarchitekten GmbH, Köln
ISR Innovative Stadt- und Raumplanung GmbH, Düsseldorf

Franz Reschke Landschaftsarchitektur GmbH, Berlin
Freie Planungsgruppe Berlin GmbH
RIMPAU BAUER DERVEAUX Partnerschaft von Architekten mbB, Berlin

GREENBOX Landschaftsarchitekten Hubertus Schäfer + Markus Pieper PartG mbB, Köln
RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH, Dortmund

Heinisch Landschaftsarchitekten, Weimar
SEETAL Susan Eipper et al. Architektur und Stadtplanung, Weimar
metris architekten + stadtplaner, BDA, Heidelberg

Karres en Brands, Hilversum

Landschaft planen + bauen Berlin GmbH, Berlin
MACHLEIDT GmbH, Städtebau + Stadtplanung, Berlin

nsp landschaftsarchitekten stadtplaner PartGmbB schonhoff schadzek depenbrock, Hannover
Cityförster architecture + urbanism, Hannover

Planorama Landschaftsarchitektur, Berlin
tobe.STADT Torsten Becker Stadtplaner BDA DASL SRL, Frankfurt (Main)

RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Köln
De Zwarte Hond GmbH, Köln

STUDIO RW | Landschaftsarchitektur + Stadtplanung, Berlin
Studio Wessendorf, Berlin
Plancontrol Sadtler GmbH, Berlin

Topotek 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin
Topotek 1 Architektur GmbH, Zürich

WES GmbH LandschaftsArchitektur, Berlin
gmp International GmbH, Hamburg

Kiel. Sailing.City.

Ausloberin

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

Wettbewerbsmanagement

Herwarth + Holz
Planung und Architektur
Schinkelplatz 5
10117 Berlin

im Zusammenwirken mit:

Freischlad + Holz
Planung und Architektur
Spreestraße 3
64295 Darmstadt

Gestaltung / Redaktion / Fotos

Herwarth + Holz
Planung und Architektur
Schinkelplatz 5
10117 Berlin

Titelbild

STUDIO RW | Landschaftsarchitektur + Stadtplanung, Berlin
Studio Wessendorf, Berlin
Plancontrol Sadtler GmbH, Berlin

Kiel, März 2023

complan
Kommunalberatung

Protokoll

Projekt	VU Kiellinie und Düsternbrooker Förderhang
Thema	Projektgruppensitzung VI „Denkmalpflege“
Ort	Rathaus, Landeshauptstadt Kiel
Datum	15. Oktober 2018
Teilnehmer	Bianca Rietzler, Stadtplanungsamt Landeshauptstadt Kiel
	Gabriele Amelung, Stadtplanungsamt Landeshauptstadt Kiel
	Nicole Holz, Grünflächenamt Landeshauptstadt Kiel
	Jessica Degen-Heuer, Untere Denkmalschutzbehörde Landeshauptstadt Kiel
	Dr. Margita Marion Meyer, Landesamt für Denkmalpflege
	Stephanie Röming, Landesamt für Denkmalpflege
	Katharina Auerswald, complan Kommunalberatung

1. Begrüßung und Vorstellung

Frau Rietzler eröffnet die Projektgruppensitzung VI und begrüßt alle Teilnehmenden. Anschließend stellen sich die Teilnehmenden kurz vor.

2. Einführung in die VU

Frau Auerswald führt kurz in den Prozess der VU ein und weist auf die Einbettung des Realisierungswettbewerbs zwischen VU und Entwicklungskonzept hin.

3. Darstellung der denkmalpflegerischen Belange in der VU

Frau Holz erläutert kurz, dass es ein Projekt zur Denkmalbewertung im Landesamt für Denkmalpflege gab. Die Bewertung dient zur Planungssicherheit, welche Baudenkmale, Gründenkmale und Archäologische Denkmale unter Schutz stehen. Das Projekt ist abgeschlossen und die Benachrichtigung wird innerhalb der nächsten vier Wochen erwartet.

Frau Dr. Meyer erläutert anhand der historischen Planrundlagen die Entwicklung des Gebietes. Die Abfolge von Gründenkmalen innerhalb des Untersuchungsgebietes ist einzigartig. Das Gesamtgebiet benötigt ein Entwicklungskonzept, welchen die Aufgaben- und Zielstellungen der verschiedenen Orte betrachtet und verbindet. Im Gespräch werden besondere Orte und Themen mit denkmalpflegerischer Relevanz hervorgehoben:

Das Düsternbrooker Gehölz

Das Waldgebiet des Düsternbrooker Gehölz soll als erstes Waldgebiet in Schleswig-Holstein als Kulturlandschaftsbestandteil unter Denkmalschutz gestellt werden. Die kulturlandschaftliche und historische Bedeutung wird sehr hoch eingeschätzt. Vergleichbare Wälder sind die Marienhölzung in

Flensburg oder Pinneberg. Die Ausweisung ist ohne Folgen. Die Aufgabenstellung innerhalb der städtebaulichen Projekte ist einen beispielhaften Umgang mit historischem Waldgebiet zu entwickeln.

Derzeit ist das Grünflächenamt für den Forst zuständig. Es findet keine Waldwirtschaft statt. Über Nachpflanzungen an historischen Stellen des Altbaumbestandes sollte innerhalb der Planung nachgedacht werden. Ein Umgang mit dem durch Windbruch beschädigten Hang am Weltwirtschaftszentrum ist ebenfalls nötig.

Historische Sichtachsen und Blickbeziehungen

Es gilt historische Sichtachsen zu identifizieren und zu prüfen, wo ein Erhalt bzw. Instandsetzung dieser sinnvoll wäre. Wenn neue Gebäude das Stadtbild verändert haben, ist die Wiederherstellung in Frage zu stellen. Die Prüfung erfolgt durch Gutachter im Rahmen der VU.

Beschaffenheit der Wege und Wegebeziehungen:

Durch das vorhandene Relief sind wassergebundene Wege vor allem bei Starkregenereignisse nicht tragbar. Innerhalb des Waldes werden diese weiterhin geduldet. Es sollten grundsätzliche Lösung entwickelt werden, welche beispielhaft für den Umgang mit historischem Wald stehen können. Diese sollten barrierefrei bzw. barrierearm entwickelt werden. In der Hanglage ist Barrierefreiheit nicht möglich. Von einer Asphaltierung sollte abgesehen werden. Zudem sind neue Anschlussstellen, Übergänge und Trittsteine zwischen den einzelnen Grünanlagen, aber auch in die Wohngebiete sowie zur Kiellinie wünschenswert. Für die Gestaltung von Leitwegen kann es besondere Lösungen geben, welche sich im Gehölz sensibel einfügen sollten. Die Entwicklung des Höhenwanderweges sowie weiterer Querverbindung sind weiterhin relevant.

Voraussetzung für die Entwicklung der Wegebeziehungen ist die umfassende Kartierung der vorhandenen Wegen und der Abgleich mit den historischen Wegen. Über ein gesondertes „Pflege- und Entwicklungskonzept – Schwerpunkt Wegebau“ als Maßnahme im Entwicklungskonzept wurde nachgedacht. Das Konzept könnte gefördert werden, jedoch wäre ebenso die Umsetzung konkreter Maßnahmen möglich.

Marientempel

An der historischen Stelle des Marientempels befindet sich heute ein Unterbau aus der Überformung in der NS-Zeit. Dieser ist baufällig und die denkmalpflegerische Instandsetzung fragwürdig. Eine Neuinterpretation des Ortes unter der Abbildung der Zeitschichten wird empfohlen. Neue Ideen für Nutzungen als Aufenthaltsort mit Zielfunktion bzw. Schlüsselort im Düsternbrooker Gehölz können entwickelt werden.

Die Herstellung der historischen Sichtachsen ist an dieser Stelle schwierig, da der Baumbestand besonders schützenswert ist.

Tanzplatz

Ähnlich wie am Marientempel ist an diesem Ort zu prüfen, inwieweit historische Sichtachsen noch instandsetzbar sind und ob der Ort eine Aufenthaltsfunktion innerhalb des Düsternbrooker Gehölzes übernehmen kann. Die Prüfung erfolgt durch Gutachter im Rahmen der VU.

Graben in der Forstbaumschule

Die Renaturierung ehemals vorhandener Bachläufe ist wünschenswert. Durch die Forstbaumschule fließt ein Graben, der im westlichen Teil offen, danach mit aus Granitblöcken gemauerten Ufern und abschließend verrohrt ist. Mit der Freilegung und Gestaltung dieser Bereiche kann die Erholungsfunktion gestärkt werden.

Mondspiegel und Dianenspiegel

Die geschützten Biotope verlanden und bedürfen einer sensiblen ökologischen Instandsetzung. Zudem ist zu prüfen, ob an diesen Orte innerhalb des Gehölzes eine Aufenthaltsqualität entwickeln werden kann. Die Prüfung erfolgt durch Gutachter im Rahmen der VU.

Zyklopmauerwerk

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es erhaltene Zyklopmauern zur Hangsicherung. Diese werden als erhaltungswert eingeschätzt. Zu klären ist, wem diese Bauwerke gehören. Eine zusätzliche Begutachtung des Sanierungsstandes wird für nötig gehalten. Die Prüfung erfolgt durch die LH Kiel.

Eingänge, Übergänge und Grenzen des Untersuchungsgebietes:

Die Eingänge in das Untersuchungsgebiet sollten als Auftaktbereiche und Anknüpfungspunkte in die Wohngebiete sowie zur Kiellinie verstanden werden. Dabei sind besonders die Übergänge zwischen einzelnen besonderen Bereichen und Denkmälern, beispielsweise Übergang Forstbaumschule – Diederichsenpark, Düsternbrooker Gehölz – Bismarckallee – Maritim, Lindenallee – Bellevue, Übergang zur Kunsthalle, Seeburg und Ostseekai, relevant.

Zusammenfassung der Denkmalpflegerischen Belange:

Grundsätzlich sind die unter Schutz gestellten Flächen kein Bauland. Es gilt der Genehmigungsvorbehalt für Eingriffe innerhalb der Denkmalbereiche.

Zusammenfassend ist der Natur- und Landschaftsschutz der Kulturlandschaft maßgeblich. Eine Rekonstruktion von historischen Orten wird nicht angestrebt. Die Entwicklung neuer Nutzungen in Bezug auf die Geschichte des Ortes steht im Vordergrund. Folgende Themen lassen sich zusammenfassen:

- Erleben des Waldes als Kulturlandschaftsdenkmal
- Entwicklung besondere Orte mit eigener Aufgabenstellung
- Historisches Erbe: Überprüfung und Entwicklung von Sichtachsen, Alleen, Wegen
- Alte und neue Verknüpfungen der Gründenkmale
- Umgang mit zerstörten Bereichen (Hang mit Windbruch)
- Eingangs- und Übergangsbereiche

4. Weiteres Vorgehen

Die Benachrichtigung zur Denkmalbewertung im Untersuchungsgebiet wird abgewartet. Die Ergebnisse der Bewertung sowie die Erkenntnisse der PG fließen in die VU ein.

Anlagen

Publikation:

Margita Marion Meyer (1993): Stadtentwicklung und Gartendenkmalpflege am Beispiel des Düsternbrooker Gebietes in Kiel, in: Gartendenkmalpflege in Niedersachsen. Dokumentation des Kolloquiums vom 29./30. Oktober in Hannover. Arbeitshefte zu Denkmalpflege in Niedersachsen.

Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang
Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept

Frühzeitige Beteiligung Träger öffentlicher Belange gem. § 139 (2) BauGB vom 03.10.2018 bis 02.11.2018
Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen zum Bericht, Stand: November 2018

Nr.	Hinweis	Zu Seite/ Kapitel	Abwägung
1	**Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt, PE 05.11.2018**		
	Die Belange der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt werden durch Ihr Vorhaben im oben genannten Gebiet nicht berührt. Ich habe daher keine Hinweise bzw. Einwände.	Allgemein	Abwägung nicht erforderlich
2	**Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (GMSH), PE 01.11.2018**		
	Im Bereich des Untersuchungsgebietes nach § 141 BauGB befinden sich zahlreiche Landes- und CAU Liegenschaften mit besonderer Bedeutung - siehe Anlage. Die geplanten städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen werden unsererseits grundsätzlich begrüßt. Die Vorbereitung und Durchführung der Sanierungsmaßnahmen werden wir gem. § 139 Abs. 1 entsprechend der uns obliegenden Aufgaben unterstützen. Alle die innerhalb des Untersuchungsgebiets sich befindenden Landesbehörden haben eine besondere Bedeutung. Insofern ist bei einer grundsätzlichen Überplanung durch die Stadt Kiel stets auch ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis für die meisten dieser Gebäude zu berücksichtigen.	Allgemein	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
	Über die uns derzeit bekannten Maßnahmen/ Planungen innerhalb des Sanierungsgebietes möchten wir Sie bereits jetzt in Kenntnis setzen und bitten um Berücksichtigung bei der weiteren Vorbereitung und Planung für das auszuweisende Sanierungsgebiet.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

	Niemannsweg 220: Nach heutiger Einschätzung ist davon auszugehen, dass ab 2020 der Niemannsweg 220 saniert wird, ggf. könnte im Nachgang derSanierung ein Anbau erfolgen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
	Parkhäuser des Landes Die beiden Parkhäuser des Landes im Untersuchungsgebiet (Reventlouallee und Landeshaus) sind sanierungsbedürftig. Es ist davon auszugehen, dass die Tiefgarage des Landeshauses ab 2019 saniert wird. Inwieweit das Parkhaus in der Reventlouallee wirtschaftlich saniert werden kann, wird derzeit geprüft. Im Ergebnis des Wirtschaftlichkeitsvergleichs „Sanierung oder Neubau“, der 2019 vorliegen soll, soll die Sanierungs- oder Neubauplanung starten.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
	Geomar: Die Liegenschaftsnutzung auf dem Westufer wird nach Fertigstellung des Neubaus zum Ostufer verlagert. Überlegungen zur zukünftigen Nutzung der Liegenschaft auf dem Westufer müssen nach erfolgen		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
	Finanzministerium — Düsternbrooker Weg 64 Weiterentwicklung der Nutzung der ehemaligen Bootshäuser neben dem LUV. Es gibt dafür noch keinen Planungsstand.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
	Institut für Weltwirtschaft/ ZBW-Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft Es ist angekündigt, dass mögliche Erweiterungsmöglichkeiten durch die GMSH geprüft den sollen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
	Über den weiteren Fortgang der vorbereitenden Untersuchungen bitten wir Sie uns zu informieren. Zur Berücksichtigung der Belange des Landes bei der Festlegung des Sanierungsgebietes und des Umfanges der Sanierungsmaßnahmen bitten wir außerdem um íntensive Einbeziehung. Gerne stehen wir Ihnen für ein Gespräch und Rückfragen zur Verfügung.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
3	**Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie; PE 15.10.2018 per E-Mail**		
	Unter Bezug auf Ihr Schreiben vom 02.10.2018 und den uns übersandten Planzeichnungen nehmen wir wie folgt Stellung: In dem o. g. Plangebiet befinden sich Erdgasleitungen der Stadtwerke Kiel AG.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

	Nach den geltenden Vorschriften ist bei Leitungen ein Schutzstreifen zu beachten. Der Schutzstreifen ist von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenwuchs freizuhalten. Ich bitte Sie, sich mit der Stadtwerke Kiel AG in Verbindung zu setzen und ggf. die zu treffenden Schutzmaßnahmen abzustimmen.		
4	**Landschaftskammer Schleswig-Holstein; PE 22.10.2018**		
	Es bestehen keine Anregungen bzw. Bedenken.		Eine Abwägung entfällt.
5	**Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz; PE: 16.10.2018 per E-Mail**		
	Teile des Planungsbereichs liegen in einem nach § 73 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ausgewiesenen Risikogebiet (Hochwasserrisiko). In diesen Gebieten bestehen Bauverbote nach § 80 Abs. 1 Nr. 4 Landeswassergesetz (LWG). Maßgeblich für die Festsetzung der Hochwasserrisikogebiete ist die Hochwassergefahrenkarte HWGK200 (verfügbar unter: www.hochwasserkarten.schleswig-holstein.de). Ausnahmen von den Verboten können nach § 80 Abs. 3 LWG zugelassen werden, wenn sie mit den Belangen des Küsten- und Hochwasserschutzes vereinbar sind und ein dringendes öffentliches Interesse vorliegt. Des Weiteren bestehen nach § 78 Abs. 3 LWG Nutzungsverbote auf dem Meeresboden in einem Bereich von weniger als 6 m Wassertiefe unter Seekarten-Null und bis 200 m Entfernung von der Küstenlinie. Hier ist es u.a. verboten Anlagen jeder Art zu errichten, wesentlich zu ändern oder aufzustellen. Darüber hinaus besteht nach § 77 LWG eine Genehmigungspflicht für Anlagen an der Küste. Demnach bedürfen die Errichtung, Beseitigung oder wesentliche Änderung von Küstenschutzanlagen wie u.a. Mauern, Deckwerken oder sonstigen Anlagen (wie Brücken, Treppen, Stege, Pfahlwerke, Zäune, Rohr- und Kabelleitungen) sowie Vor- und Aufspülungen und Aufschüttungen von Sand der Genehmigung der unteren Küstenschutzbehörde. Seitens des LKN.SH sind z.Zt. keine Maßnahmen in diesem Bereich geplant. Hinweise: Aufgrund dieser Stellungnahme können Schadenersatzansprüche gegen das Land Schleswig-Holstein nicht geltend gemacht werden. Eine Verpflichtung des Landes Schleswig-Holstein zum Schutz der Küste und zum Hochwasserschutz sowie eine Entschädigung bei Hochwasser- und Eisschäden besteht nicht.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

	Bei Ausweisung von Baugebieten in gefährdeten Bereichen bestehen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein keine Ansprüche auf Finanzierung oder Übernahme notwendiger Schutzmaßnahmen.		
6	**Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, PE: 30.10.2018**		
	Seitens des Landesamtes für Denkmalpflege wird die Aufnahme der Landeshauptstadt Kiel in das Städtebauförderungsprogramm „Zukunft Stadtgrün“ und die damit verbundene Zielsetzung, eine Aufwertung des Untersuchungsgebietes zu erreichen, begrüßt. Innerhalb der festgelegten Gebietskulisse für die vorbereitenden Untersuchungen befinden sich zahlreiche Kulturdenkmale. Der Stand der Ausweisung ist Ihnen Anfang 2018 übermittelt worden. Sollten Sie die Daten erneut und in digitaler Form benötigen, wenden Sie sich gerne an Herrn [redacted], der u.a. für GIS-Angelegenheiten in unserem Hause zuständig ist. Denkmalpflegerische Belange werden, wie Ihnen bekannt ist, umfassend berührt. Am 15.10.2018 fand bereits ein Gesprächstermin mit Frau [redacted], Dezernat Gartendenkmalpflege, im Rathaus Kiel statt. Dort ist umfassend über den Denkmalbestand und die damit verbundenen Anforderungen und fachlichen Hinweisen seitens der Landesdenkmalpflege gesprochen worden. Das Untersuchungsgebiet, dessen relevante Ursprünge bereits aus dem 18. Jh. stammen, ist für die Stadt Kiel und dessen Bewohner als auch Touristen ein zentraler Anziehungspunkt für vielfältige (Erholungs-)Nutzungen. Zudem prägt es, insbesondere von der Förde her kommend, das Stadtbild. Die Instandsetzung aller (denkmalgeschützten) Grünflächen steht hierbei im Fokus. Diesbezüglich wird die Erstellung eines Pflege- und Entwicklungskonzeptes der Grünflächen als Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung empfohlen. Auch der Umgang mit den Wasserspiegel-Flächen sollte dabei Berücksichtigung finden. Darüber hinaus wird es seitens der Landesdenkmalpflege als sinnvoll erachtet, ein ganzheitliches, zukunftsweisendes Wegekonzept zu entwickeln, um zu gewährleisten, dass ein vielfältiger Personenkreis die Grünanlagen unter Berücksichtigung historischer Strukturen nutzen kann. Blickachsen und -bezüge untereinander spielen seit jeher eine große Rolle. Diese sind in den letzten Jahrzehnten jedoch beispielsweise durch Bebauung oder fehlende Pflege der Gehölze und Grünstrukturen größtenteils verloren gegangen. Das Schaffen und Öffnen historischer Blickachsen ist daher aus denkmalfachlicher Sicht in Bereichen, bei denen dies sowohl möglich als auch sinnvoll erscheint, einzuplanen und durchzuführen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Maßnahmenentwicklung sowie im weiteren Verfahren berücksichtigt.

	Weiterhin ist auch der Erhalt, die Pflege und Sanierung (sofern erforderlich) denkmalgeschützter baulicher Anlagen zu betreiben. Dabei sei hiermit insbesondere auf das Zyklopenmauerwerk, aus dem 19. Jh. stammend, hingewiesen, welches sich entlang der Lindenallee und zur Abstützung der Hanganlagen am Düsternbrooker Weg erstreckt. Für 2019 ist es geplant, einen städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb auszuloben. Daher die Empfehlung, beispielsweise Frau [redacted] als Fach-Sachverständige anzufragen. Dies wäre zum einen eine fachliche Unterstützung für Sie und zum anderen könnten denkmalpflegerische Belange rechtzeitig Berücksichtigung finden.		
7	**Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Regionaldezernat Mitte – Technischer Umweltschutz Schleswig-Holstein; PE 02.11.2018 per E-Mail**		
	Ausgehend von den übersandten Planunterlagen werden hinsichtlich der von hier zu vertretenden immissionsrechtlichen Belangen grundsätzlich keine Bedenken geäußert. Ich rege an, im weiteren Verlauf des Verfahrens ggf. die Schallimmissionen aus den Sportbootháfen zu betrachten.		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
8	**Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume – Untere Forstbehörde Kiel, Plön, NMS LLUR 335, Schleswig-Holstein; PE 07.11.2018**		
	Zu der o.a. Planung erhalten Sie anliegendes Luftbild mit Flurstückgrenzen (hellblau) und rot umrandete Waldflächen (Waldfeststellungen) für das o.a. Plangebiet. Im Bereich H („Krusenkoppel“) befinden sich Flächen in der Waldentwicklung. In diesem Bereich ist zu entscheiden, ob dem Parkcharakter oder der Waldbildung Vorrang eingeräumt wird. Im Bereich G sind die Waldgrenzen meist durch Verkehrswege und bebaute Grundstücke deutlich (Linie Westgrenze: Düsternbrooker Weg, Lindenallee und Kiellinie; Linie Ostgrenze: Niemannsweg). Der Bereich F umfasst das bebaute Betriebsgelände der „Stadtförsterei“ (kein Wald). Im Bereich E (Fördehang vom Maritim bis Hirschfeld-Blick/Diederichsen-Park) besteht eine Problematik durch die Aufteilung des Hangwaldes auf mehrere Grundstückeigentümer und die zum Teil (insbesondere auf2 Grundstücken) erkennbare Tendenz den Wald zugunsten freier Sichtachsen individuell zu gestalten. Ein Konzept, dass beiden Ansprüchen gerecht wird und zudem eine ästhetisch ansprechendere Ausdrucksform findet wäre hier wünschenswert.		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

	Im Bereich D (Diedrichsenpark-Ost) sind die Waldgrenzen gut erkennbar. Der Hang ist auch auf den Privatgrundstücken bewaldet. Im Bereich B und C (Diederichsen Park West und Forstbaumschule bis zur Koesterallee) habe ich die Waldgrenzen auch anhand bisheriger Waldfeststellungen überprüft. Die Grenzen zwischen Parkanlage und Wald bzw. „Waldflächen der Parkanlage“ sind im Gelände überwiegend gut nachvollziehbar. Im östl. Randbereich am Niemannsweg könnte die sichtbare Abgrenzung zwischen Park und Wald durch entsprechende Pflegemaßnahmen gerne deutlicher sein bzw. ein Entscheidung Wald oder Park zu treffen. Im Bereich A (Wald zwischen Feldstraße und Koesterallee) habe ich ebenfalls die Waldabgrenzung anhand bisheriger Waldfeststellungen überprüft. Im Bereich des „Hundeübungsplatzes“ ist erkennbar, dass zusätzlich angrenzender Wald in Anspruch genommen wird. Eine evtl. erforderliche Vergrößerung des Hundeübungsplatzes sollte möglichst nur nach Norden in Richtung Kleingartenkolonie erfolgen. Westlich der Segler-Vereinigung befindet sich eine Waldinsel aus Sukzession.		
9	**Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus – Schleswig-Holstein; PE: 12.11.2018**		
	Gegen die o. a. vorbereitenden Untersuchungen bestehen aus Sicht des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH), Niederlassung Rendsburg und den Fachreferaten meines Hauses keine Bedenken.		Eine Abwägung entfällt.
10	**Stadtwerke Kiel AG sowie die Fachbereiche der SWKiel Netz GmbH, PE: 02.11.2018 per E-Mail**		
	Strom-, Gas- und Wasserversorgung: Seitens der Strom-, Gas- und Wasserversorgung bestehen keine Bedenken. **Fernwärmeversorgung:** Der Verlauf des Versorgungstunnels Kieler Förde sollte in den Planunterlagen verzeichnet sein und muss bei der Überplanung berücksichtigt werden. Wir verweisen hiermit auch auf das Protokoll zur 7. Planungsbesprechung „BW 603 Berthold-Beitz-Ufer - Erneuerung Kiellinie Abschnitt 10-“ vom 11.07.2018 im Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel. **Notbrunnen:** Im Gebiet Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang befindet sich der sog. Notbrunnen 27 (siehe Lageplan).		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

	Der Notbrunnen wird für die Trinkwassernotversorgung nach Wassersicherstellungsgesetz (WasSG) vorgehalten. Bei einem Ausfall der öffentlichen Wasserversorgung werden die Notbrunnen zur Notversorgung der Bevölkerung eingesetzt. Die Aufsichtsfunktion zur Umsetzung des Wassersicherstellungsgesetzes wird im Auftrag des Bundesinnenministeriums vom Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe wahrgenommen. Innerhalb von Schleswig-Holstein ist als Landesaufsicht das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) zuständig. Die Stadtwerke Kiel ist auf Grundlage sog. Verpflichtungsbescheide für den Betrieb und die Wartung der Notbrunnen in der Landeshauptstadt Kiel zuständig. Für eine weitere Stellungnahme sollte im Einflussbereich von Notbrunnen aus unserer Sicht grundsätzlich das LLUR als zuständige Behörde gemäß WasSG angefragt werden.		
11	**Handwerkskammer Lübeck, PE: 24.10.2018 per E-Mail**		
	Nach Durchsicht der uns übersandten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass in obiger Angelegenheit aus der Sicht der Handwerkskammer Lübeck keine Bedenken vorgebracht werden. Sollten durch die Flächenfestsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung betroffener Betriebe erwartet.		Eine Abwägung entfällt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
12	**Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes S-H, LKA, PE: 12.10.2018 per E-Mail**		
	In der o.a. Gemeinde / Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z. B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 331 Mühlenweg 166 24116 Kiel durchgeführt. Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
13	**Hauptzollamt Kiel; PE 01.11.2018**		

	Durch die vorbereitende Untersuchung werden die Belange des Hauptzollamts Kiel nicht berührt.		Eine Abwägung entfällt.
14	**Eigenbetrieb Beteiligungen der Landeshauptstadt Kiel – ÖPNV-Aufgabenträger (Abt. 83.2)**		
	Vielen Dank für die Möglichkeit, hier Stellung zu beziehen. Von unserer Seite wäre nur das am 20.09.18 in gemeinsamer Runde von 61, 66, 67 und 83 besprochene noch einmal zusammenzufassen und zu wiederholen: 1. Der ÖPNV-Aufgabenträger hält die Buswendeschleife „Reventloubrücke“ zur Abwicklung der Verkehre, gerade auch bei den dort regelmäßig stattfindenden Großveranstaltungen für unverzichtbar. Wir können uns Lösungen vorstellen, die auf eine barrierefreie Neugestaltung bei Beibehaltung der heutigen Funktion hinausläuft, nicht jedoch eine Vermischung von öffentlichen Parkplatz und Wendebereich. Dieses funktioniert nach unseren Erfahrungen nicht. 2. Die Linienführungen sollten aus unserer Sicht so bestehen bleiben wie im heutigen Bestand. So ist eine optimale Versorgung der vorhandenen Wohnbebauung in dem Bereich gewährleistet. Einbahnstraßenlösungen für den Bereich Kiellinie/Düsternbrooker Weg wären aus ÖPNV-Sicht nachteilig. 3. Ein Befahren der oberen Kiellinie mit dem ÖPNV halten wir aus Gründen der besseren Erschließung nicht für erforderlich. Auch die Seebar ist mit dem heutigen Angebot ausreichend bedient.		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
15	**Umweltschutzamt; PE: 01.11.2018**		
	Stellungnahme der unteren Wasserbehörde (18.1.1) Aus Sicht der unteren Wasserbehörde ist nicht viel anzumerken. Entlang des gesamten Ufers erfolgen mehrere Einleitungen von Niederschlagswasser in die Förde, was für die weiteren Planungen kein Problem darstellen sollte. Im Bereich der Forstbaumschule liegt das Gewässer 2. Ordnung „Düvelsbek“, dass ab dem Niemannsweg verrohrt weiter führt, teilweise über die Kösterallee in die Förde, teilweise über alte Leitungen auf dem Gelände der Bundeswehr zwischen Kösterallee und Parkstraße in die Förde. Wie angekündigt anbei ein Lageplan der Düvelsbek (blau = offen, gestrichelt = verrohrt) Der Hauptlauf geht durch die beiden Teiche und verläuft dann verrohrt im Niemannsweg und über die Kösterallee in die Förde.		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise zum Verlauf der Düvelsbek wurden in den Plänen berücksichtigt.

	Die anderen, etwa in der Bildmitte liegenden Gewässermarkierungen stellen einen Altarm dar, der in der Örtlichkeit gerade noch zu erkennen ist und nur sporadisch Wasser führt. Dieser führt dann verrohrt über das Bundeswehrgelände in die Förde.		
	Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde (18.2.1) Die Kurzdarstellung des Untersuchungsrahmens und der zentralen Ziele für die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde und des Baumschutzes zu ergänzen. Die Kiellinie ist nicht nur ein zentraler Veranstaltungs- und Begegnungsort der Landeshauptstadt, sondern dient auch als wichtiger Erholungsort, auch im Sinne des Naturerlebens. Der Wasserbereich ist ein mariner Lebensraum mit entsprechenden typischen marinen Biotopen. Nördlich des Sportboothafens Düsternbrook bis an die Nordgrenze des Untersuchungsgebietes befinden sich im Unterwasserbereich gesetzlich geschützte Biotope (Seegraswiesen, Muschel- und Schillbestände). Nicht zuletzt sind diese Bereiche ein wichtiges Element im Biotopverbundsystem der Kieler Förde. Der marine Lebensraum ist je nach Wasserstandshöhe und Wasserbewegung von der Promenade und den angrenzenden Stegen aus sehr gut erlebbar. Das Vorkommen von innenstadtnahen, marinen Biotopen ist ein Alleinstellungsmerkmal für die Kiellinie und ihr Umfeld als Flaniermeile und als Erholungsraum und sollte daher besonders beachtet, geschützt und gefördert werden. Es bietet sich beispielsweise die Entwicklung eines Biotoplehrpfades für marine Biotoptypen an. Düsternbrooker Fördehang: Auf diesem befinden sich nicht nur als Gartendenkmal geschützte Parkanlagen und naturnahe Forsten, sowie wertvoller gemischter Baumbestand, sondern diese Flächen sind bereits seit 1980 durch die Stadtverordnung "Landschaftsschutzgebiet Kieler Fördeumgebung" unter einen besonderen naturschutzrechtlichen Schutz gestellt. Die Förderung einer Umsetzung der Entwicklungsziele für das Landschaftsschutzgebiet (s. § 2 der Verordnung), die Einhaltung der Verbotstatbestände (s. § 4 der Verordnung) und die Beantragung einer Ausnahmegenehmigung bei der geplanten Durchführung einer genehmigungspflichtigen Handlung (s. § 5 der Verordnung) sind rechtliche Grundlagen, die bei allen weiteren Planungen, die Baumfällungen und/oder bauliche Maßnahmen (auch Anlage oder Verbreiterung von Wegen) nach sich ziehen, zu beachten sind.		

	Ferner ist im Bereich des Düsternbrooker Fördehangs eine Vielzahl an gesetzlich geschützten Biotopen wie Steilhänge, Kleingewässer und Nasswiesen zu finden. Weiterhin ist die Naturdenkmalverordnung der Landeshauptstadt Kiel von 1992 zu beachten, da es in diesem Bereich eine Vielzahl von Naturdenkmalen gibt, in der Regel Bäume bzw. Baumgruppen, die unmittelbar nach Naturschutzrecht geschützt sind. Für die nicht unter Landschaftsschutz stehenden Flächen - z.B. bebaute Bereiche entlang der Bismarckallee - gilt die Kieler Baumschutzsatzung. Für unbebaute Bereiche wie z.B. das nördlich an die Kösterallee grenzende Kleingartengebiet gilt die Kieler Baumschutzverordnung. Wir bitten um eine Nachbesserung im Hinblick auf die Darstellung der naturschutzrechtlichen Schutzkategorien und Erfordernisse in der Kurzdarstellung des Untersuchungsrahmens.		
	Stellungnahme aus Sicht des Immissionsschutzes (18.2.2) Der Bereich des Landschaftsschutzgebiets Kieler Fördeumgebung wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung als Ruhiges Gebiet festgesetzt, das vor einer Zunahme von Umgebungslärm zu schützen ist.		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
16	**Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein, PE: 23.10.2018 per E-Mail**		
	Teile der überplanten Fläche befinden sich in archäologischen Interessengebieten (s. Anlage). Bei diesen Bereichen der überplanten Fläche handelt es sich daher gem. § 12 (2) 6 DSchG um Stellen, von denen bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden. Erdarbeiten in diesen Bereichen bedürfen demnach der Genehmigung des Archäologischen Landesamtes. Denkmale sind gem. § 8 (1) DSchG unabhängig davon, ob sie in der Denkmalliste erfasst sind, gesetzlich geschützt. Das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein ist in den o.g. Bereichen an Planungen mit Erdeingriffen frühzeitig zu beteiligen, um prüfen zu können, ob zureichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass im Verlauf der weiteren Planung in ein Denkmal eingegriffen werden wird und ob ggf. gem. § 14 DSchG archäologische Untersuchungen erforderlich sind. Der Verursacher des Eingriffs in ein Denkmal hat gem. § 14 DSchG die Kosten, die für die Untersuchung, Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung, Bergung, Dokumentation des Denkmals sowie die Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse anfallen, im Rahmen des Zumutbaren zu tragen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.

	Es ist dabei zu berücksichtigen, dass archäologische Untersuchungen zeitintensiv sein können und eine Genehmigung möglichst frühzeitig eingeholt werden sollte, damit keine Verzögerungen im sich daran anschließenden Planungs- oder Bauablauf entstehen. Darüber hinaus verweisen wir auf § 15 DSchG: Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiterin oder den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fund-stätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung. Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit.		
17	**Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – Facility Management, PE: 05.11.2018 per E-Mail**		
	Die Belange der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben sind durch Ihr Vorhaben nicht betroffen. Insofern habe ich auch keine Bedenken oder Anregungen vorzutragen.		Eine Abwägung entfällt.
18	**Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, PE: 02.11.2018**		
	Belange der Bundeswehr sind berührt, jedoch nicht betroffen. Das Plangebiet befindet sich im Norden in der Nähe verschiedener Bundeswehr-Liegenschaften zum Marinestützpunkt Kiel. Ob und inwiefern eine konkrete Beeinträchtigung der militärischen Interessen tatsächlich vorliegt, kann in dieser frühen Planungsphase ohne das Vorliegen weiterer konkreter Angaben, wie z.B. genaue Standortkoordinaten in WGS 84 (Grad, Minute, Sekunde), Ausgestaltung der Anlagen, genaue Gebäudehöhenangaben, … nicht beurteilt werden. Eine weitere Beteiligung (in den Nachfolgeverfahren wie z.B. Bauanträgen…) des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr **unter Angabe unseres o.a. Aktenzeichens** ist daher erforderlich.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
19	**BUND, Kreisgruppe Kiel, PE: 01.11.2018**		

	Wir begrüßen die frühzeitige Beteiligung und die Chancen, die sich dadurch ergeben. Umso erstaunter sind wird jedoch, dass im Rahmen der nächsten Bauausschuss-Sitzung unter dem Dokument 878/2018 um Zustimmung zur ausführungsreifen Planung und baulichen Umsetzung zur Erneuerung der Kiellinie im Abschnitt Berthold-Beitz-Ufer auf Grundlage der in der Vorplanung entwickelten Variante 1a gebeten wird. Die Variante 1a sieht einen erheblichen Eingriff in das Niedrigwasser vor, dessen Auswirkung auf die Ökologie erheblich wären und zwingend in einer UVP abgearbeitet werden müssten. Es gibt in unseren Augen keinem Grund für dieses Vorgehen, parallel zur Öffentlichkeitsbeteiligung in Teilen Fakten zu schaffen. Zudem fehlt das in den Bauausschussunterlagen befindliche Dokument unter https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/kiel_plant_baut/kiellinie.php obwohl in der Benachrichtigung zur Beteiligung der TÖB für Hintergrundinformationen auf genau diese Seite verwiesen wurde. Wir bitten daher, die für den 15.11. vorgesehene Vorlage von 878/18 in der Ratsversammlung entsprechend zu verschieben. In unseren folgenden Vorschlägen und Überlegungen beziehen wir uns v. a. auf zwei für die Stadt rechtskräftige Beschlüsse: (1) Masterplan 100% Klimaschutz, damit verbunden auch der Masterplan für die Mobilität in der Region Kiel (2) Kieler Aktionsplan Bienenschutz		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in Teilen im weiteren Verfahren berücksichtigt. Dass die Erneuerung des Berthold-Beitz-Ufers schon im Bauausschuss behandelt wird, ist dem Umstand geschuldet, dass durch den baulichen Zustand Gefahr im Verzug ist, und die Landeshauptstadt Kiel aufgrund der Verkehrssicherungspflicht gezwungen ist zu handeln. Die Zielsetzungen der Vorbereitenden Untersuchungen sollen in dem Zuge weitestgehend eingehalten werden.
	Vorschläge für die Kiellinie: (1) Fortsetzung / Ergänzung der Baumreihe entlang der Kiellinie Die Kiellinie ist v. a. in den Abschnitten attraktiv, wo Bäume direkt an der Kiellinie stehen, bspw. vor den Rudervereinen/Geomar bis zur Reventloubrücke. Jedoch ist dort die Baumreihe wiederholt unterbrochen. Soweit möglich. schlagen wir vor, diese Baumreihe zu ergänzen bzw. v. a. dort, wo Kastanien stehen, frühzeitig mit den Grundstücksbesitzern in Kontakt zu treten und bei drohender Fällnotwendigkeit möglichst schon einen nahen Ersatzbaum gepflanzt zu haben. Auch im weiteren Verlauf bis zum Yacht-Club ist die Baumreihe wiederholt unterbrochen; dort sollte die Baumreihe ebenfalls vervollständigt werden.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren geprüft und möglichst berücksichtigt.
	(2) Einrichtung einer Fahrradstraße entlang der Kiellinie ab IFW Der Bereich vom Institut für Weltwirtschaft bis zum Ende der Kiellinie eignet sich sehr gut für eine komplette, verkehrsberuhigte Umstrukturierung: Die derzeitige Sperrung zeigt, dass der Autoverkehr gut woanders längsgeleitet werden kann. Sämtliche Pläne mit Verkehrsbezug halten		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren geprüft und möglichst berücksichtigt.

	eine deutliche Steigerung des Radverkehrs einerseits, andererseits aber auch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs für nötig. Wir schlagen daher eine Umwandlung der Straße Kiellinie in eine reine Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“ vor. Diese Straße soll fördeseits mittels der fortgeführten Baumreihe von dem jetzt breiteren reinen Fußweg, im weiteren Verlauf „Flaniermeile“ genannt abgetrennt sein: Im nördlichen Abschnitt soll diese Flaniermeile aus dem bisherigen Fußweg und Radweg bestehen. Im Abschnitt zwischen Institut für Weltwirtschaft und Bellevue sollte die bestehende Rabatte zwischen Fußweg und Radweg in Teilen auf den jetzigen Radweg verschoben werden. Somit könnte die Flaniermeile ihre jetzige Breite beibehalten und die deutlich umweltverträglichere Variante 1b der Spundwanderneuerung könnte ohne Verlust an Breite für die Flaniermeile durchgeführt werden.		
	(3) Bienenweiden in sämtlichen Hanglagen Sämtliche Wiesenflächen in Hanglage (zwischen den Rudervereinen anfangend bis zum Institut für Weltwirtschaft) sollten in Bienenweiden umgewandelt werden. Die Hangflächen werden nicht als Liegewiese genutzt und sind auch nicht für die insgesamt 2 Wochen der Kieler Woche (mit Aufbau und Abbau) als Stellfläche unbedingt nötig und geeignet. Der Aktionsplan Bienenschutz ist eigentlich eine Verpflichtung dazu.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren geprüft und möglichst berücksichtigt.
	(4) Küstenpflanzenlehrpfad auf Rabatte Für die neu zugestaltende Rabatte zwischen Institut für Weltwirtschaft und Bellevue schlagen wir eine Bepflanzung mit einheimischen Küstenpflanzen als eine Art Lehrpfad mit Erläuterungen vor.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren geprüft und möglichst berücksichtigt.
	Vorschläge für den Düsternbrooker Fördehang: (1) Orchideenwiese Die Orchideenwiese soll weiterhin frei von jeglicher Bebauung gehalten werden. Die Orchideen leiden unter den vielen trotz Verbots freilaufenden Hunden – wir bitten daher um zusätzlich aufklärende Schilder, warum an dieser Stelle ein Leinenzwang besonders wichtig ist. Zudem sollten noch weitere Hundeschietbüddelboxen aufgestellt werden.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren geprüft und möglichst berücksichtigt.
	(2) Diederichsenpark Dem Diederichsenpark wird auf der städtischen Webseite stehenden Beschreibung ein Aufwertungsbedarf nachgesagt. Wir befürchten, dass damit das Schaffen von zusätzlichen Sichtachsen und die Entfernung von Unterholz gemeint ist. Da mit Forstbaumschule sowie Düsternbrooker Gehölz in unmittelbarer Nähe zwei große Flächen mit Schwerpunkt Erholung bereitstehen, bitten		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren geprüft und möglichst berücksichtigt.

	wir davon abzusehen. Unterholz hat für viele Lebewesen im Rahmen eines Naturverbundssystems eine erhebliche Bedeutung. Zudem hat es auch eine dramaturgische Wirkung, wenn Spaziergänger*innen ohne unmittelbaren Fördeblick zum Aussichtspunkt geleitet werden.		
	(3) Forstbaumschule/Krusenkoppel In den Randbereichen der Forstbaumschule sind ebenfalls etliche Flächen als Bienenweiden geeignet mit entsprechender seltener Mahd. Das Gleiche gilt für Randbereiche der Krusenkoppel.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren geprüft und möglichst berücksichtigt.
	(4) Lichtkonzept für Fledermausschutz Es gibt ein nicht unerhebliches Fledermausvorkommen im Bereich des Fördehangs. Wir bitten daher, von zusätzlicher Beleuchtung abzusehen und sich im Rahmen eines Lichtkonzeptes eng mit den Kollegen der AG Fledermausschutz abzustimmen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren in den nächstfolgenden Planungsebenen geprüft.
20	**Naturschutzbund Deutschland, NABU Gruppe Kiel, PE: 01.11.2018**		
	Der NABU Schleswig-Holstein bedanken sich für die zugeschickten Unterlagen. Der NABU, vertreten durch den NABU Kiel, nimmt zu dem o.g. Vorhaben wie folgt Stellung. Laut Unterlage ist geplant, das Gebiet Kiellinie, Krusenkoppel, Düsternbrooker Gehölz, Forstbaumschule und Diederichsenpark mit Mitteln der Städtebauförderung aufzuwerten. Insgesamt begrüßt der NABU eine Aufwertung der o.g. Bereiche. Da das Gebiet einen hohen naturschutzfachlichen Wert für die Stadt Kiel besitzt und der Großteil des Plangebietes als Landschaftsschutzgebiet „Kieler Fördeumgebung“ ausgewiesen ist, sieht der NABU allerdings mehrere mögliche Konfliktpunkte, die bei der Planung zu berücksichtigen sind. Für den NABU stehen folgende besonders sensible und naturschutzfachlich hochwertige Bereiche im Fokus:		
	a) Flachwasserbereich Kiellinie <u>Biotoptypen:</u> Bei dem Bereich handelt es sich um wertvolle Flachwasserbereiche, die bei Niedrigwasser teilweise trocken liegen (Windwatt). Als Bewuchs befinden sich dort mit Braunalgen (Fucus) wertvolle Makrophytenbestände. Windwattflächen mit Fucusbeständen gibt es relativ wenige im Bereich der Ostsee. Sie konzentrieren sich auf die Förden, da dort aufgrund des Untergrundes sich Makrophyten im Flachwasserbereich ansiedeln können, während an den Stränden entsprechendes Hartsubstrat fehlt. Neben der hohen Filterleistung der Makrophyten, die Nährstoffe und Feinsedimente filtern, sind sie wegen ihres Artenreichtums als besonders wertvoll einzustufen. Für sehr viele marine Tierarten		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren in den nächstfolgenden Planungsebenen geprüft.

	werden sie als Laichplatz und „Kinderstube“ genutzt, so auch für kommerziell genutzte Fischarten, wie z.B. Hering, die auf Seegraswiesen und Makrophytenbestände essentiell angewiesen sind. Der Artenreichtum dient wiederum anderen Arten, z.B. Wasservögeln, als wichtige Nahrungsquelle, zumal sich im Plangebiet die Makrophytenbestände im Flachwasserbereich befinden. Die Bestände der Braunalgen sind in der Kieler Bucht in den vergangenen Jahrzehnten um fast 95 % zurückgegangen, mit entsprechenden Folgen für Fauna und Wasserqualität. Auch die Bestände in der Kieler Förde sind vom starken Rückgang betroffen, u.a. durch Baumaßnahmen in den Hafenbereichen und der Hörn sowie durch die Nutzung des Flachwasserbereiches. Die wenigen Restbestände sind daher umso besser zu schützen. Fauna: Laichhabitat sowie „Kinderstube“ für Fischarten, Muschelarten und zahlreiche weitere marine Arten. Wichtiges Rastgebiet für Wasservögel, u.a. Zwergtaucher und Mittelsäger, da die Arten im Flachwasserbereich Nahrung finden. Fauna: Laichhabitat sowie „Kinderstube“ für Fischarten, Muschelarten und zahlreiche weitere marine Arten. Wichtiges Rastgebiet für Wasservögel, u.a. Zwergtaucher und Mittelsäger, da die Arten im Flachwasserbereich Nahrung finden. Konfliktpotenzial: Durch zunehmende Freizeitnutzung des Flachwasserbereiches sowie Bebauung der Hafenbereiche und des Fördeufers, werden die Makrophytenbestände zurückgedrängt. Naturschutzfachliche Ziele: - Vollständiger Erhalt der wenigen Restbestände an Braunalgen durch Ausweisung von Schutzgebieten im Flachwasserbereich. - Prüfung, ob durch Maßnahmen der Bestand an Braunalgen gefördert werden kann. Eine Förderung ist durch das Einbringen von Hartsubstrat (Findlingen) im Flachwasserbereich möglich. Zu prüfen ist, ob andere Biotoptypen dadurch nicht zurückgedrängt werden. - Bei Baumaßnahmen sind Eingriffe in das Biotop unbedingt auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.		
	b) Orchideenwiese inkl. westlich angrenzende Parkfläche bis Feldstraße Biotoptypen: Im östlichen, tiefer gelegenen Bereich befindet sich mit der Orchideenwiese ein artenreiches Feuchtgrünland. Im westlich, höher gelegenen Bereich befindet sich ein artenreiches mesophiles Grünland. Beide Biotoptypen sind gem. § 30 BNatSchG i.V.m. § 21 LNatSchG geschützt.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren in den nächstfolgenden Planungsebenen geprüft.

	Fauna: Entsprechend des artenreichen Grünlandes ist eine artenreiche Insektenfauna zu erwarten. Der Bereich ist bekanntes Jagdhabitat für Breitflügel- und Zwergfledermäuse sowie Durchflugkorridor für weitere Arten. Konfliktpotenzial: Durch weitere Gehölzpflanzungen auf der Wiese würde es zu einer Beschattung kommen, die den Artenreichtum des Grünlandes einschränken würde. Durch die Nutzung als Liegewiese des höher gelegenen Grünlandbereiches und einer damit verbundenen frühen Mahd, kann es zur Einschränkung der Biotopqualität kommen (Verringerung der Artenanzahl, Zurückdrängung mahdempfindlicher Arten). So wurde bereits 2018 früh gemäht, damit der Bereich entsprechend genutzt werden konnte. Entlang der Wege werden beidseitig breite Streifen regelmäßiger gemäht. Durch die zunehmende Freizeitnutzung besteht ggf. der Wunsch nach weiterer Ausleuchtung, was artenschutzfachlich problematisch wäre. Naturschutzfachliche Ziele: - Erhalt der Grünlandbiotope sowie die Prüfung einer Förderung des Grünlandes, z.B. durch das Einbringen weiterer Pflanzenarten der Roten Liste. Hierfür wird der Kontakt zur Stiftung Naturschutz (Blütenmeer 2020) empfohlen. Da es sich hierbei um Wertgrünland handelt, das gem. LNatSchG geschützt ist, ist das Mahdmanagement im höheren Bereich wieder so zu gestalten, dass der Artenreichtum gefördert wird. Die regelmäßige Mahd entlang der Wege ist aus Sicht des NABU einzustellen, da in dem Bereich eine hochgewachsene Wiese zu keiner Einschränkung der Wegnutzung führt. Zudem ist dies ein Eingriff in ein geschütztes Biotop und wäre kompensationspflichtig. - Die bestehenden Dunkelräume sind als Jagdhabitat und Flugstraße für Fledermäuse zu erhalten. Ein Ausbau der Beleuchtung würde dem entgegenstehen. - Die Fläche ist frei von Bebauung zu halten (gem. LSG-Verordnung), dies gilt auch für die Planung der Niemeyer-Kapelle, falls diese noch aktuell sein sollten. - Das Wegenetz sollte nicht weiter verdichtet werden.		
	c) Forstbaumschule & Diederichsenpark Biotoptypen: Parks mit großen Grünlandflächen und teilweise älterem Baumbestand. Fauna: Bekanntes Jagdhabitat für Breitflügel-, Zwerg- und Mückenfledermaus. Bruthabitat für Waldohreule. Ein genauer Horststandort ist zwar nicht bekannt, aber es wurden flügge Jungvögel beobachtet. Daten von Erdkröten- und Grasfroschvorkommen liegen im AFK des LLUR vor.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren in den nächstfolgenden Planungsebenen geprüft.

	Konfliktpotenzial: Durch zunehmende Freizeitnutzung ggf. die Forderung nach weiterer Beleuchtung. Naturschutzfachliche Ziele: - Erhalt der Dunkelräume und Förderung von Fledermäusen sowie Waldohreule. - Aufwertung der Grünlandflächen in Randbereichen, die wenig genutzt werden, z.B. durch Mahdgutübertragung. - Prüfung, ob die Gewässer für Amphibien aufgewertet werden können.		
	d) Düsternbrooker Gehölz Biotoptypen: Laubmischwald vor allem mit Rotbuche, teilweise mit historisch altem Baumbestand. Fauna: Brutvorkommen vom Waldkauz ist bekannt. Das Düsternbrooker Gehölz ist mit den umliegenden Wald- und Parkflächen im Winterhalbjahr Schlafplatz mehrerer tausend Rabenvögel (Rabenkrähe, Saatkrähe, Dohle). Das Gebiet hat damit landesweite Bedeutung als Rastplatz und ist gem. § 44 (1) 3 BNatSchG geschützt. Der Wald ist Jagdhabitat für Zwerg- und Mückenfledermäuse, die die Gebäude der Umgebung als Wochenstubenquartiere nutzen. Außerdem dürfte das Düsternbrooker Gehölz eine wichtige Flugroute für die Fledermäuse sein, die die Winterquartiere Krusenkoppel und Reventlouallee nutzen. Es gibt Nachweise von 6 Amphibien- und einer Reptilienart, u.a. Berg- und Fadenmolch sowie Moorfrosch. Konfliktpotenzial: Durch zunehmende Freizeitnutzung ggf. die Forderung nach weiterer Beleuchtung sowie Rodung von Bäumen, um Aussichtspunkte zu ermöglichen (siehe Ecke Düsternbrooker Weg / Kiellinie). Naturschutzfachliche Ziele - Erhalt der vollständigen Waldfläche, keine Rodung von Bäumen oder Entfernung von Gebüschstrukturen in der Unter- und Mittelschicht. Einstellung der forstlichen Nutzung und dadurch Erhöhung des Altbaumbestandes. - Erhalt der Dunkelräume und Förderung von Fledermäusen. Besonders die Flugrouten zu den Winterquartieren sind zu erhalten. - Aufwertung der Gewässer für Amphibien. - Erhalt als Rastplatz für Rabenvögel, zusätzliche Störungen sind zu vermeiden.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren in den nächstfolgenden Planungsebenen geprüft.

	- Betonung der Erholungs- und Schutzfunktion des Waldes.		
	e) Krusenkoppel Biotoptypen: Park mit großer Grünfläche und teilweise älterem Baumbestand auf dem Fördehang. Fauna: Bekanntes Jagdhabitat der Breitflügelfledermaus (Rote Liste 3). Im Stollenbunker neben der Freilichtbühne befindet sich eines der größten Kieler Fledermaus-Winterquartiere, u.a. mit Teichfledermaus (FFH-Anhang II). Konfliktpotenzial: Durch zunehmende Freizeitnutzung ggf. die Forderung nach weiterer Beleuchtung, Verdichtung des Wegenetzes sowie Rodung von Bäumen. Teilweise Erosionsproblematik in den Steilbereichen durch starke Nutzung während der Kieler Woche. Naturschutzfachliche Ziele - Erhalt des Jagdhabitats der Breitflügelfledermaus und der Bereich um das Winterquartier sowie der Flugstraßen zum Quartier durch Verzicht auf weitere Beleuchtung. - Aufwertung der Grünlandflächen in Randbereichen, die nicht genutzt werden, z.B. durch Mahdgutübertragung. - Erhalt der offenen, unzerschnittenen Grünflächen am Fördehang und weitere Extensivierung durch ein entsprechendes Mahdmanagement.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren in den nächstfolgenden Planungsebenen geprüft.
	Die einzelnen Gebiete sind aus naturschutzfachlicher Sicht nicht nur isoliert für sich zu betrachten, sondern auch hinsichtlich ihrer Funktion als Verbundkorridore für die mobilen Arten. Insbesondere für Fledermäuse und Amphibien sollte geprüft werden, wie die Bereiche zwischen den Gebieten sowie zu Flächen außerhalb des Plangebietes als Verbundachsen aufgewertet werden können.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren in den nächstfolgenden Planungsebenen geprüft.
	Erfassungen Aus Sicht des NABU sind folgende Erfassungen notwendig: - Biotoptypen - Brutvögel inkl. Eulen - Rastvögel*: Rabenvögel - Fledermäuse: - Wochenstubenquartiere - Bedeutende Jagdhabitate		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren in den nächstfolgenden Planungsebenen geprüft. VU / IEK bauen auf bestehenden Grundlagenplanungen auf. Eine Erarbeitung übergeordneter Konzepte ist in diesem Verfahrensschritt nicht vorgesehen.

	- Bedeutende Flugstraßen, insbesondere die zum Winterquartier Krusenkoppel - Amphibien *hinsichtlich der Wasservögel sollte geprüft werden, ob die Daten der OAG ausreichend sind. Der NABU behalten sich Ergänzungen dieser Stellungnahme vor und bitten um Rückäußerung, wie über ihre Stellungnahme befunden wurde, sowie um weitere Beteiligung am Verfahren.		
	<u>Anmerkung</u> Der NABU hat mit großer Verwunderung die Unterlagen für die Bauausschusssitzung zum 01.11.18 (Dok. 878/2018) zur Kenntnis genommen. Da für den Bereich der Förde vor Ende der Frist zur frühzeitigen Beteiligung (02.11.18) mit der Beschlussvorlage zur Bauausschusssitzung Tatsachen geschaffen werden, führt das die frühzeitige Beteiligung für diesen Bereich ein Stückweit ins ad absurdem. Zudem liegen den Unterlagen der Bauausschusssitzung für den Eingriff in die Förde weder eine UVS noch eine Prüfung der WRRL (Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens gem. §§ 27 WHG) oder Prüfung der MSRL (Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie) vor, die auf eine naturschutzrechtlich belastbare Variantenprüfung oder generelle naturschutzrechtliche Genehmigungsfähigkeit schließen lässt. Außerdem sollte man davon ausgehen, dass wenn schon Gelder aus dem Fördertopf „Zukunft Stadtgrün“ für die Sanierung der Spundwand genutzt werden, dass dann durch die Maßnahme wertvolle Biotope nicht zerstört, sondern gefördert werden.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Dass die Erneuerung des Berthold-Beitz-Ufers schon im Bauausschuss behandelt wird, ist dem Umstand geschuldet, dass durch den baulichen Zustand Gefahr im Verzug ist, und die Landeshauptstadt Kiel aufgrund der Verkehrssicherungspflicht gezwungen ist zu handeln.

Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept

Beteiligung Träger öffentlicher Belange gem. § 139 BauGB vom 04.10.2024 bis 03.11.2024

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen zum Bericht, Stand: 18.11.2024

Nr.	Hinweis	Zu Seite/ Kapitel	Abwägung
1	**LKA, Abteilung 3, Dez. 33 (Kampfmittelräumdienst)**		
	Im Gebiet sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z. B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das **Landeskriminalamt** **Dezernat 33, Sachgebiet 331** **Mühlenweg 166** **24116 Kiel** durchgeführt. Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.	Allgemein	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.
2	**Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR (GMSH) sowie weitere Anmerkungen FM, IM und CAU, PE 01.11.2024**		
	Im Bereich des Untersuchungsgebietes befinden sich zahlreiche Landes- und CAU Liegenschaften mit besonderer Bedeutung (siehe Anlage 1). Maßnahmenbezogene Einwendungen	Allgemein	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.

	sind in der im nachfolgenden und auch in Anlage 2 dargestellt und grundsätzlich bei der Überplanung des Gebietes zu berücksichtigen sowie das Land und das CAU intensiv in die Planung der Umsetzung der Maßnahmen einzubeziehen sowie prüffähige Unterlagen vorzulegen.		
	Kiellinie Süd – Mobilität und Verkehrsinfrastruktur: Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereiches zwischen Seeburg und Kunsthalle; Erleichterung der Querung zur geschützten Grünanlage Klein Elmelo bis zum Alten Botanischen Garten und ggf. Vergrößerung des Geltungsbereichs (CAU).	S. 183, 184	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung geprüft. Die Anordnung einer verkehrsberuhigten Zone kann in einer Kreisstraße nur bei entsprechenden verkehrlichen Voraussetzungen gem. VwV-StVO erfolgen.
	Kiellinie Süd – Grundstück GEOMAR: Für den Fall, dass das Grundstück in Landesbesitz bleibt dürfen keine Einschränkungen für die etwaige Bebaubarkeit formuliert werden (GSMH).	S. 184	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
	Kiellinie Süd – Mobilität und Verkehrsinfrastruktur: Alle Landesliegenschaften (insbesondere auch der Niemannsweg 220) müssen per PKW und für Lieferverkehr uneingeschränkt erreichbar bleiben(GSMH). Sowie alle im Bestand befindlichen Pkw-Stellplätze (FM).	S. 185	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und inVerfahren konkreter Objektplanungen berücksichtigt.
	Parkraumkonzept - Prüfung ob Teilfreigabe für die Öffentliche Nutzung des Landesparkhauses an der Reventlouallee erfolgen kann: Abstimmung LH Kiel / FM erforderlich, Parkangebote müssen auch zukünftig vorrangig, wenn nicht ausschließlich für Landeszwecke zur Verfügung stehen. Hinweis: das Landesparkhaus wird mehrfach im Bericht erwähnt, liegt jedoch außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches in der Plandarstellung (GSMH). Landeseigene Flächen werden nur freigegeben werden, sofern dies nicht zum Nachteil des Landes ist. Über konkrete Anfragen wird nach entsprechend konkreter Vorlage der Stadt durch das Land entschieden. (FM)	S.187, 245	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Fläche grenzt unmittelbar an das Untersuchungsgebiet der vorbereitenden Untersuchungen an, weshalb es ins Integrierte Entwicklungskonzept aufgenommen wurde. Sobald sich das Vorhaben konkretisiert, werden entsprechende Abstimmungen mit dem FM eingeleitet.
	Verkehrs- und Mobilitätskonzept - Parkraum – und Radwegkonzept, Barrierefreiheit: Abstimmung mit den Bedarfen der Landesliegenschaften erforderlich (GSMH). Das Land hat die Fahrradabstellanlagenkonzeption für den Campus DW sowie die Planung eines Ersatzneubaus für das Parkhaus Reventlouallee an den aktuell gültigen Richtzahlen der Stadt Kiel sowie dem Mobilitätskonzept des Landes ausgerichtet und in die Landesbauplanung überführt. Diese Planungen dürfen nicht durch das Vorhaben der Stadt beeinträchtigt werden (FM). Ebenso erfolgt für	S. 202, 208	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Konzepterstellung berücksichtigt.

	den Campus DW derzeit eine Bedarfsplanung für Ladeinfrastruktur und PV. Auch hier darf es zu keinen Einschränkungen kommen (FM).		
	Gestaltungshandbuch und Beleuchtungskonzept: Auswirkungen auf Landesliegenschaften aktuell nicht erkennbar, die hohen Sicherheitsanforderungen der Landesliegenschaften müssen berücksichtigt werden, Abstimmungen mit dem Land erforderlich (GSMH). Es wäre wünschenswert, wenn die Beleuchtungsintensität mit der Biodiversität an den Landesliegenschaften in Einklang gebracht wird (FM).	S. 202, 206-207	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine erneute Beteiligung erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des Rahmenplans, zu dem das Gestaltungshandbuch und das Beleuchtungskonzept Anlagen sind.
	Grunderwerb von Teilflächen zur Vorschuhung am Landeshausufer: Abstimmung LH Kiel / FM erforderlich Sicherheitsbelange des Landtages dürfen von einer gfls. zu übertragenden Grundstücksfläche nicht berührt werden (GSMH). Landeseigene Flächen werden nur freigegeben werden, sofern dies nicht zum Nachteil des Landes ist. Über konkrete Anfragen wird nach entsprechend konkreter Vorlage der Stadt durch das Land entschieden. Hiermit erfolgt ausdrücklich keine Zustimmung auf Basis des vorliegenden Entwicklungskonzepts (FM).	S. 212	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
	Erneuerung Eingangssituation Kiellinie Süd: evtl. Seeburg und IBZ betroffen, Abstimmung mit CAU und MBWK erforderlich (GSMH).	S. 213	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.
	Erneuerung Promenade zwischen Seeburg und GEOMAR: Abstimmung mit FM erforderlich, weitere Entwicklung des GEOMAR derzeit nicht bekannt, Abstimmung der Belange der CAU bzgl. Seeburg, Segelsportverein und Ruderhaus erforderlich (GSMH). Landeseigene Flächen werden nur freigegeben werden, sofern dies nicht zum Nachteil des Landes ist. Über konkrete Anfragen wird nach entsprechend konkreter Vorlage der Stadt durch das Land entschieden (FM).	S. 214	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.
	Erneuerung Promenade zwischen Seeburg und GEOMAR: Einbindung der Kunsthalle und Übergang zum Alten Botanischen Garten in die Promenade. (CAU)	S.213, 214	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt. Bspw. soll ein neues Leitsystem an der Promenade eingerichtet werden.
	Erneuerung Promenade Landeshausufer zwischen Reventlouwiese und Wasserschutzpolizei: Abstimmung LH Kiel / FM und IM erforderlich ((insbesondere bezüglich baulicher und rechtlicher, ungehinderter Befahrbarkeit zum Bootssteg/Krananlage der WSP mit Bootstrailern (s.u.)/ Rangier-/ Wendeflächen sowie die verkehrliche Anbindung des Gebäudes der WSP. Ferner	S.218	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt. Eine enge Abstimmung auch vor dem

	ggf. zusätzliche Stellplatzflächen) (GSMH). Landeseigene Flächen werden nur freigegeben werden, sofern dies nicht zum Nachteil des Landes ist. Über konkrete Anfragen wird nach entsprechend konkreter Vorlage der Stadt durch das Land entschieden. (FM)		Hintergrund der Sicherung der Funktionsabläufe der WSP ist vorgesehen.
	Neubau Meeresvisualisierungszentrum (MVZ) - LH Kiel strebt Eigentumsübertragung an: Abstimmung LH Kiel / FM erforderlich, siehe auch zu S.184 (GSMH). Eigentumsübergang der Liegenschaft ist abschließend zu klären, sofern die Stadt weiterhin ernsthaftes Interesse an der Liegenschaft hat. Bis dahin gilt: Landeseigene Flächen werden nur freigegeben werden, sofern dies nicht zum Nachteil des Landes ist. Über konkrete Anfragen wird nach entsprechend konkreter Vorlage der Stadt durch das Land entschieden (FM).	S. 246	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und weitere Abstimmungen verfolgt.
	Neubau Bootssteg Wasserschutzpolizei (WSP) - Steg samt Krananlage der WSP soll abgebrochen und an neu zu errichtender vorgeschuhter Spundwand wiedererrichtet werden: Abstimmung LH Kiel / FM und IM auch in Verbindung mit der verkehrlichen Anbindung des Bootssteges über die Promenade (s.o.) und wasserseitig (Konflikte Fähranleger, Fahrrinnen, andere Bootsstege) durch ggf. verringerte/ geänderte Verkehrsflächen erforderlich; das Land wird keine Bauverpflichtung mit konkreter Jahreszahl eingehen (GSMH).	S. 247	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen (s.o.).
	Neubau von vier Ruderstegen - Abbruch bestehender Ruderstege. Neubau von Ruderstegen die sowohl durch die Wassersportvereine als auch von anderen Besuchern der Kiellinie genutzt werden: Abstimmung der Belange der CAU bzgl. Segelsportverein und Ruderhaus erforderlich (GSMH). Erneuerung des Ruderpavillons in Planung (LPH4) Rudersteg wurde bereits neu beplankt. Künftige Gestaltungsanforderungen sind mit der CAU abzustimmen. (CAU)	S.251	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.
3	**Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie; PE 23.10.2024**		
	<u>Gashochdruckleitungen, Rohrfernleitungen</u> Durch das Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe dazu verlaufen erdverlegte Gashochdruckleitungen bzw. Rohrfernleitungen. Bei diesen Leitungen sind Schutzstreifen zu beachten, die von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelndem Pflanzenbewuchs frei zu halten sind. Bitte beteiligen Sie den aktuellen Leitungsbetreiber direkt am Verfahren, damit ggf. erforderliche Abstimmungsmaßnahmen (genauer Leitungsverlauf, Breite des Schutzstreifens etc.) eingeleitet werden können. … Die beim LBEG vorliegenden Daten zu den betroffenen Leitungen entnehmen Sie bitte der im Schreiben beigefügten Tabelle.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.

	Wenn die Beteiligung der Leitungsbetreiber bereits im Rahmen früherer Planungsverfahren durchgeführt wurde und zwischenzeitlich keine Veränderung des Leitungsverlaufs erfolgte, ist die Erfordernis einer erneuten Beteiligung der genannten Unternehmen durch die verfahrensführende Behörde abzuwägen. <u>Hinweise</u> Sofern im Zuge des o.g. Vorhabens Baumaßnahmen erfolgen, verweisen wir für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS® Kartenserver. Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht. Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen. Sofern Hinweise zu Salzabbaugerechtigkeiten und Erdölaltverträgen für Sie relevant sind, beachten Sie bitte unser Schreiben vom 04.03.2024 (unser Zeichen: LID.4-L67214-07-2024-0001). In Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange haben wir keine weiteren Hinweise oder Anregungen. …		
4	**Landschaftskammer Schleswig-Holstein; PE 15.10.2024**		
	Es bestehen keine Bedenken oder Änderungswünsche.		Eine Abwägung entfällt.
5	**Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz; PE: 30.10.2024**		
	<u>Belange des Küsten- und Hochwasserschutzes</u> Teile des Planungsgebiets liegen in einem ausgewiesenen Hochwasserrisikogebiet an der Küste nach § 59 Landeswassergesetz (LWG). In diesen Gebieten bestehen Bauverbote nach § 82 Abs. 1 Nr. 4 Landeswassergesetz (LWG). Maßgeblich für die Festsetzung der Hochwasserrisikogebiete ist die veröffentlichte Hochwassergefahrenkarte HWGK HW200. Abrufbar sind die aktuellen Hochwasserkarten unter: http://hochwasserkarten.schleswig-holstein.de/ Ausnahmen von den Verboten können nach § 82 Abs. 3 LWG zugelassen werden, wenn sie mit den Belangen des Küsten- und Hochwasserschutzes vereinbar sind und ein dringendes öffentliches Interesse vorliegt. Des Weiteren bestehen nach § 81 Abs. 3 LWG Nutzungsverbote auf dem Meeresboden in einem Bereich von weniger als 6 m Wassertiefe unter Seekarten-Null, mindestens		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden Hochwasserkarten ausgewertet. Die konkrete Ausgestaltung der Einzelmaßnahmen erfolgt im Rahmen der Objektplanung.

	jedoch innerhalb von 200 m Entfernung von der Uferlinie. Hier ist es u.a. verboten Abgrabungen, Aufschüttungen, Auf- oder Abspülungen oder Bohrungen vorzunehmen. Darüber hinaus besteht nach § 80 LWG eine Genehmigungspflicht für Anlagen an der Küste. Demnach bedürfen die Errichtung, Beseitigung oder wesentliche Änderung von Küstenschutzanlagen wie u.a. Spundwänden, Mauern, Deckwerken oder sonstigen Anlagen (wie Brücken, Treppen, Stege, Pfahlwerke, Zäune, Rohr-und Kabelleitungen) sowie Vor- oder Aufspülungen der Genehmigung der unteren Küstenschutzbehörde. Aufgrund dieser Stellungnahme können Schadenersatzansprüche gegen das Land Schleswig-Holstein nicht geltend gemacht werden. Eine Verpflichtung des Landes Schleswig-Holstein zum Schutz der Küste und zum Hochwasserschutz sowie eine Entschädigung bei Hochwasser- und Eisschäden besteht nicht. Bei Ausweisung von Baugebieten in gefährdeten Bereichen bestehen gegenüber dem Land Schleswig-Holstein keine Ansprüche auf Finanzierung oder Übernahme notwendiger Schutzmaßnahmen.		
6	**Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr, Schleswig-Holstein; PE 30.10.2024**		
	Gegen die o. a. Bauleitplanung bestehen in straßenbaulicher und verkehrlicher Hinsicht keine Bedenken. Straßen des überörtlichen Verkehrs, die in der Verwaltung des LBV-SH liegen werden von der o. a. Bauleitplanung nicht betroffen. <u>Hinweis von der Stabstelle Baustellenkoordinierung:</u> Damit sich die Anbindung des Bebauungsgebietes an/über das klassifizierte Straßennetz und Materialtransporte für die Erschließung des Bebauungsgebietes nicht mit Baumaßnahmen des LBV.SH überschneiden, sind die Arbeiten zur Erschließung des Bebauungsgebietes im Vorwege mit der Baustellenkoordinierung des LBV-SH abzustimmen. Die Abstimmung mit der Baustellenkoordinierung des LBV.SH hat über das Funktionspostfach baustellenkoordinierung@lbv-sh.landsh.de zu erfolgen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.
7	**Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landesentwicklung – Fischerei und Forst, Schleswig-Holstein; PE 24.10.2024**		
	Wir haben die von Ihnen übermittelten Unterlagen auf mögliche Fischereiliche Betroffenheit im Rahmen der möglichen späteren Umsetzung geprüft und sehen insbesondere bezüglich der vorgestellten Entwicklungsziele Wasserbau (d.h., Sanierung des Uferschutzwerkes, Modernisierung Seebad Düsternbrook und Einrichtung eines öffentlichen Steges im Bereich Kiellinie Nord) mögliche fischereiliche Betroffenheiten. Speziell Arbeiten im Rahmen von Neuanlagen		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.

	oder Modernisierungen der Uferbefestigungen könnte zu einer Betroffenheit der ufernah stattfindenden Reusenfischerei in der Kieler Förde im Bereich der Kiellinie führen. Zusätzlich können jegliche Bauarbeiten in den Flachwasserbereichen, welche wichtige Fischaufwuchs und -laichgebiete darstellen, zu negativen Effekten für die vorkommende Fischartengemeinschaft führen. Um diesen vorzubeugen wäre z.B. die zeitliche Verlagerung der entsprechenden Bauarbeiten auf Zeiten außerhalb wichtiger Laichzeiten denkbar. An erster Stelle ist hierbei die Laichzeit des westlichen Frühjahrslaicher-Herings zu nennen, welche sich etwa auf den Zeitraum Ende Januar bis Ende April erstreckt (Oryet al., 2024). Die obere Fischereibehörde bittet daher um erneute Beteiligung zu einem späteren Zeitpunkt, bei dem die Planung der zu realisierenden Maßnahmen und deren zeitliche Umsetzung schon weiter vorangeschritten sind.		
8	**Landesamt für Landwirtschaft und nachhaltige Landesentwicklung – Untere Forstbehörde Kiel, Plön, NMS LLUR 335, Schleswig-Holstein; PE 28.10.2024**		
	Es bestehen keine waldrechtlichen Bedenken zu dem aktuellen Stand der vorbereitenden Untersuchungen mit integriertem, städtebaulichen Entwicklungskonzept für den Bereich Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang. Der Bestand des Düsternbrooker Gehölzes wird neben dem Landeswaldgesetz wesentlich durch den Denkmalschutz gesichert. Die geplante Optimierung der Erschließung und ggf. Wiederherstellung historischer Anlagen bewegen sich gem. Entwicklungskonzept in diesem Rahmen. Im Entwicklungskonzept ist keine Waldkartierung enthalten (aus dem Jahr 2018, liegt Ihnen vor). Eine Konkretisierung bzw. Abgrenzung waldrechtlicher Belange bezüglich evtl. Waldabstände zu Gebäuden und genehmigungspflichtigen baulichen Anlagen oder zur evtl. Überplanung von Waldflächenanteilen mit einer anderen Art der Nutzung ist auf dieser Planungsebene ohne flächenscharfe Darstellung nicht möglich. Im Ergebnis stehen den im Entwicklungskonzept genannten Planungsziele keine waldrechtlichen Regelungen entgegen.		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Verfahren der konkreten Objektplanung erfolgt eine erneute Beteiligung.
9	**Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus – Schleswig-Holstein; PE: 01.11.2024**		
	<u>Referat 44 (Häfen, Schiffahrt)</u> Der Bericht berücksichtigt bei der Bestandsaufnahme Schifffahrts Belange nur partiell. Auf das Gebiet wirken bestehende Fährlinien nach Skandinavien und weitere Schiffsverkehre zum Beispiel im Zusammenhang mit Werftaktivitäten oder der Bundeswehr ein. Ebenso sind Emissionen aus der Kreuzfahrtschifffahrt vorhanden. Die mit diesen Verkehren verbundenen Imissionen auf das Sanierungsgebiet sind bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Gleiches gilt für die bereits vorhandenen Sportboothäfen und deren Emissionen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.

10	**Stadtwerke Kiel AG sowie die Fachbereiche der SWKiel Netz GmbH**		
	Es bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Seitens der Fernwärmeversorgung ist für den Düsternbrooker Weg 1 (Kunsthalle) die Erneuerung des Netzanschlusses geplant. <u>Hinweis zur Bestandsanalyse, Seite 158:</u> Trinkwasserversorgung: Das Trinkwasserversorgungsnetz der Stadtwerke Kiel AG ist auf eine hygienisch einwandfreie Trinkwasserversorgung dimensioniert. Eine temporäre Wasserversorgung ist über Standrohre und Hydranten unter Wahrung der Trinkwasserhygiene möglich. Entsprechende Standrohre können von der Stadtwerke Kiel AG gemietet werden. Ist eine kontinuierliche Abnahme -und damit die Trinkwasserhygiene- gewährleistet, können zusätzliche Netzanschlüsse über das Netzanschlussportal der SWKiel Netz GmbH beantragt werden. Stromversorgung: Sollten die Sporthäfen einen Netzanschluss zum Laden von emissionsarmen Schiffen benötigen, ist dieser über das Netzanschlussportal der SWKiel Netz GmbH zu beantragen. Ein Anschluss an eine Spannungsebene, bezogen auf die Anschlussleistung ist möglich. Ist eine kontinuierliche Abnahme gewährleistet, können zusätzliche Netzanschlüsse über das Netzanschlussportal der SWKiel Netz GmbH beantragt werden.		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
11	**Deutsche Telekom Technik GmbH, PE: 24.10.2024**		
	Gegen die o.a. Planung haben wir keine Bedenken, folgenden Hinweis bitten wir aber zu beachten: Sämtliche Änderungen an Anlagen der Telekom Deutschland GmbH, die aufgrund von Baumaßnahmen in einem förmlich festgelegten Entwicklungs-/Sanierungsgebiet und damit zusammenhängende Arbeiten erforderlich werden, sind erstattungspflichtig und werden somit dem Veranlasser in Rechnung gestellt. Falls aufgrund von Sanierungsarbeiten Änderungen an Anlagen der Telekom erforderlich werden sollten, bitten wir um zeitgerechte Information, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, damit unsere Arbeiten ebenfalls zeitgerecht durchgeführt werden können. Für die unsererseits erforderlichen Arbeiten erstellen wir dann gerne einen Kostenvoranschlag.		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.

	Vor der Ausführung der Arbeiten benötigen wir dann die Kostenübernahmeerklärung des Veranlassers. Falls im Plangebiet vom Sanierungsträger der Aufbau einer zukunftsträchtigen TK-Infrastruktur durch die Telekom Deutschland GmbH gewünscht wird, bitten wir um rechtzeitige Kontaktaufnahme. Unsere Kontaktdaten lauten: Deutsche Telekom Technik GmbH Planungsanzeigen Fackenburger Allee 31b 23554 Lübeck Vorzugsweise per Mail: T-NL-N-PTI-11-Planungsanzeigen@telekom.de		
12	**Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport, LKA, PE: 07.10.2024**		
	Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z. B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 331 Mühlenweg 166 24116 Kiel durchgeführt. Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räummaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.
13	**Umweltschutzamt; PE: 04.11.2024**		
	Stellungnahme der unteren Wasserbehörde (18.1.1) Die Stellungnahme aus der Ämterbeteiligung wurde überwiegend berücksichtigt. Das Abwägungsergebnis sagt jedoch aus, dass die Tabelle auf Seite 173 (jetzt 158) um eine Schwäche hinsichtlich des steigenden Meerwasserspiegels ergänzt worden sei. Dieses kann nicht nachvollzogen werden. Die folgende Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung behält demnach weiterhin Bestand:	S. 158	Die Schwäche wurde in der Auflistung ergänzt.

	„In der Tabelle auf S. 173 wird als Stärke das vorhandene Trennsystem angesprochen, was generell auch richtig ist. Allerdings sollte man in diesem Zusammenhang als mögliche Schwäche mit aufnehmen, dass es bei einem steigenden Meereswasserspiegel je nach Höhenlage der Einleitungsstellen zu Rückstau in den Kanälen kommen kann, was zu Problemen bei der Niederschlagswasserentwässerung führen kann. Auch aus diesem Aspekt ist eine naturnahe Regenwasserbewirtschaftung wichtig. Das betrifft im Übrigen alle Einleitungsstellen in die Förde, nicht nur im Bereich der Kiellinie.“ (vgl. Ämterbeteiligung vom 19.07.24)		
	Stellungnahme der unteren Bodenschutzbehörde (18.1.2) Die Stellungnahme aus der Ämterbeteiligung behält weiterhin Bestand: „Seitens der unteren Bodenschutzbehörde bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die vorgestellten Maßnahmen, unsere Stellungnahme lautet: <u>Altlastverdächtige Flächen und Verdachtsflächen</u> Der Bereich der heutigen Kiellinie wurde nach dem 2. Weltkrieg im Durchschnitt um 20 m, im Bereich südlich der Reventloubrücke auch um bis zu 80 m vorgeschüttet. Die Qualität des für die Vorschüttung verwendeten Bodenmaterials ist nicht bekannt, so dass Schadstoffbelastungen nicht ausgeschlossen werden können. Im Planungsgebiet befinden sich einige altlastverdächtige Flächen und Verdachtsflächen (Tankstellen, Bootslagerplätze, kleinere Werftbetriebe, ehemalige Torpedoinspektion, Altablagerungen im Bereich der Orchideenwiese und der Koesterallee), die überwiegend noch nicht orientierend untersucht sind. In diesen Bereichen können demnach Kontaminationen des Untergrunds nicht ausgeschlossen werden. Im Vorfeld sind in diesen Bereichen fachgutachterliche Bodenuntersuchungen zur Klärung des Altlastenverdachts einzuplanen. Grundsätzlich ist die Beteiligung der unteren Bodenschutzbehörde bei allen Baumaßnahmen, die mit nennenswerten Eingriffen in den Boden verbunden sind, erforderlich. Ebenso ist zu bedenken, dass der Boden im Bereich der Wasserflächen mit Schadstoffen belastet sein kann, so dass auch bei Nassbaggerarbeiten und bei einer Nutzung dieser Flächen (Strandbereiche) die untere Bodenschutzbehörde zu beteiligen ist. <u>Vorsorgender Bodenschutz</u> Die Böden im Bereich der vorhandenen Grünanlagen (insbesondere Krusenkoppel, Düsternbrooker Gehölz, Forstbaumschule und Diederichsenpark) sind besonders schützenswert. Bei Arbeiten in diesen Bereich sind Maßnahmen zum vorsorgenden Bodenschutz zu beachten, die		Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt. Es bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Die Hinweise werden zur

	auch die Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerflächen, Zufahrts- und Baustraßen betreffen. Vorsorgender Bodenschutz dient dem Erhalt der natürlichen Bodenfunktionen (z.B. Wasserspeicher, Puffer und Filter für das Grundwasser, lokale Klimaregulierung, Grundlage für Organismen und Pflanzen). Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Die Versiegelung von Flächen ist auf das notwendige Maß zu beschränken, bei unvermeidbaren Versiegelungsmaßnahmen (z.B. Wege, Stellplätze) sind vorzugsweise versickerungsfähige Oberflächenbefestigungen zu verwenden. Bei Bodenbewegungen/Erdarbeiten in größerem Umfang (> 500 m³) ist eine bodenkundliche Baubegleitung vorzusehen.“ (vgl. Ämterbeteiligung vom 19.07.24) Eine Verschiebung der vorgebrachten Anregungen in das weitere Verfahren (gemäß Abwägungsergebnis) wird nur als ausreichend angesehen, wenn eine Teilnahme an den Arbeitskreisen für die jeweiligen Maßnahmen und somit frühzeitige Berücksichtigung der Belange sichergestellt ist. Hier sollte eine Teilnahme des Umweltschutzamtes insbesondere bei den Maßnahmen B 1-3, B 6-29 sowie B34-44 sichergestellt sein. Eine Ergänzung als Akteur „Umweltschutzamt“ in den jeweiligen Maßnahmenblättern ist vorzunehmen.		Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt. Der Akteur Umweltschutzamt wird in die genannten Maßnahmenblätter übernommen.
	Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde (18.2.1) Die Stellungnahme aus der Ämterbeteiligung wurde überwiegend berücksichtigt. Sowohl im Analyseteil des Berichts als auch im Rahmen der Maßnahmenbeschreibung ist der Arten- und Naturschutz jedoch in Teilbereichen weiterhin nicht ausreichend berücksichtigt. Wir schlagen daher folgende Ergänzungen vor:		
	S. 33.: Hier muss es im Zwischentitel „Baumschutzverordnung“ statt „Baumschutzordnung“ heißen. Den ersten Absatz bitte ändern: “In der LH Kiel besteht einerseits eine Stadtverordnung zum Schutze des Baumbestandes im Außenbereich der Landeshauptstadt Kiel (zuletzt geändert am 25.01.1993), andererseits eine Satzung zum Schutze des Baumbestandes im Innenbereich der Landeshauptstadt Kiel (26. Januar 2000). Für den Geltungsbereich der VU Kiellinie findet im Bereich des LSG sowie beispielsweise auch der Schwanenwiese und der Reventlouwiese	S. 33	Die Textänderungen wurden übernommen.

	Baumschutzverordnung Anwendung, in den Innenbereichsflächen die Baumschutzssatzung. In den Außenbereichsflächen ist außerdem die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung anzuwenden“		
	S. 60: Textbaustein zu sensiblen Naturräumen Folgenden Absatz bitte ergänzen: „Die Grün- und Freiflächen umfassen ebenfalls eine Vielzahl von sensiblen Naturräumen und -elementen. Von daher sind sie dazu prädestiniert, das Stadtklima zu verbessern und zum Erhalt der biologischen Vielfalt und zur Naturerfahrung beizutragen. Das LSG hat schwerpunktmäßig besondere Schutzziele zur Erhaltung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, der Nutzungsfähigkeit der Naturgüter und des Landschaftsbildes. Es ist kein ausgewiesener Natur- „Erlebnisraum“. Verbotstatbestände und genehmigungspflichtige Maßnahmen sind in der VO definiert.“	S. 60	Die Ergänzung knüpft inhaltlich nicht an den Textbaustein an. Von daher wurde die Ergänzung hier nicht übernommen. Ein Hinweis auf die besondere Schutzwürdigkeit des LSG, seiner Ziele und deren notwendige Beachtung im weiteren Verfahren wurde zwei Absätze höher eingefügt.
	S. 70: Absatz „Mariner Landschaftsraum“ Absatz bitte ändern: Ein wesentlicher Bestandteil des Landschaftsraums ist die Förde. Neben den durch die Nutzung durch Wassersport, Fährverkehr und Hafenwirtschaft frequentierten Bereichen gibt es auch geschützte marine Flächen. Hierzu zählen an der Kieler Förde insbesondere die Seegraswiesen sowie die Hartsubstrate (Muschelbestände, Seepoggen u.a.), die auf festem Material siedeln, z.B. Kaimauern, Steinschüttungen, Dalben sowie ggf. Riffe. […]“	S. 70	Die Textänderungen wurden übernommen.
	Karte S. 71: Die Ausdehnung des Seegraswiesenbestands sollte gem. Karte Naturschutz-GIS als Flächenschraffur dargestellt werden (von der Nordseite des Sporthafen Düsternbrook an bis zur Gorch-Fock-Mole).	S. 71	Der Änderungsvorschlag wurde nicht berücksichtigt. Die Darstellung mittels Piktogrammen dient der schnellen Erfassbarkeit der Karte auch für fachfremde Leser*innen. Eine Flächenschraffur würde die Lesbarkeit der Karte in diesem Falle deutlich einschränken. Außerdem liegt der Schwerpunkt dieses Konzeptes auf dem städtebaulichen, integrierten Fokus, nicht auf den fachlichen Arten- und Naturschutzbelangen. Für weitere fachspezifische Informationen und ihre Einbeziehung, z.B. auch für noch nicht erfasste Bestände, können die Be-

	 Hinweis: Es gibt jedoch auch Bestände, die noch nicht kartenmäßig erfasst sind; hierzu sollte ein Hinweis in die Karte aufgenommen werden. Ggf. können als Ergänzung die bereits vorhandenen Symbole außerhalb der Fläche eingefügt werden, um weitere Seegrasbestände außerhalb der Fläche darzustellen.		lange im weiteren Verfahren der einzelnen Maßnahmenumsetzung mit einbezogen werden.
	<u>Maßnahme B.2.29 Umsetzung der Pflegewerke</u> Bitte ergänzen: „Entwicklungsziele: - Wiederherstellung besonderer landschaftlicher Prägungen unter Berücksichtigung arten- und naturschutzrechtlicher Belange - Erstellung und Umsetzung von denkmalpflegerischen Zielplanungen - Behutsame Wiederherstellung historischer Sichtbezüge unter Berücksichtigung arten- und naturschutzrechtlicher Belange - Instandsetzung baulicher Anlagen in historischen Grünanlagen - Konzeption und Verbesserung der Wege und Wegebeziehungen“		Die Textänderungen wurden übernommen.
	<u>Maßnahme B.3.34 Neubau der Seebrücke</u> Bitte ergänzen: „Entwicklungsziele: - Verbesserung der wasserseitigen Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten unter Berücksichtigung arten- und naturschutzrechtlicher Belange		Die Textänderungen wurden übernommen.

	- Zugang zum Wasser verbessern - Optimierung des Bellevue-Anlegers für einen parallelen Fährverkehr mit Badestelle		
	Einige Punkte (u.a. allgemeine Hinweise zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung, Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange, Berücksichtigung der Baumschutzbelange) wurden in das spätere Verfahren verlagert. Hier gilt analog zur Forderung der uBB (siehe oben), dass eine zwingende Teilnahme an Arbeitskreisen und frühzeitige Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben und Belange der uNB sichergestellt werden muss.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.
	Stellungnahme aus Sicht des Immissionsschutzes (18.2.2) bei der Grundlagenermittlung für die VU haben wir schon 2018 auf das ruhige Gebiet „LSG Kieler Fördeumgebung“ aus dem Lärmaktionsplan (LAP) hingewiesen. Der LAP sollte daher unter 3.3.3 als weitere Planung aufgeführt werden.		Der Lärmaktionsplan wurde unter 3.3.3 als weitere Planung aufgeführt.
	Stellungnahme aus Sicht des Klimaschutzes (18.3) Die Anregungen aus der Ämterbeteiligung wurden vollständig berücksichtigt. Eine weitere Stellungnahme ist daher nicht erforderlich.		Keine Abwägung erforderlich
14	**Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein, PE: 16.10.2024 bzw. 23.10.2018**		
	Die Stellungnahme vom 23.10.2018 wurde sinngemäß in der VU Kiellinie der Stadt Kiel berücksichtigt. Sie ist weiterhin gültig.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
15	**Amt für Bauordnung, Vermessung und Geoinformation, Abt. Bauaufsicht und Denkmalschutz / Untere Denkmalschutzbehörde, PE: 04.11.2024**		
	Südlich des Diederichsenparks und an der Kiellinie fehlen in der Darstellung einige Markierungen der denkmalgeschützten Gebäude. Es fehlen folgende Objekte: - Bismarckallee 19 (ONR 10639 LD) - Roonstraße 12 (ONR 12088 LD) - Roonstraße 14 (ONR 10734 LD) - Bismarckallee 6 (ONR 37314 LD) - Kiellinie 71, Krupp`sche Villa (ONR 27058 LD) - Düsternbrooker Weg 92, Innenministerium (ONR 50333 LD) - Kiellinie 5, Gästehaus der CAU (50329 LD) Es wurden folgende Objekte falsch markiert:	S. 25	Die Hinweise und Anmerkungen wurden berücksichtigt.

	- Bismarckallee 29 steht nicht unter Denkmalschutz - Bismarckallee 8 steht nicht unter Denkmalschutz - Lindenallee 21, ehemalige Großvilla, der denkmalgeschützte Teil ist nur der vordere Gebäudeteil zur Lindenallee gerichtet und nicht der hintere Gebäudeteil - die Beschriftung der ehemaligen Marineakademie ist fälschlicherweise am südlich angrenzenden Finanzministerium Des Weiteren ist das Archäologischen Interessengebiet nach heutigem Stand wesentlich größer, als dargestellt. Wenden Sie sich hierfür bitte an das Archäologische Landesamt Schleswig-Holstein, um die genaue Größe und Infomationen zu dem Archäologischen Interessengebiet zu erhalten (wahrscheinlich wurde das Gebiet vergrößert).		
	Bei allen Tiefbaumaßnahmen im Archäologischen Interessensgebiet und bei großflächigen Maßnahmen größer als 1 ha ist das Archäologische Landesamt zu beteiligen.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.
	Auf Seite 204 wurde die Maßnahme 28 zweimal in die Übersichtskarte eingetragen.	S. 204	Der Hinweis wurde berücksichtigt.
	Die Maßnahmenbeschreibung zu 28 auf Seite 235 bezieht sich auf die Sanierung der Treppenanlage „Hirschfeldblick“, hier ist zu korrigieren, dass diese Treppenanlage nicht unter Denkmalschutz steht. Eventuell wurde diese mit der Treppe mit Aussichtsterrasse im Dietrichsenpark verwechselt, welche unter Denkmalschutz steht (ONR 50762 LD).	S. 235	Die Hinweise und Anmerkungen wurden berücksichtigt.
	Die Maßnahmen, bei denen die Untere Denkmalschutzbehörde mit einzubeziehen ist, sind die Maßnahmen 11, 12, 20, 21, 23, 37. Diese wurden auch bei der jeweiligen Maßnahmenbeschreibung in der Voruntersuchung berücksichtigt.		Eine Abwägung entfällt.
16	**Uniper Kraftwerke GmbH, PE: 14.10.2024**		
	Uniper Kraftwerke GmbH, vertritt in Kiel keine Interessen mehr. Insofern haben werden keine Anregungen zu der vorgelegten Untersuchung vorzutragen. Zu Entlastung wird darum gebeten, das Unternehmen aus der Liste der Träger öffentlicher Belange der Stadt Kiel zu streichen.		Eine Abwägung entfällt.

17	**Richtfunk; Ortungs-, Navigations-, Flugfunk; Campusnetze Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen; PE: 07.10.2024**		
	Da eine Betroffenheit des Richtfunks durch die Planung unwahrscheinlich ist, erfolgt unsererseits keine weitere Bewertung. Ein möglicher Grund dafür ist: 1.Die Baumaßnahme weist eine geringe Bauhöhe auf. Es handelt sich dabei um einen Bebauungsplan mit einer Bauhöhe von unter 20 Meter bzw. um eine Planung einer Solar- / Photovoltaik-Freifläche. Eine Richtfunk-Untersuchung zu solchen Planungen ist nicht erforderlich. 2.Entweder ist die Bauhöhe unbekannt oder es handelt sich um eine Maßnahme mit einer unveränderten Bauhöhe. Zum Beispiel: Flurbereinigung, Landschafts- / Naturschutz, unterirdische Leitung oder Aufhebungsverfahren. 3.Flächennutzungspläne, Regionalpläne, Raumordnungspläne oder Entwicklungsprogramme sind planungsrechtliche Maßnahmen, die sich in einem früheren Planungsstadium befinden. Im nachgelagerten Verfahren wird konkrete Baumaßnahme erneut angefragt. Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass die Bundesnetzagentur im Bereich Funkbetroffenheit keine Stellungnahme im Sinne des § 4 BauGB oder § 74 VwVfG oder § 9 BImSchG abgibt. Der Aufgabenbereich der Bundesnetzagentur im Bereich der Frequenzverwaltung ergibt sich aus den Vorschriften des Teils 6 des Telekommunikationsgesetzes ("Frequenzordnung"). Die danach gemäß § 88 TKG bestehende Aufgabe der Bundesnetzagentur zur Sicherstellung einer effizienten und störungsfreien Frequenznutzung bezieht sich auf die physikalischen Auswirkungen von verschiedenen Frequenznutzungen untereinander, jedoch nicht auf Beeinträchtigungen von Frequenznutzungen durch Bauwerke. Letztere sind keine Funkstörungen im Sinne des Telekommunikationsgesetzes. Sofern also die Bundesnetzagentur Informationen über Frequenzzuteilungsnehmer im zu beplanenden Bereich übermittelt, geschieht dies nicht in Ausfüllung ihres eigenen Aufgabenbereichs, sondern im Rahmen von Amtshilfe nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 VwVfG. Nach § 5 Abs. 3 Nr. 2 VwVfG. Wir leiten Ihre Anfrage aber in jedem Fall an die zuständigen Stellen bei uns im Hause weiter. Bitte richten Sie Anfragen zu oben genannten Planungen ab sofort an die Fachstellen: Ausbau der Elektrizitäts-Übertragungsnetze; Bundesnetzagentur, Referat 814, Postfach 80 01, 53105 Bonn; E-Mail-Adresse: verfahren.dritter.nabeg@bnetza.de;		Eine Abwägung entfällt.

	Prüf- und Messdienst; Bundesnetzagentur, Referat 511, Canisiusstraße 21, 55122 Mainz; E-Mail-Adresse: PMD-BauLp@BNetzA.de. Bei Betroffenheit erhalten Sie von den Fachreferaten eine gesonderte Stellungnahme.		
18	**Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, PE: 15.11.2024**		
	Ob und inwiefern eine konkrete Beeinträchtigung der militärischen Interessen tatsächlich vorliegt, kann erst im weiteren Verfahren durch unsere Fachdienststellen geprüft werden. Aufgrund der Nähe zum Marinearsenal Dienstort Kiel ist eine Beeinträchtigung wahrscheinlich und muss im weiteren Verlauf geprüft und bewertet werden. Inhaltlich bleibt somit unsere Stellungnahme vom 02.11.2018 – Zeichen I-184-18-SON weiterhin aufrechterhalten. Es wird um Beteiligung bei den Folgeplanungen gebeten.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.
	Stellungnahme vom 02.11.2018 Belange der Bundeswehr sind berührt, jedoch nicht betroffen. Das Plangebiet befindet sich im Norden in der Nähe verschiedener Bundeswehr-Liegenschaften zum Marinestützpunkt Kiel. Ob und inwiefern eine konkrete Beeinträchtigung der militärischen Interessen tatsächlich vorliegt, kann in dieser frühen Planungsphase ohne das Vorliegen weiterer konkreter Angaben, wie z.B. genaue Standortkoordinaten in WGS 84 (Grad, Minute, Sekunde), Ausgestaltung der Anlagen, genaue Gebäudehöhenangaben, … nicht beurteilt werden. Eine weitere Beteiligung (in den Nachfolgeverfahren wie z.B. Bauanträgen…) des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr **unter Angabe unseres o.a. Aktenzeichens** ist daher erforderlich.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung berücksichtigt.
19	**Naturschutzbund Deutschland, NABU Gruppe Kiel, PE: 5.11.2024**		
	1.1. Rechtliche Voraussetzungen • Im vorgelegten städtebaulichem Entwicklungskonzept wird nur teilweise und sehr knapp in Kap. 3.3.2 auf rechtlich notwendige Prüfungen der naturschutzfachlichen Belange eingegangen. Diese sollten aber schon im Vorfelde bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes stärker berücksichtigt werden, auch wenn die eigentlichen Prüfungen erst auf Grundlage der konkreten Eingriffsplanung stattfinden wird. Eine frühzeitige Berücksichtigung der Konflikte und Einplanung von Maßnahmen verhindert ggf. später Verzögerungen bei der Umsetzung sowie hohe Folgekosten aufgrund von Umplanungen. Folgende Prüfungen werden im Zuge der Planungen notwendig: WRRL (Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens gem. §§27 WHG)		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung geprüft.

	• MSRL (Prüfung der Vereinbarkeit mit der Meeresstrategie Rahmenrichtlinie) • Natura 2000-(Vor-)Prüfung➢ Artenschutzrechtliche Prüfung gem. BNatSchG • Prüfung auf Betroffenheit von geschützten Biotopen gem. BNatSchG i.V.m. LNatSchG • Prüfung gem. Landeswaldgesetzt • UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) • Prüfung gem. Naturdenkmalverordnung der Stadt KielPrüfung gem. Baumschutzordnung/-satzung der Stadt Kiel		
	1.2 Natur- und Artenschutz Der Bereich der Kiellinie wird stark anthropogen genutzt, weswegen der Schwerpunkt des Entwicklungskonzeptes auf der Nutzung liegt. Dennoch befinden sich im Betrachtungsraum naturschutzfachlich hochwertige Gebiete, wie Bsp. die Orchideenwiese, das Düsternbrooker Gehölz, die Förde oder zwei unterirdische Fledermauswinterquartiere. In der Bestandsanalyse des vorgelegten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wird ausführlich auf die städtebauliche Situation sowie Nutzung und Verkehr eingegangen. **Eine ausführliche Analyse der naturschutzfachlichen Wertigkeit fehlt vollständig**, was aus Sicht des NABU Kiel **ein erhebliches Defizit des Entwicklungskonzeptes** darstellt. Es werden zwar Grünflächen aufgelistet, aber nur unter dem Gesichtspunkt der Nutzung betrachtet. Der Bereich der Kiellinie wird stark anthropogen genutzt, weswegen der Schwerpunkt des Entwicklungskonzeptes auf der Nutzung liegt. Dennoch befinden sich im Betrachtungsraum naturschutzfachlich hochwertige Gebiete, wie Bsp. die Orchideenwiese, das Düsternbrooker Gehölz, die Förde oder zwei unterirdische Fledermauswinterquartiere. In der Bestandsanalyse des vorgelegten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wird ausführlich auf die städtebauliche Situation sowie Nutzung und Verkehr eingegangen. **Eine ausführliche Analyse der naturschutzfachlichen Wertigkeit fehlt vollständig**, was aus Sicht des NABU Kiel **ein erhebliches Defizit des Entwicklungskonzeptes** darstellt. Es werden zwar Grünflächen aufgelistet, aber nur unter dem Gesichtspunkt der Nutzung betrachtet. (…) Aus diesem Grund ist aus Sicht des NABU Kiel bei der Planung **ein übergeordnetes Habitatschutzkonzept sowie Biotopverbundsystem** auf Basis der oben genannten Analyse zu erarbeiten und in die einzelnen Maßnahmen (Kap. 8.3) zu integrieren. (…)		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung i geprüft. VU / IEK bauen auf bestehenden Grundlagenplanungen auf. Eine Erarbeitung übergeordneter Konzepte ist nicht vorgesehen und Bestandteil einer VU.
	1.3 Klimaschutz 1.3.1 Maßnahmen zur Reduzierung klimaschädlicher Gase Bäume sind ein wichtiger Baustein zum Klimaschutz, den Städte leisten können, wobei ältere Bäume aufgrund der Größe bzw. Blattanzahl/-oberfläche den Hauptanteil dazu beitragen. Daher hat der Erhalt des Baumbestandes eine sehr hohe Priorität. Baumrodungen sind nur aus		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein Variantenentscheid für oder gegen eine autofreie Kiellinie zwischen Marinearsenal und Kreuzung Lindenallee unter Beteiligung der Öffentlichkeit ist in Vorbereitung (Drs.-

	Gründen der Verkehrssicherung durchzuführen oder wenn es aus baulichen Gründen unvermeidbar ist. Rodungen aus rein „optischen“ Gründen, Bsp. freihalten einer Aussicht, lehnt dagegen der NABU Kiel ab. Außerdem ist der Baumbestand durch Neupflanzungen zu erhöhen. Die Mobilitätswende hin zum autofreien Verkehr ist ein weiterer wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz. Die Kiellinie zwischen dem Marinearsenal und Kreuzung Düsternbrooker Weg am ZBW ist daher autofrei zu gestalten. Weitere Details sind den einzelnen Stellungnahmen zum Maßnahmenkatalog zu entnehmen.		Nr. 0134/2023) und wird in einer der kommenden Ratsversammlungen entschieden. Eine autofreie Verlängerung in Richtung Süden ist aus Gründen der Daseinsvorsorge (z.B. Anschluss an ÖPNV) nicht vorgesehen.
	Die mögliche Reduzierung von Straßenlaternen auf das Notwendigste befördert das Energiesparen, ein weiterer wichtiger Baustein für den Klimaschutz.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren in den nächstfolgenden Planungsebenen geprüft. Die Abwägung zur Beleuchtung bezieht nicht nur Energiesparen und Klimaschutz ein, sondern muss auch die Daseinsvorsorge beachten (z.B. Sicherheitsgefühl Aller Nutzenden, Kriminalprävention). Weiter sind die technischen Richtlinien für die Beleuchtung öffentlicher Straßen zu beachten.
	1.3.2 präventive Maßnahmen hinsichtlich der Folgen der Klimaerwärmung Durch eine Entsiegelung von Flächen werden nicht nur neue Lebensräume für Tiere geschaffen, sondern auch Flächen, wo Regenwasser versickern kann. Kiel strebt an, sich als Schwammstadt zu entwickeln. Hierzu ist eine Entsiegelung von Flächen notwendig, dies ist auch in dem städtebaulichen Entwicklungskonzept zu berücksichtigen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, Ansätze der Schwammstadt wurden im Konzept berücksichtigt, eine konkrete Umsetzbarkeit wird im Verfahren der konkreten Objektplanungen geprüft.
	2. Maßnahmenkonzept		
	1. Integrierte Rahmenplanung Kiellinie Die Erstellung einer integrierten Rahmenplanung inklusive eines Beleuchtungskonzeptes wird vom NABU Kiel begrüßt. Die im Teil 1 genannten Punkte sind dabei zu berücksichtigen. Der Arten- und Naturschutz ist ein zentraler Bestandteil einer integrierten Rahmenplanung. • Ausführliche Bestandsanalyse auf Grundlage einer aktuellen Biotoptypen-Kartierung sowie Darstellung bekannter faunistischer Vorkommen • Erstellung eines übergeordnetes Habitatschutzkonzeptes inkl. des angrenzenden Fördebereiches sowie Biotopverbundsystems		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in den Verfahren konkreter Objektplanungen geprüft. Ein städtebaulicher Rahmenplan ist ein informelles, übergeordnetes Planungsinstrument, um Perspektiven einer zukünftigen Entwicklung und Nutzung in groben Zügen darzustellen.

	2. Verkehrs- und Mobilitätskonzept Hinsichtlich der weltweit tagtäglichen Meldungen zu den Folgen des Klimawandels (aktuell Flutkatstrophe in Spanien) ist eine Mobilitätswende hin zum autofreien Verkehr zu forcieren und zeitnahe umzusetzen. Die Kiellinie zwischen dem Marinearsenal und Kreuzung Düsternbrooker Weg am ZBW kann autofrei gestaltet werden. Südlichen der Lindenallee kann durch eine entsprechende Kennzeichnung oder ein Schrankensystem die Zufahrt für Anwohner noch ermöglicht werden. Die freiwerdende Fahrbahn kann zur Veloroute ausgebaut werden. Weitere Details wie Rückbau von Parkplätzen sind den folgenden Maßnahmen zu entnehmen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Ein Variantenentscheid für oder gegen eine autofreie Kiellinie zwischen Marinearsenal und Kreuzung Lindenallee unter Beteiligung der Öffentlichkeit ist in Vorbereitung (Drs.-Nr. 0134/2023) und wird in einer der kommenden Ratsversammlungen entschieden. Eine autofreie Verlängerung in Richtung Süden ist aus Gründen der Daseinsvorsorge (z.B. Anschluss an ÖPNV) nicht vorgesehen. Gegenstand der Maßnahme „Verkehrs- und Mobilitätskonzept“ ist insbesondere der Raum außerhalb des Wettbewerbsgebietes entlang der Kiellinie mit den Zielstellungen Parkraumkonzept, Barrierefreiheit u.a.
	3. LSG Düsternbrooker Fördehang Das Ziel die Stärkung des Fördehangs für Natur-, Arten- und Klimaschutz wird ausdrücklich begrüßt. Auch ein naturschutzverträgliches Beleuchtungskonzept. Bei dem Beleuchtungskonzept ist einerseits auf die Wahl der Leuchtmittel zu achten, als Mindeststandart für die Vorgabe dient Voigt et al. (Leitfaden für die Berücksichtigung von Fledermäusen in Beleuchtungsprojekten, Eurobats 2019, No.8), andererseits ist die Beschränkung von Laternen auf ein Minimum notwendig. Trotz der „insekten- und fledermausfreundlichen“ Beleuchtung kommt es zu einem Eingriff, der zu Konflikten führt. Insbesondere für lichtempfindliche Fledermausarten, die in den unterirdischen Winterquartieren im Fördehang vorkommen, sind auch solche Beleuchtungen eine Barriere. Dunkelkorridore und Dunkelräume ohne jegliche Beleuchtung sind daher essenziell für einige Arten und sind daher im Entwicklungskonzept zu berücksichtigen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren konkreter Objektplanungen berücksichtigt. Anhand der Erarbeitung eines Parkpflegewerkes (Maßnahme Nr. 3) werden unter Einbezug der zuständigen Fachämter und unter Berücksichtigung der Vorgaben des Landschaftsschutzgebietes die umzusetzenden Projekte erarbeitet.
	5. Vorschuhung Landeshausufer Eine Vorschuhung bedeutet einen weiteren Eingriff in den Flachwasserbereich Förde. In Hinblick auf das stetige Hineinbauen in die Förde sind aus Sicht des NABU Kiel dringend alternative Bauweisen zu prüfen. Der Lebensraumverlust ist zwar bei der einzelnen Maßnahme nicht		Keine Berücksichtigung zum jetzigen Verfahrensstand: Das Landeshausufer nimmt eine zentrale Stellung an der Kieler Promenade ein, ist jedoch in

	unbedingt erheblich, aber in der Summe der Maßnahmen wird die Innenförde stetig zugebaut. Auch hier ist eine Analyse, wieviel Fläche der Förde seit dem 19. Jahrhundert zugebaut wurde.		diesem Bereich im Vergleich zu anderen Abschnitten der Promenade verengt. So wird hier einerseits durch Vorschuhung eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität verfolgt, andererseits wird die Vorschuhung aus Gründen der Gefahrenabwehr (z.B. hohes Passantenaufkommen bei Großveranstaltungen wie der Kieler Woche) weiterverfolgt, vorbehaltlich der erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung. Erst im Anschluss wird eine formelle Entscheidung getroffen.
	7. Promenade zwischen Seeburg und GEOMAR Der Baumbestand ist zu erhalten. Weiterhin ist der Biotopverbund durch neue Baumpflanzungen auszubauen.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Erhalt und Ergänzung des Baumbestandes sind zum jetzigen Verfahrensstand vorgesehen und werden im Rahmen der konkreten Objektplanung geprüft.
	9. Grünflächen Schwanenwiese bis Reventlouwiese Die Grünfläche Schwanenwiese inkl. des Baumbestandes ist zu erhalten. Im bisherigen Visualisierungsentwurf zum geplanten Meeresvisualisierungszentrum ist eine Bebauung der Grünfläche geplant. Dies lehnt der NABU Kiel aus Gründen des Arten- sowie Klimaschutzes ab. Eine weitere Versieglung wäre konträr zu den Zielen des Klimaschutzes, die auch die Stadt Kiel beschlossen hat. Einerseits würde der bestehende Baumbestand gerodet werden, andererseits ist eine Versiegelung nicht mit den Zielen einer Schwammstadt vereinbar.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der VU/IEK sowie dem Wettbewerbsentwurf wurde der Bestand von Gebäude und Grünfläche als Grundlage einbezogen. Konkrete Objektplanungen zum Meeresvisualisierungszentrum liegen noch nicht vor, veröffentlichte Visualisierungen sind nicht genehmigungsrelevant.
	10. Grünfläche Reventlouwiese inkl. Mobilitätsknoten Eine Änderung des Mobilitätsknotenpunktes wird begrüßt. Aus Sicht des NABU Kiel können die Parkplätze für den Autoverkehr dort im Zuge der Erneuerung des Parkhauses (siehe Maßnahmennr. 38) zurückgebaut und entsiegelt werden (Ausnahme Behindertenstellplätze). Die entsiegelte Fläche kann entsprechend naturschutzfachlich aufgewertet werden, Bsp. Grünfläche mit Baumpflanzungen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung geprüft.

	13. Kiellinie zwischen Kiellinie 70 und Düsternbrooker Weg Wie unter Maßnahmennr. 2 beschrieben, ist aus Sicht des NABU Kiel der Bereich autofrei zu gestalten. Neben den klimapositiven Wirkungen würde der Bereich eine deutliche Aufwertung für die Freizeitnutzung erfahren.		s. Abwägung zu Nr. 1.3.1 und 2.2
	14. Kiellinie zwischen Kiellinie 70 und Bellevuebrücke Wie unter Maßnahmennr. 2 beschrieben, ist aus Sicht des NABU Kiel der Bereich autofrei zu gestalten. Neben den klimapositiven Wirkungen würde der Bereich eine deutliche Aufwertung für die Freizeitnutzung erfahren.		s. Abwägung zu Nr. 1.3.1 und 2.2
	18. Kiellinie zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wie unter Maßnahmennr. 2 beschrieben, ist aus Sicht des NABU Kiel der Bereich autofrei zu gestalten. Neben den klimapositiven Wirkungen würde der Bereich eine deutliche Aufwertung für die Freizeitnutzung erfahren.		s. Abwägung zu Nr. 1.3.1 und 2.2
	19. Freifläche nördl. Seglervereinigung Eine Vollversiegelung der Fläche ist zu vermeiden. Die Randbereiche können als Blühwiese aufgewertet werden. Dadurch sowie durch Neupflanzungen an Bäumen dienen der Habitaterweiterung.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Versiegelung ist zum derzeitigen Planungsstand nicht vorgesehen, Ziel ist die Herrichtung eines möglichst naturnahen Spielplatzes.
	20. Düsternbrooker Weg zwischen Schlossgarten und Bernhard-Harms-Weg Im Bereich Düsternbrooker Weg 57 liegt ein Einflug in ein Winterquartier für Fledermäuse. Es handelt sich um einen Stollen, der von lichtempfindlichen Arten, insbes. Wasserfledermaus, genutzt wird. Aufgrund der durchgeführten Bebauung hat sich dort die Lichtsituation bereits verschlechtert. Um einen weiteren Konflikt mit dem BNatSchG § 44(1)3 sicher auszuschließen, ist eine Verbesserung der Lichtsituation erforderlich. Hierbei ist ein Dunkelkorridor zum Winterquartier zu planen. Eine Umstellung der gesamten Beleuchtung des Düsternbrooker Weg auf „fledermausfreundliches Licht“ sowie eine Anpassung der Schaltzeiten (Bsp. das Aussachalten während der Zeit um Mitternacht) sind zu prüfen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung können Lichtfarbe und -ausrichtung geprüft werden. Es sind die technischen Richtlinien für die Beleuchtung öffentlicher Straßen zu beachten. Dunkelkorridore und ein Ausschalten der Beleuchtung sind an dieser Stelle nicht möglich.
	22. Koesterallee Bei der Beleuchtung sind sogenannte fledermausfreundliche Lampen einzusetzen. Zusätzlich sind Dunkelkorridore als Flugstraßen für Fledermäuse zu schaffen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung können Lichtfarbe und -ausrichtung geprüft werden. Es sind die technischen Richtlinien für die Beleuchtung öffentlicher Straßen zu beachten. Dunkelkorridore

			und ein Ausschalten der Beleuchtung sind an dieser Stelle nicht möglich.
	23. Niemannsweg Bei der Beleuchtung sind sogenannte fledermausfreundliche Lampen einzusetzen. Zusätzlich sind Dunkelkorridore als Flugstraßen für Fledermäuse zu schaffen. Zwischen dem Düsternbrooker Gehölz und der Forstbaumschule gibt es Wanderbeziehungen von Erdkröten. Die Erdkröten wandern dort vom Landhabitat zu Laichgewässern. Der Niemannsweg ist in Zusammenhang mit der Schlieffenalle in dem Bereich und für Erdkröten barrierefrei zu gestalten.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung können Lichtfarbe und -ausrichtung geprüft werden. Es sind die technischen Richtlinien für die Beleuchtung öffentlicher Straßen zu beachten. Dunkelkorridore und ein Ausschalten der Beleuchtung sind an dieser Stelle nicht möglich.
	26. Parkstraße Bei der Beleuchtung sind sogenannte fledermausfreundliche Lampen einzusetzen. Zusätzlich sind Dunkelkorridore als Flugstraßen für Fledermäuse zu schaffen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung können Lichtfarbe und -ausrichtung geprüft werden. Es sind die technischen Richtlinien für die Beleuchtung öffentlicher Straßen zu beachten. Dunkelkorridore und ein Ausschalten der Beleuchtung sind an dieser Stelle nicht möglich.
	27. Düsternbrooker Weg zwischen Bernhard-Harms-Weg und Lindenallee Die Straße liegt am Rand vom Düsternbrooker Gehölz und damit in einem naturschutzfachlich besonders sensiblen Bereich. Die Beleuchtung hat hier daher ein besonders hohes Konfliktpotenzial. Bei der Sanierung der Straße ist auf ein Ausleuchten der Straße zu verzichten. Durch Tempo 30 kann die Unfallgefahr herabgesetzt werden. Falls eine Beleuchtung des Fußweges vorgesehen ist, kann diese mit Bewegungsmeldern ausgestattet werden, sodass eine dauerhafte Beleuchtung vermieden wird. Untersuchungen von Voigt et. al. (IZW Berlin) haben gezeigt, dass durch Bewegungsmelder der Eingriff für Fledermäuse wesentlich verringert wird.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren in den nächstfolgenden Planungsebenen können Lichtfarbe und -ausrichtung geprüft werden. Es sind die technischen Richtlinien für die Beleuchtung öffentlicher Straßen zu beachten. Dunkelkorridore und ein Ausschalten der Beleuchtung sind an dieser Stelle nicht möglich.

			Die Anordnung einer Tempo 30-Zone kann in einer Kreisstraße nur bei entsprechenden verkehrlichen Voraussetzungen gem. VwV-StVO erfolgen.
	28. Treppe „Hirschfeldblick“ Auf eine Beleuchtung der Treppe ist weiterhin zu verzichten, da ansonsten eine Barriere für Fledermäuse entsteht. Dies gilt insbesondere für eine Flugroute zu den bekannten Winterquartieren. Die vorhandene Zierstrauchvegetation ist durch einheimische Arten zu ersetzen		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung geprüft.
	29. Pflegewerk für das LSG Fördehang		Keine Abwägung erforderlich.
	33. Öffentlichkeitsarbeit Bei der Öffentlichkeitsarbeit sind gleichfalls der Arten- und Naturschutz sowie die daraus resultierenden Maßnahmen zu erläutern.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der jeweiligen Formate wird geprüft, ob eine Darstellung der Belange inhaltlich umsetzbar ist.
	34. Neubau Bellevuebrücke Bei der Planung sind ausreichend Radstellplätze zu berücksichtigen. Insbesondere während der Sommermonate, wenn dort gebadet wird, ist der Bedarf entsprechend hoch.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren der konkreten Objektplanung soweit möglich berücksichtigt. Ein Ausbau von Fahrradstellplätzen im Gebiet ist grundsätzlich vorgesehen.
	37. Sanierung Freilichtbühne Krusenkoppel Grundsätzlich begrüßt der NABU Kiel eine Sanierung der Krusenkoppel zum Erhalt des kulturellen Angebots. Direkt nördlich angrenzend befindet sich ein Einflugloch in ein großes Fledermauswinterquartier, dass von lichtempfindlichen Arten (insbesondere Wasserfledermaus) genutzt wird. Daher ist eine Ausweitung der Freilichtbühne sowie Nebengebäuden in die Grünflächen hinein nicht zulässig. Außerdem ist die Grünfläche der Krusenkoppel inkl. den Gehölzen als Dunkelraum zu belassen bzw. Maßnahmen zur weiteren Lichtreduzierung, Bsp. durch zusätzliche Bepflanzung oder Ausrichtung der Beleuchtung, durchzuführen.		Die Hinweise wurden bereits im Konzept berücksichtigt. Es ist zum aktuellen Verfahrensstand keine Erweiterung vorgesehen. Das Beleuchtungskonzept wird im Verfahren der konkreten Objektplanung geprüft.
	38. Quartierparkhaus Bei einer Sanierung des Quartierparkhauses ist die Kapazität so zu planen, dass die Parkplätze östlich des Düsternbrooker Weges wegfallen können, siehe Maßnahmennr. 10. Neben der ökologischen Aufwertung würde das die Gefahrensituation für Radfahrer durch abbiegende Autofahrer entschärfen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Notwendigkeit von zu errichtenden Parkplatzmöglichkeiten wird im weiteren Planverfahren konkretisiert. Eine Kooperation mit dem

			Land wird ebenfalls im weiteren Verfahren geprüft.
	39. Meeresvisualisierungszentrum Grundsätzlich begrüßt der NABU Kiel ein entsprechendes Zentrum. Wie unter Maßnahmennr. 9 genannt, lehnt der NABU Kiel einen Eingriff in die angrenzenden Grünflächen ab, da sie im Widerspruch zu den Ratsbeschlüssen zum Klima- und Artenschutz stehen		s. Abwägung zu Maßnahme Nr. 9
	41. Seebad Düsternbrook Der NABU Kiel befürwortet einen Ausbau an Radstellplätzen unter Verzicht auf Autostellplätzen, siehe auch Maßnahmennr. 2. autofreie Kiellinie.		s. Abwägung zu Maßnahme Nr. 34
	42. Parkplatz Koesterallee Bei einem Ausbau der Infrastruktur ist auf eine Beleuchtung sowie weitere Versiegelung zu verzichten. Durch die direkte Nachbarschaft zu naturschutzfachlich hochwertigen Gebieten sind die Belange entsprechend zu berücksichtigen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und im Verfahren i der konkreten Objektplanung geprüft.
	43. Neuanlage Steg Der Flachwasserbereich ist in dem Bereich mit den Braunalgenbeständen ein wichtiges Rastgebiet u.a. für Zwergtaucher und Mittelsäger (siehe Maßnahmennr. 45). Der Neubau einer Steganlage würde durch die Störungen auf dem Steg zu einem weiteren Verlust an Rastflächen führen. Hinzu kommt eine potenziell weitere Nutzungsintensivierung durch Angler, die im Wasser stehen, oder Stand Up Paddler während der Rastzeiten. Der NABU Kiel lehnt daher den Neubau einer Steganlage ab. Die Förde ist vom Ufer aus ausreichend zu erleben, ein Steg würde keinen Gewinn bringen. Ein Naturerlebnispfad kann ebenfalls am Ufer angebracht werden. Eine Förderung des Erlebniswertes wird durch eine autofreie Kiellinie geschehen, da die Störungen durch die Autos wegfallen und Radfahrer ausschließlich die Straße nutzen würden, sodass auf der Promenade mehr Raum für die Fußgänger besteht.		Keine Berücksichtigung: Die Abwägung der Belange kommt zu dem Ergebnis, dass dem Nutzen für die Allgemeinheit eine höhere Priorität einzuräumen ist. In diesem Bereich der Kiellinie ist bislang kein öffentliches wasserseitiges Erleben der Förde möglich und auch die Bedeutung des Naturlehrpfades in Bezug auf die Seegraswiesen ist von wasserseitiger Betrachtung her wahrnehmbarer.
	44. Neubau Ruderstege Die Steganlagen sind bisher offiziell nicht für die Öffentlichkeit nutzbar, sondern den ansässigen Ruderclubs vorbehalten (siehe Absperrung und Beschilderung). Eine Öffnung für die Öffentlichkeit wäre eine sinnvolle Maßnahme, insbesondere bei einer öffentlichen Finanzierung.		Keine Berücksichtigung: Eine Sicherstellung der Funktionsabläufe für die Rudervereine bei gleichzeitiger Nutzung durch Vereine und Öffentlichkeit wäre nicht gewährleistet.
	Neuer Maßnahmenpunkt **45. Neues Schutzgebiet inkl. Aufwertung** Wie der NABU Kiel schon bereits mehrfach vorgeschlagen hat (Stellungnahme 27.09.19 zum Landschaftsrahmenplan), ist darüber hinaus folgendes Gebiet als Schutzgebiet auszuweisen:		Keine Berücksichtigung: Eine Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet gemäß § 26 BNatSchG

	Flachwasserbereich Förde, Wik/Düsternbrook (siehe nachfolgende Abbildung) Größe: 31 ha Schutzzweck: Als einzige deutsche Landeshauptstadt am Meer hat Kiel ein besonderes Interesse sowie eine besondere Verantwortung für den Meeresschutz. Insbesondere der Schutz der Flachwasserbereiche mit den Braunalgenbeständen und Seegraswiesen sowie Windwattflächen hat eine herausragende Bedeutung. (…)  Abbildung 1: Vorschlag Schutzgebiet “Flachwasserbereich Kieler Förde“		wird aufgrund der zahlreichen und diversen Nutzungsansprüche, die im Hafenbereich an die unmittelbare Uferlinie und die ufernahen Wasserbereiche gestellt werden, derzeit als nicht verträglich bzw. nicht erfolgversprechend eingestuft. Als Instrument des Gebietsschutzes für kleine Flächen wirkt der Schutzstatus gesetzlich geschützter Biotope (v.a. Seegraswiesen). Darüber hinaus ist sich die Landeshauptstadt Kiel auch ohne eine Ausweisung von Schutzgebieten ihrer Verantwortung als Meeresschutzstadt bewusst. Sie verfolgt das Ziel, die gesamte schützenswerte Flora und Fauna der Kieler Förde zu erhalten und vor negativen Einflüssen zu bewahren (so wird z.B. unabhängig von der aktuellen Planung derzeit ein Konzept für einen sublitoralen Biotopverbund in der Förde vorbereitet). Für die Umsetzung der Maßnahmen an der Kiellinie ist es zwingend erforderlich, dass frühzeitig vor Maßnahmenentwicklungen und vor planerischen Entscheidungen eine umfassende Berücksichtigung der Natur-, Arten- und Klimaschutzbelange erfolgt. Hierfür werden nach einer Bestandsaufnahme und Konfliktanalyse alle fachlich erforderlichen und rechtlich notwendigen naturschutzfachli-

			chen Prüfungen erfolgen (bspw. Artenschutzrechtliche Prüfung und Biotoptypenkartierung gem. BNatSchG, Prüfung der Vereinbarkeit von Vorhaben gem. §27 WHG, Prüfung der Vereinbarkeit mit der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie, UVP-Vorprüfung etc.). Ergänzt werden diese Prüfungen durch die Erarbeitung von Maßnahmen zur Vermeidung oder Minimierung der geplanten Eingriffe sowie zur Kompensation von Beeinträchtigungen des Naturhaushalts.

Kiel. Sailing.City.

complan Kommunalberatung

STADTPLANUNGSAMT

Landeshauptstadt Kiel

Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang - Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept

Anlage 1 Plansatz (A3 Format)



kiel.de/

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG

SH Schleswig-Holstein Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport

INHALT

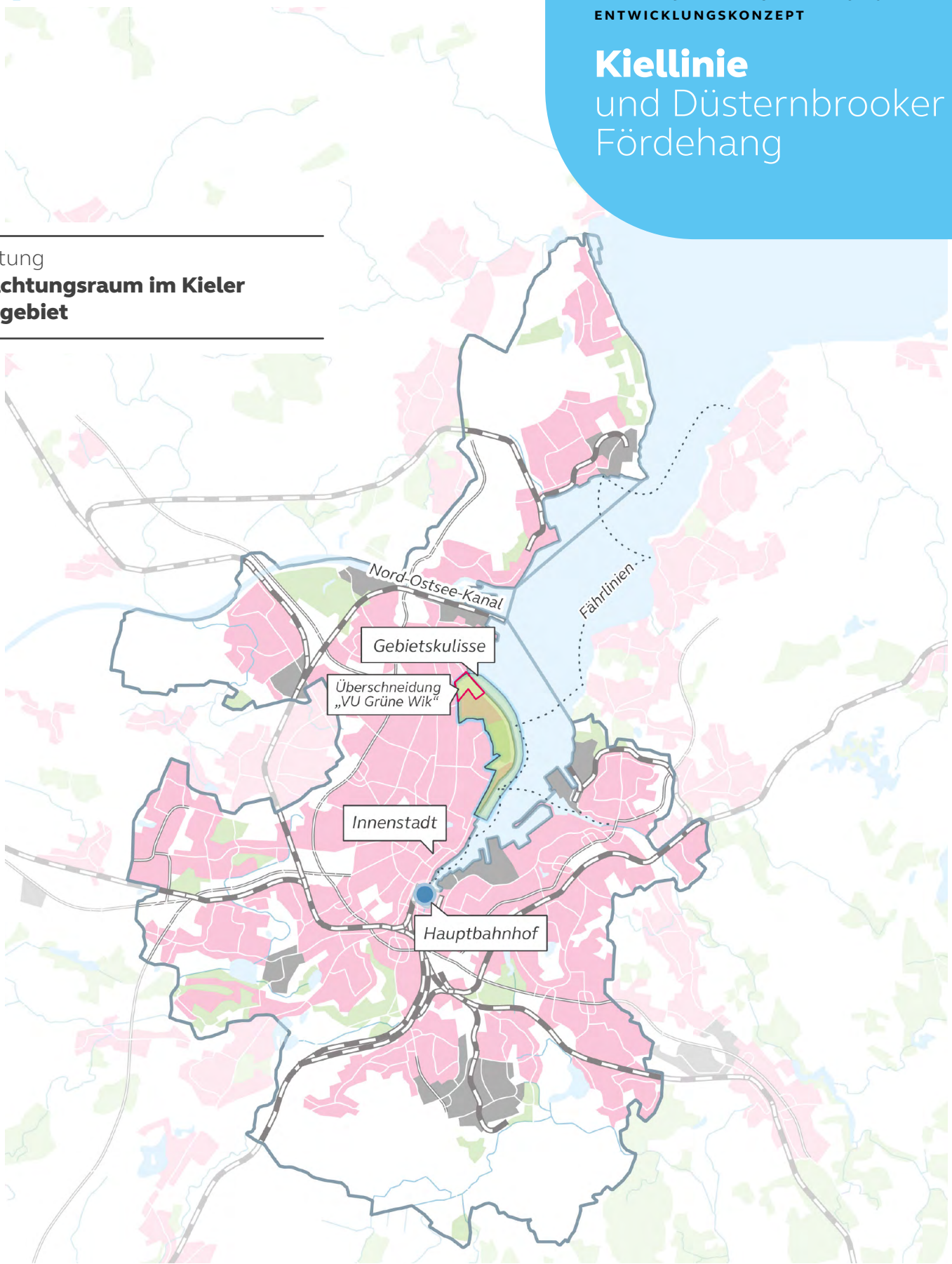
K1 Verortung des Untersuchungsgebietes innerhalb der Stadt Kiel
K2 Kulturdenkmale
K3 Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet und direkt angrenzend
K4 Baustruktur
K5 Raumabfolge
K6 Freiflächen und Landschaftsraum
K7 Aussichtspunkte
K8 Wege und Straßen
K9 Eigentumsstruktur
K10 Forschungs-, Wissenschafts- und Verwaltungsgebäude
K11 Wassersporteinrichtungen und- vereine
K12 Spiel- und Sportinfrastruktur
K13 Gastronomieeinrichtungen
K14 Fuß- und Radwegestruktur
K15 Fußwegeachsennetz im Untersuchungsgebiet
K16 Fuß- und Radwegestruktur
K17 ÖPNV-Anbindungen
K18 Übergeordnetes Straßennetz
K19 Ruhender Verkehr
K20 Wasserbauwerke
K21 Stärken und Potenziale
K22 Schwächen und Risiken
K23 Leitbild
K24 Räumliche Handlungsschwerpunkte
K25 Maßnahmenplan
K26 Darstellung des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang

Verortung
Betrachtungsraum im Kieler Stadtgebiet



N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Bedeutende Kulturdenkmale

- Gründenkmale
- Gründenkmale (Bäume/Alleen)
- Baudenkmale
- Archäologisches Denkmal (Siedlung)
- Archäologisches Interessensgebiet
- Landschaftsschutzgebiet

- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Bebauungspläne

Bebauungspläne

Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Baustruktur

- Städtebauliche Dominanten
- Geschlossene Blockstrukturen
- lockere Bauweise
- Sonderbauten
- Auf dem Waser
- Altstadtkern
- weiterer baulicher Bestand
- Baublöcke
- Grünraum
- Wasser
- Wegenetz

- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

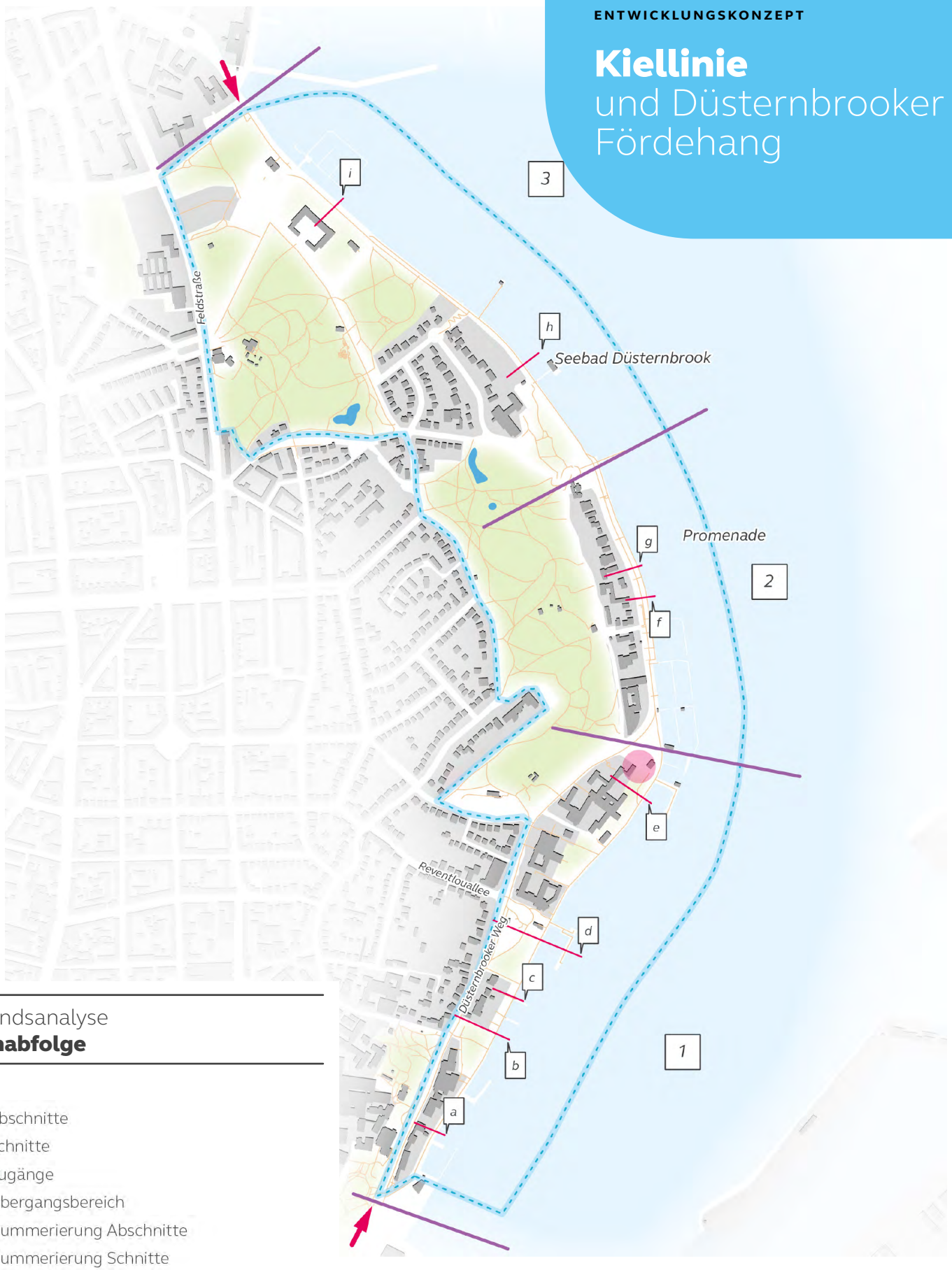
Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Raumabfolge

- Abschnitte
- Schnitte
- Zugänge
- Übergangsbereich
- 1 Nummerierung Abschnitte
- a, b, ... Nummerierung Schnitte

Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Freiflächen und Landschaftsraum

- Landschaftsschutzgebiet
- Grünfläche
- Wald und Gehölz
- Nasswiese
- Steilhänge
- Kleingarten
- Gewässer
- Marine Biotope
- verrohrte Gewässerabschnitte
- Bäume

- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Aussichtspunkte

- Aussichtspunkt mit Blickbeziehungen
- Aussichtspunkt
- historischer Aussichtspunkt (nicht erlebbar)

- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Wege und Straßen

- Wegenetz
- Promenade
- Straßennetz
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

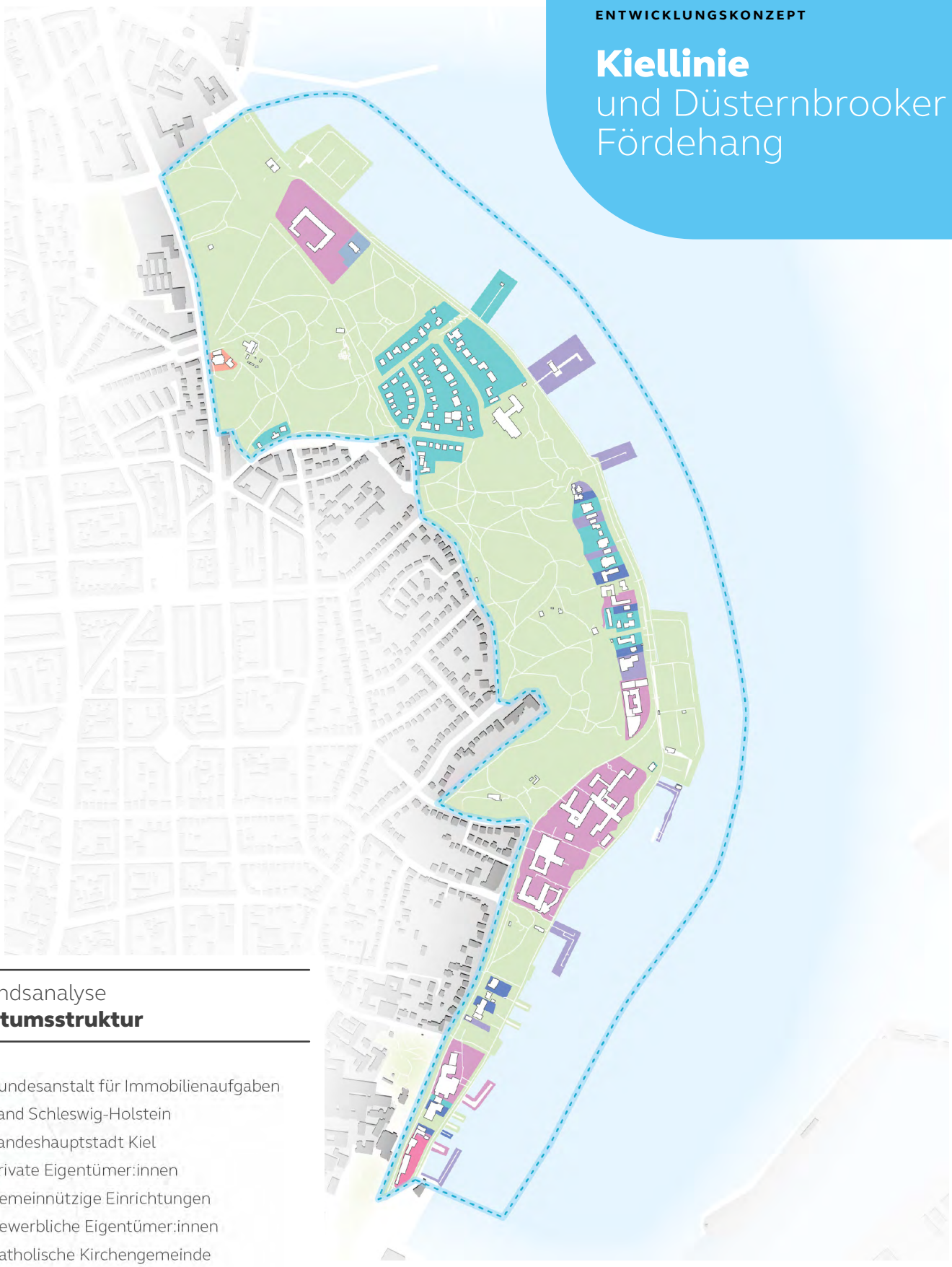
Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Eigentumsstruktur

- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Land Schleswig-Holstein
- Landeshauptstadt Kiel
- Private Eigentümer:innen
- Gemeinnützige Einrichtungen
- Gewerbliche Eigentümer:innen
- Katholische Kirchengemeinde
- Christian-Albrechts-Universität

Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Forschungs-, Wissenschafts- und Verwaltungsgebäude

Forschungs-, Wissenschafts- und Verwaltungseinrichtungen

Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Wassersporteinrichtungen- und Vereine

Segelsport
Rudern, Kanu, Kajak
Seebad

1 Sporthafen Kiel GmbH Yachthafenbetrieb
2 Hochschulring Deutscher Kajakfahrer Kiel e.V.
3 Akademischer Segler-Verein in Kiel e.V.
4 Ruder- und Kanuzentrum der CAU
5 Verband Kieler Schüler Rudervereine
6 Erster Kieler Ruder-Club von 1862 e.V.
7 Marinekameradschaft Kiel von 1914 und Marine-Jugend Kieler Förde e.V.
8 Rudergesellschaft Germania e.V.
9 Kanu-Vereinigung Kiel von 1966 e.V.
10 Kieler Kanu/Klub e.V.
11 Segelclub Baltic e.V.
12 Kieler Yacht Club e.V.
13 Seebad Düsternbrook
14 Segler-Vereinigung Kiel e.V.

Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Spiel- und Sportinfrastruktur

- Veloroute - Premiumroute
- Veloroute - Hauptroute
- Veloroute - Nebenroute
- Promenade offen für Radfahrende
- Wanderweg LSG Kieler Förde
- Grüne Wege Route 1
- Grüne Wege Route 2
- Gartenroute zwischen den Meeren
- informelle Crossrunde
- Badestelle
- Sportplatz
- Spielplatz
- Spielpunkte

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Gastronomieeinrichtungen

- Ganzjährige Gastronomieeinrichtunger
- Saisonale Gastronomieeinrichtungen

- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Fuß- und Radwegestruktur

- Premiumroute (mit Nummer)
- Hauptroute
- Nebenroute
- Gehweg, Radverkehr frei
- gesicherte Überquerungsstelle
- Fahrrad-Abstellanlage (inkl. B&R) mit min. 10 Stellplätzen
- SFK-Fährlinie mit Anleger

- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Fußwegeachsen mit Nummern

- Freizeitwege
- Kinderwege
- Allzeitwege
- Ampeln
- 52,... Nummer der Fußwegeachse

Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Fuß- und Radwegestruktur

- Premiumroute (mit Nummer)
- Hauptroute
- Nebenroute
- Gehweg, Radverkehr frei
- gesicherte Überquerungsstelle
- Fahrrad-Abstellanlage (inkl. B&R) mit min. 10 Stellplätzen
- SFK-Fährlinie mit Anleger
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
ÖPNV-Anbindung

- Linie 6
- Linie 11 501/ 502
- Linie 32/ 30S
- Linie 41/ 42
- Linie 51
- Linie 61/ 62
- Bushaltestelle mit 400 m Einzugsbereich (Luftlinienentfernung)
- Weitgehend barrierefreie Haltestellen
- B&R Stellplätze im Bereich Kiellinie und Feldstraße
- SFK-Fährlinie mit Anleger
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Übergeordnetes Straßennetz

- Kreisstraße
- Gemeindestraße mit übergeordneter Bedeutung
- Ampel
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Ruhender Verkehr

- Unbewirtschaftetes Parken
- Bewirtschaftetes Parken
- Öffentliche Parkierungsanlage, Parkplatz, Parkhaus/Tiefgarage mit mehr als 20 Parkplätzen
- Nicht öffentlich zugängliche Parkierungsanlage
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Wasserbauwerke

- Sportboothäfen
- Seebad
- Stege, Brücken, Pontons
- Anlegebrücken

- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Zusammenfassende Bewertung
Stärken

Straßen, Wege und Plätze
- Gute ÖPNV-Anbindung
- Anbindung ins Stadtgebiet
- Attraktive Fuß-/Radwegeverbindungen
- Zugänglichkeit der Wasserkante
- Hohe Parkplatzkapazitäten
- Veloroute Premiumradweg
- Fährverbindung

Grün- und Freiräume
- Sportboothäfen als Aushängeschild
- Abwechslungsreicher Grüngürtel
- Öffentliche Freiflächen
- Bademöglichkeiten
- Überregional wichtiger Veranstaltungsort
- Prägendes Landschaftselement Fördehang
- Landschaftsschutzgebiet
- Seegrasbestände

Gebäude und Städtebau
- Aussichtspunkte
- (Öffentliche) Gebäude mit Strahlkraft
- Vielfältige Gastronomieangebote
- Touristisches Potenzial

- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Zusammenfassende Bewertung
Schwächen

Straßen, Wege und Plätze

- Defizite für Fuß-/Radverkehr
- Wege mit Erneuerungsbedarf
- Zugänge mit Erneuerungsbedarf
- Straßenbauliche Mängel
- Ungesicherte Querungen
- Konflikte/Gefahren durch verschiedene Nutzungen

Grün- und Freiräume

- Verrohrte Fließgewässer
- Sanierungsbedarf im Freiraum
- Fehlende Verbindung Kiellinie-Grünraum
- Fehelender öffentl. Wasserzugang (Steg)
- Übernutzung/Überlastung von Freiräumen
- Geringe Aufenthaltsqualität/Nutzungsoption
- Fehlendes/erneuerungsbedürftiges Mobiliar
- Erneuerungsbedürftige Spielplätze/-inseln

Gebäude und Städtebau

- Sanierungsbedarfe und Unternutzung
- Gestaltungsdefizit
- Gestörte Sichtbeziehungen
- Sanierungsbedarf Spundwand/ Ufereinfassung
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Leitbild

N

0 250 500 1000 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Verortung
Räumliche Handlungsschwerpunkte

Räumliche Handlungsschwerpunkte

Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.



N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Maßnahmenplan

Maßnahmen der Vorbereitung (für das Gesamtgebiet)

1 Erstellung einer integrierten Rahmenplanung inkl. Gestaltungshandbuch und Beleuchtungskonzept für den gesamte Uferbereich Kiellinie

2 Erstellung eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes

3 Pflegewerke für das LSG Düsternbrooker Fördehang

Maßnahmen der Durchführung

4 Grunderwerb von Teilflächen des Parkplatzes am Ostseeterminal

5 Grunderwerb von Teilflächen zur Vorschuhung am Landeshausufer

6 Erneuerung und Qualifizierung der Eingangssituation Kiellinie Süd

7 Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Seeburg und Geomar

8 Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Geomar und Reventloubrücke

9 Qualifizierung der öffentlichen Grünflächen Schwanenwiese bis Reventlouwiese

10 Qualifizierung der öffentlichen Grünfläche Reventlouwiese inkl. Umgestaltung des Mobilitätsknotens

11 Erneuerung und Qualifizierung Promenade einschließlich Ufereinfassung am Landeshausufer zwischen Reventlouwiese und Wasserschutzpolizei

12 Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Promenade zwischen Wasserschutzpolizei und Kiellinie 70

13 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Kreuzung Düsternbrooker Weg und Kiellinie 70

14 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Kiellinie 70 und Bellevuebrücke

15 Erneuerung und Qualifizierung Promenade im Bereich Berthold-Beitz-Ufer

16 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Lindenallee

17 Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wik

18 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wik (Realisierung WBW)

19 Änderung und Qualifizierung der Freifläche nördlich der Seglervereinigung Kiel

20 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Schlossgarten und Bernhard-Harms-Weg

21 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Reventlouallee

22 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Koesterallee inkl. Anlage von Behindertenparkplätzen im Einmündungsbereich zur Kiellinie

23 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Niemannsweg

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang

24 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Roonstraße

25 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Bismarckallee

26 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Parkstraße

27 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Bernhard-Harms-Weg und Lindenallee

28 Sanierung der Treppenanlage "Hirschfeldblick" (zwischen Bismarckallee und Kiellinie)

29 Umsetzung der Pflegewerke für das LSG Düsternbrooker Fördehang inkl. Qualifizierung von Erschließungsanlagen

Maßnahmen der Abwicklung (für das Gesamtgebiet)

30 Einsatz eines Sanierungsträgers gem. § 157ff. BauGB

31 Öffentlichkeitsarbeit

Sonstige Maßnahmen der Stadtentwicklung

32 Öffentlichkeitsarbeit / Moderation zum Variantenentscheid „Kiellinie Nord"

33 Baustellenkommunikation

34 Neubau der Bellevuebrücke

35 Hafenbad an der Reventloubrücke

36 Neubau Segelcamp

37 Sanierung der denkmalgeschützten Freilichtbühne Krusenkoppel

38 Einrichtung eines Quartiersparkhauses

39 Digitales Meeresvisualisierungszentrum

40 Neubau Bootssteg Wasserschutzpolizei

41 Erneuerung Seebad Düsternbrook

42 Qualifizierung des Parkplatzes an der Koesterallee

43 Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Neuanlage eines Steges im Bereich Kiellinie Nord zwischen Seebadeanstalt und Sporthafen

44 Neubau von drei Ruderstegen

Abgrenzung Untersuchungsraum

Maßnahme im Straßenraum

punktuelle Maßnahme

großflächige Maßnahme

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Vorschlag Abgrenzung Sanierungsgebiet

Abgrenzung Sanierungsgebiet

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

Kiel. Sailing.City.

Landeshauptstadt Kiel

Satzung der Landeshauptstadt Kiel über die förmliche Festsetzung des Sanierungsgebietes „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“

vom:

Aufgrund des § 4 Abs. 1 der Gemeindeordnung für Schleswig-Holstein in der Fassung vom 28.02.2003 (GVOBl. Schl.-H. S. 57), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.05.2024 (GVOBl. Schl.-H. S. 404) und § 142 Abs. 3 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20.12.2023 (BGBl. I Nr. 394) hat die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel in ihrer Sitzung am folgende Satzung beschlossen:

§ 1
Festlegung des Sanierungsgebietes

Im in § 2 benannten Gebiet liegen städtebauliche Missstände vor. Dieser Bereich soll durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen wesentlich verbessert oder umgestaltet werden. Das Gebiet wird hiermit förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt und erhält die Bezeichnung „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“.

§ 2
Räumlicher Geltungsbereich

(1) Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im Lageplan (Anlage 1) abgegrenzten Fläche. Die Abgrenzung verläuft auf Flurstücksgrenzen. Eine Abweichung von dem Verlauf der Flurstücksgrenzen ist an folgenden Stellen gegeben:

- Im Süden des Sanierungsgebietes: Von der Westseite des Düsternbrooker Weges (Flurstück 18) quert die Abgrenzung des Sanierungsgebietes den Düsternbrooker Weg 25 m parallel südlich der nördlichen Begrenzungslinie von Flurstück 18, folgt hier der Ostseite des Düsternbrooker Weges (Flurstück 18) weiter in Richtung Süden, um auf einer gedachten Linie auf die südliche Begrenzung des nördlichen Fußweges entlang der Parkplatzzufahrt zu stoßen und dort weiterzuverlaufen. Sodann knickt sie nach Norden ab, um in einem Abstand von 9 m parallel dem nach Nordosten verschwenkenden Grünstreifen zu folgen, bis sie die östliche Grenze des Flurstücks 9 schneidet. Ab hier verläuft sie auf einer gedachten Linie durch Flurstück 105 bis zur westlichen Grenze des Trafogebäudes der Landstromanlage und folgt dieser bis zur nördlichen Gebäudeabgrenzung, knickt entlang der nördlichen Grenze des Trafogebäudes nach Osten ab und setzt sich auf Höhe der östlichen Gebäudeabgrenzung in deren gedachter Verlängerung nach Norden bis zur Wasserkante (nördliche Grenzen der Flurstücke 105 und 106) fort. An der Wasserkante verläuft sie 117 m nach Osten, um ab hier der uferseitigen Wasserkante parallel in einem Abstand von 150 m nach Norden zu folgen.

- Auf der Wasserfläche verläuft die Abgrenzung des Sanierungsgebietes 150 m parallel zur

uferseitigen Wasserkante. Im Norden des Sanierungsgebietes folgt die Abgrenzung ab dort, wo sie auf die nördliche Grenze des Flurstücks 34 stößt, der nördlichen Grenze des Flurstücks 34 in Richtung Uferkante und quert auf Höhe der nördlichen Grenze des Flurstücks 31 (Orchideenwiese) das Wasser und die Straße Kiellinie auf einer gedachten Linie, um auf die nördliche Grenze des Flurstücks 31 zu treffen.

Der Lageplan ist Bestandteil der Satzung und kann von allen Interessierten während der allgemeinen Dienstzeiten in der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Kiel eingesehen werden.

(2) Werden innerhalb des Sanierungsgebiets durch Grundstückszusammenlegung Flurstücke aufgelöst und neue Flurstücke gebildet oder entstehen durch Grundstücksteilungen neue Flurstücke, sind auf diese insoweit die Bestimmungen dieser Satzung ebenfalls anzuwenden.

§ 3
Verfahren

Die Sanierungsmaßnahme wird im vereinfachten Verfahren durchgeführt. Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 – 156 a BauGB finden keine Anwendung.

§ 4
Genehmigungspflichten

Die Vorschriften des § 144 BauGB über genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge finden keine Anwendung.

§ 5
Inkrafttreten

Diese Satzung wird gemäß § 143 Abs. 1 Satz 4 BauGB mit ihrer Bekanntmachung rechtsverbindlich.

Kiel, den

SIEGEL

Oberbürgermeister

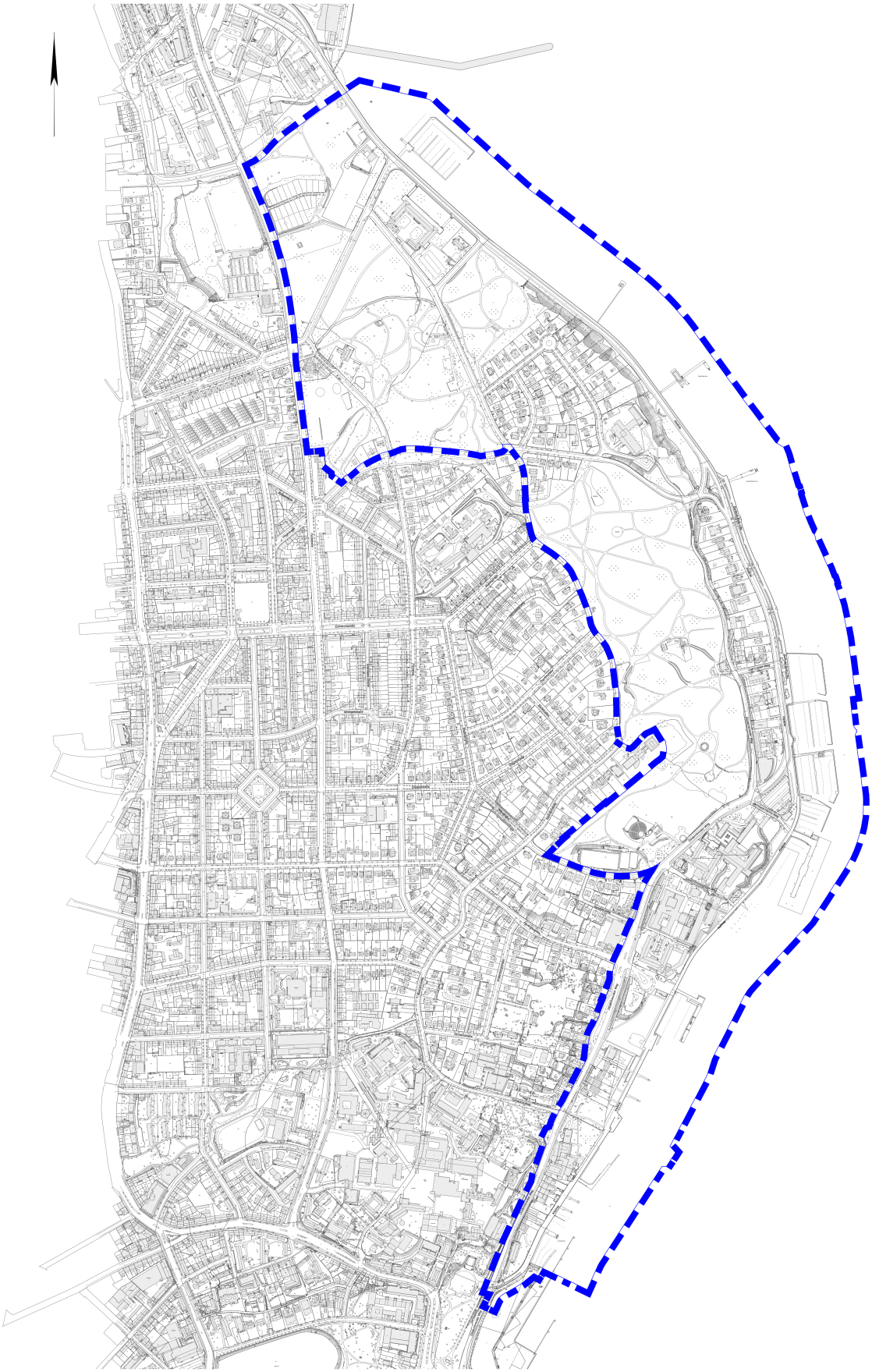
Anlage 1: Räumlicher Geltungsbereich der Sanierungssatzung (Lageplan)

Kiel. Sailing.City.

Anlage 1

STADTPLANUNGSAMT

Sanierungsgebiet
Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang



Grenze Sanierungsgebiet
Es gilt die innere Linie

Kiel, den

SIEGEL

Oberbürgermeister

Kiel. Sailing.City.

complan Kommunalberatung

STADTPLANUNGSAMT

Landeshauptstadt Kiel

Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang - Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept

Abschlussbericht, Januar 2025



kiel.de/

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG

SH Schleswig-Holstein Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport

Abschlussbericht

Auftraggeberin

Landeshauptstadt Kiel
Dezernat für Stadtentwicklung und Bauen
Stadtplanungsamt
Abteilungsleitung: Felix Schmuck
Projektleitung: Simon Balzer, Dr. Katrin Sandfuchs
Fleethörn 9
24103 Kiel

kiellinie@kiel.de
www.kiel.de/kiellinie

Auftragnehmerin 1

complan Kommunalberatung GmbH
Voltaireweg 4 | 14469 Potsdam
fon 0331 20 15 10
info@complangmbh.de

Ansprechpartner*innen

Ulrike Engelke
ulrike.engelke@complangmbh.de
Kathleen Bierbaß
kathleen.bierbass@complangmbh.de
Tamara Mitransky
tamara.mitransky@complangmbh.de
André Tomczak
andre.tomczak@complangmbh.de

Auftragnehmerin 2

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH
Prager Platz 6 | D-10779 Berlin
fon 030 214 59 59 0
buero@bgmr.de

Ansprechpartner*innen

Dirk Christiansen
christiansen@bgmr.de
Christine Guérard
guerard@bgmr.de

Partner*innen

Urbanus GbR
Stefan Luft
Aquadot Ingenieurgesellschaft mbH
Bärbel Koppe

Kiel, im Januar 2025

Gefördert aus Mitteln der Städtebauförderung

INHALT

1	**Anlass und Ziel**		**8**
2	**Methodik und Vorgehensweise**		**10**
3	**Rahmenbedingungen**		**12**
3.1	Regionale Lage und Einordnung in den städtischen Kontext		12
	3.1.1	Räumliche Einbindung der Stadt Kiel	12
	3.1.2	Stadträumliche Lage und Einbindung des Untersuchungsgebietes	13
3.2	Historische Entwicklung und Denkmalschutz		15
	3.2.1	Topografie – Formung durch Inlandeis und das Meer	15
	3.2.2	Die bauliche Entwicklung	15
	3.2.3	Geschichte der Garten- und Freiraumanlagen	16
	3.2.4	Denkmale im Untersuchungsgebiet	22
3.3	Relevante Planungen, rechtliche Rahmenbedingungen und Konzepte		26
	3.3.1	Formelle und informelle Planungen	26
	3.3.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	33
	3.3.3	Weitere Planungen und Konzepte	35
4	**Bestandsanalyse**		**44**
4.1	Städtebauliche Situation und Baustruktur		44
4.2	Stadt- und Landschaftsbild		46
	4.2.1	Annäherung aus Richtung Förde (von Osten)	46
	4.2.2	Annäherung aus Richtung Stadt (von Westen)	48
	4.2.3	Fördelandschaft, West- und Ostufer	48
4.3	Grün- und Freiflächen		50
	4.3.1	Promenade Kiellinie	50
	4.3.2	Freiflächen und Landschaftsraum	60
	4.3.3	Aussichtspunkte	72
	4.3.4	Straßen und Wegeverbindungen	74
4.4	Eigentumsverhältnisse		84
4.5	Nutzungen und Funktionen		86
	4.5.1	Allgemeine Einführung in die Branchenstruktur	86
	4.5.2	Forschung, Wissenschaft und Verwaltung	87

	4.5.3	Erholung, Sport- und Spielinfrastruktur	94
	4.5.4	Tourismus	100
	4.5.5	Gastronomie	103
	4.5.6	Religiöse und kulturelle Bauten sowie sonstige öffentlich relevante Einrichtungen	106
4.6		Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität	110
	4.6.1	Verkehrliche Bedeutung und Einbindung	110
	4.6.2	Fußverkehr	111
	4.6.3	Radverkehr	116
	4.6.4	Öffentlicher Personennahverkehr	121
	4.6.5	Fähr- und Schiffsverkehr als Komponente des ÖPNV-Systems	123
	4.6.6	Straßennetz	125
	4.6.7	Straßenräume	132
4.7		Wasserbau und Hochwasserschutz	137
	4.7.1	Wasserbau und Hochwasserschutz	137
	4.7.2	Wasserbauwerke im Planungsgebiet	149
4.8		Technische Infrastruktur	154
	4.8.1	Wasserversorgung	154
	4.8.2	Abwasserentsorgung	154
	4.8.3	Gas-, Strom- und Wärmeversorgung	155
	4.8.4	Beleuchtung	155
	4.8.5	W-LAN	157
5		**Klima und Umwelt**	**159**
5.1		Klimatrend in Schleswig-Holstein	161
5.2		Klimaausblick Kiel	163
5.3		Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet	164
6		**Zusammenfassende Bewertung**	**167**
6.1		Stärken und Potenziale	167
6.2		Mängel und Konflikte	172

7	**Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept**	**178**
7.1	Leitbild	179
7.2	Entwicklungsleitlinien	181
7.3	Räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	182
8	**Maßnahmenkonzept**	**198**
8.1	Ergebnisse des Realisierungswettbewerbes	199
8.2	Maßnahmenübersicht	202
8.3	Maßnahmenkatalog	206
8.4	Kosten- und Finanzierungsübersicht	252
8.5	Monitoring und Evaluierung	254
9	**Verfahrensrechtliche Abwägung**	**257**
9.1	Vorliegen städtebaulicher Missstände	258
9.2	Vorliegen einer städtebaulichen Zielsetzung	261
9.3	Durchführbarkeit	262
9.4	Durchführbarkeit bei sich ändernden finanziellen Rahmenbedingungen	263
9.5	Mitwirkung der Sanierungsbetroffenen	264
9.6	Beteiligung von Behörden und sonstigen Träger*innen öffentlicher Belange	265
9.7	Programmüberführung	266
9.8	Abwägung über das anzuwendende Sanierungsverfahren	267
9.9	Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB	268
9.10	Abwägung der privaten und öffentlichen Belange	271
9.11	Vorschlag zur räumlichen und zeitlichen Begrenzung der Sanierungsmaßnahme	272
9.12	Ergebnis / Gesamtabwägung	274
10	**Verzeichnisse**	**276**

1 Anlass und Ziel

Die Kiellinie und der Düsternbrooker Fördehang bilden zusammen ein Ensemble aus öffentlichen Räumen gepaart mit einer multifunktionalen Bebauung unterschiedlicher Zeitschichten an der Kiellinie sowie Grünflächen im Düsternbrooker Fördehang. Zusammen prägen sie das Bild der Landeshauptstadt Kiel entscheidend mit und die Kiellinie ist eine der Visitenkarten von Kiel.

Einheimische als auch zahlreiche Besucher*innen nutzen das Untersuchungsgebiet auf ganz unterschiedliche Art und Weise. Hier wird gearbeitet und geforscht, flaniert und spaziert, gejoggt und geskatet, gesegelt, gerudert und geschwommen, getrunken, gegessen und gefeiert. Entlang der Kiellinie gelangt man zu den zahlreichen Landesministerien, Verwaltungs- und Forschungs-, Sport- und Freizeit-, Gastronomie- und Bildungseinrichtungen. Der Ort gewinnt nicht zuletzt durch die Lage an der Förde und den direkten Wasserzugang besondere Attraktivität und ist v.a. auch durch die Kieler Woche überregional bekannt. Der Düsternbrooker Fördehang verbindet die Kiellinie mit den daran angrenzenden Stadtteilen und bietet Naherholungsmöglichkeiten.

Die Kiellinie und der Düsternbrooker Fördehang weisen jedoch deutliche Sanierungs- und Erneuerungsbedarfe auf, die kurz- und langfristig konkrete Maßnahmen erforderlich machen: so sind im Bereich der Kiellinie die Freiraumgestaltung sowie Nutzungsmöglichkeiten der Promenade und Nebenflächen i.S. der Erholungs- und Freizeitfunktion zu qualifizieren sowie Uferkanten zu sichern. Diese wurden über die Jahre teilweise so stark durch Unterspülungen beschädigt, dass sie dringlichen Handlungsbedarf aufwiesen bzw. noch weisen. Auch durch gestiegene Anforderungen an Hochwasserschutz und Barrierefreiheit werden umfassende Aufwendungen erforderlich. Anfragen zur Nutzung von Flächen für Events oder Gastronomie nehmen kontinuierlich zu und steigern den ohnehin schon hohen Nutzungsdruck öffentlicher Freiflächen an der Kiellinie. Die städtebaulichen Missstände bestehen daher in erster Linie in der Qualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes, der seiner eigentlichen Bedeutung für die Gesamtstadt nicht mehr gerecht wird.

Neben der Sicherung des status quo ist es vorrangiges Ziel, das Zusammenwirken der verschiedenen Nutzungen und Nutzungsansprüche neu zu denken und eine umfassende gestalterische Aufwertung der Kiellinie zu erreichen. Dies gilt insbesondere für die Uferbereiche und betrifft sowohl die Schaffung von vielseitigen Spiel-, Sport- und Aufenthaltsflächen als auch von Zugangsmöglichkeiten zum Wasser. Vielfach diskutiert und gewünscht sind z. B. zum vorhandenen Seebad Düsternbrook weitere permanent und nicht provisorisch eingerichtete Badestellen. Vor dem Hintergrund einer steigenden Zahl an Gästen aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik ist eine nachhaltige Imageverbesserung der Landeshauptstadt gewünscht.

Die sich direkt im Westen an die Kiellinie anschließende, höhergelegene Parklandschaft bestehend aus Krusenkoppel, Düsternbrooker Gehölz, Forstbaumschule und Diederichsenpark (der sog. Düsternbrooker Fördehang) vervollständigt das Untersuchungsgebiet und verbindet die Kiellinie in weiten Teilen mit den dahinterliegenden Wohngebieten. Diese grüne Verbindung zwischen Stadt und Wasser soll im Kontext der Gesamtmaßnahme ebenfalls verbessert und aufgewertet werden. Der Fördehang bietet einzigartige Ausblicke in Richtung Förde, die es weiter zu qualifizieren gilt.

Aus diesen ersten Hinweisen auf das Vorhandensein städtebaulicher Missstände ergeben sich Handlungsbedarfe. Mit der Städtebauförderung verfolgt die Landeshauptstadt Kiel das Ziel, die Erholungsflächen und den öffentlichen Raum zu qualifizieren, die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Barrierewirkungen der Straßenräume zwischen der Wasserkante und dem Fördehang zu reduzieren sowie die Fuß- und Radverkehrsverbindungen zu verbessern. Der CO_2-Ausstoß soll i.S. des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung im Einklang mit den bestehenden Masterplänen Mobilität und Klimaschutz reduziert werden

Am 13. November 2017 erhielt die Landeshauptstadt Kiel den Bescheid der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) zur Aufnahme des Gebiets „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ in das Städtebauförderungsprogramm „Zukunft Stadtgrün“. Am 21. September 2017 hat die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel die Einleitung und Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept gemäß § 141 BauGB sowie die Gebietsabgrenzung beschlossen (Drucksache 0196/2018). Im Programmjahr 2021 wurde das Gebiet in das neue Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren - Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ überführt.

Die vorbereitenden Untersuchungen (kurz: VU) dienen somit der Feststellung konkreter städtebaulicher Missstände im Sinne des § 136 Abs. 2 und 3 BauGB (Substanz- und Funktionsschwächen). Sie beinhalten eine umfassende Bestandsaufnahme und Analyse des zu untersuchenden Gebietes und zeigen Ziele für die Entwicklung des Untersuchugnsgebietes auf. Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (kurz: IEK) legt die erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung der Missstände sowie zur Umsetzung der Ziele dar.

Eine Besonderheit des VU-Verfahrens ist die vorgezogene Durchführung eines städtebaulichen und freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs, dessen Ergebnisse Teil der vorbereitenden Untersuchungen sind und in Kapitel 8.1 näher dargestellt werden. Sie münden in der Ableitung von konkreten Maßnahmen der Durchführung in Kapitel 8.2. Des Weiteren führte im Bearbeitungszeitraum der erheblich erneuerungsbedürftige Zustand der Uferbefestigung am Berthold-Beitz-Ufer, der bereits im Jahr 2015 zu einer Sperrung der Promenade im entsprechenden Abschnitt führte, zur Stellung eines Antrags auf Dringlichkeit beim Fördermittelgeber. In der Folge konnte deren Erneuerung in diesem Verlauf als vorgezogene Maßnahme als eine erste Phase der Umgestaltung der Promenade umgesetzt werden. Im Jahr 2023 wurde ein weiterer Antrag auf Dringlichkeit beim Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport (MIKWS) gestellt und bewilligt, um die notwendige Sanierung der Spundwand im Bereich des Landeshausufers vorgezogen umsetzen zu können.

2 Methodik und Vorgehensweise

Der Erarbeitungsprozess der VU und des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts ist aus einer Reihe verschiedener Arbeitsschritte zusammengesetzt:

Für die interne Abstimmung der Sachstände fanden neben der Auftaktberatung insgesamt sechs Projektgruppensitzungen zu den Themenfeldern Verkehr und Mobilität, Wasserbau und Wasserschutz, Grün-/Freiraum und öffentlicher Raum sowie Wege und Denkmalschutz statt. An den Projektgruppensitzungen nahmen jeweils die Projektleiter sowie Projektmitarbeiter*innen der Stadt und Vertreter*innen der Auftragnehmer teil. Anlassbezogen wurden weitere Mitarbeiter*innen der Verwaltung hinzugezogen. Darüber hinaus gab es drei weitere Projektgruppensitzungen zu übergeordneten Themen.

Die bereits umfassend mit direktem Bezug zum Untersuchungsgebiet vorhandenen Informationen, Grundlagen und Konzepte wurden zu Beginn der VU gründlich auf ihre Aktualität, ihren Umsetzungsstand und ihre Bedeutung überprüft und ausgewertet. So bieten die Strukturanalyse Düsternbrook (2015), der Rahmenplan Kieler Förde (2011) oder das Integrierte Stadtentwicklungskonzept der Stadt Kiel (2011) bereits eine Fülle für die VU nützlicher Informationen, die entsprechend nicht gänzlich neu erfasst oder erhoben werden mussten.

Diese erste Arbeitsphase wurde durch mehrere Vor-Ort-Begehungen ergänzt. Zudem wurden die politischen Entscheidungsträger*innen, die zentralen Akteur*innen im Gebiet und die Verwaltung im Rahmen von zwei Auftaktveranstaltungen über den anstehenden Prozess informiert. Durch die im Rahmen dieser Auftaktveranstaltungen durchgeführten Diskussionen und Einzelgespräche konnten wichtige Erkenntnisse im Hinblick auf die vorliegenden Bedarfe und Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen gewonnen werden.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte auf Basis verschiedener Formate: Zunächst wurde im August 2018 ein Informationsflyer im Untersuchungsgebiet sowie in den angrenzenden Wohngebieten verteilt und an zentralen Stellen ausgelegt, der neben Informationen über den Prozess auch eine Beteiligungspostkarte beinhaltete. Diese bot die Möglichkeit, konkrete Wünsche, Kritik und Ideen zu artikulieren und entgeltfrei an die Stadt zurückzusenden. Alle Hinweise wurden ausgewertet und fanden bei der weiteren Bearbeitung Berücksichtigung.

Zudem fanden Mitte September 2018 an zwei Tagen weitere öffentliche Beteiligungsveranstaltungen statt: Am Freitag, 14. September waren all jene, die an der Kiellinie oder in ihrer Umgebung arbeiteten, zu einem Beteiligungspicknick auf den Stufen des Landtags eingeladen: Hier boten vom Projektteam betreute Stellwände kompakte Informationen und die Möglichkeit, eigene Beobachtungen, Wünsche und Ideen zu notieren.

Am Folgetag wurden parallel zu einer Modellwerkstatt für Kinder und Jugendliche in den Räumen der Privatschule Düsternbrook zwei Freizeitrundgänge entlang der Kiellinie und im Düsternbrooker Fördehang durchgeführt. Anschließend bildete eine gemeinsame Zusammenfassung der Ergebnisse mit Teilnehmer*innen der Rundgänge und der Modellwerkstatt – ebenfalls in den Räumen der Privatschule Düsternbrook – den Abschluss des Beteiligungswochenendes. Die Ergebnisse wurden in einer Dokumentation zusammengefasst.

Ergänzend wurden die Träger öffentlicher Belange (kurz: TöB) gem. § 139 BauGB frühzeitig beteiligt. Alle relevanten Träger erhielten vom 2. Oktober bis 2. November 2018 die Möglichkeit zur Stellungnahme. Eine zweite Beteiligung erfolgte mit dem Entwurf des Abschlussberichtes im Zeitraum vom 03. Oktober 2024 bis zum 03. November 2024. Alle Anregungen wurden abgewogen, tabellarisch zusammengefasst und ggf. im Bericht berücksichtigt.

Eine Besonderheit im gewählten Verfahrensprozess stellt der für den Bereich der Kiellinie durchgeführte städtebaulich-freiraumplanerische Realisierungswettbewerb dar, der nach Abschluss des Zwischen-

berichts vorbereitet und im Jahr 2022 durchgeführt wurde. Der Zwischenbericht mit Stand vom 31. Dezember 2018 war Bestandteil der Anlagen des Wettbewerbs, wobei insbesondere Kapitel 6 die Grundlage für die fachliche Auslobung des Wettbewerbs war. Die Wettbewerbsergebnisse werden in das städtebauliche Entwicklungskonzept sowie das Umsetzungskonzept im Endbericht der vorbereitenden Untersuchungen integriert.

Im Rahmen der Aktion Erlebnis Kiellinie Nord vom 07. bis 22. September 2019 wurden in einer begleitenden Online-Umfrage Einschätzungen und Meinungen für eine künftige Umgestaltung der Verkehrsführung eingeholt.

Den Wettbewerb vorbereitend fand eine öffentliche Informationsveranstaltung am 10. September 2020 im Schwedenkai statt. Ziel war es, der Öffentlichkeit den Zwischenbericht der VU zu präsentieren. Insbesondere wurden dabei die zentralen Planungsperspektiven für das weitere Verfahren vorgestellt und die öffentliche Debatte über die künftige Verkehrsführung an der Kiellinie Nord angestoßen.

Im Anschluss an den Wettbewerb wurden die Ergebnisse vom 02. bis zum 19. Dezember 2022 im Schwedenkai zusammen mit dem Protokoll der Preisgerichtssitzung öffentlich ausgestellt.

Die verfahrensrechtliche Abwägung, Beiratsbeteiligung und öffentliche Beteiligung erfolgten fortlaufend im Erarbeitungsprozess.

3 Rahmenbedingungen

3.1 Regionale Lage und Einordnung in den städtischen Kontext

3.1.1 Räumliche Einbindung der Stadt Kiel

Kiel ist die Landeshauptstadt von Schleswig-Holstein und ist mit 249.680 Einwohnern und Einwohnerinnen die größte Stadt des Bundeslandes (Stand 2023)[1]. Als Hafenstadt an der Ostsee wird die Stadt seit Jahrhunderten maßgeblich durch das Wasser geprägt. Dreh- und Angelpunkt ist die Förde, an der die Stadt gegründet wurde.

Heute ist Kiel neben den Schiffsverbindungen auch über die Straße und die Schiene sehr gut erreichbar. Mit dem Auto ist Kiel über die Autobahnen A 7, A 210 und A 215 sowie über mehrere Bundesstraßen erreichbar. Über die als Schnellstraße ausgebildete B 76 sind alle weiteren Fernstraßen gut angebunden. Kiel verfügt über einen zentral gelegenen ICE-Bahnhof mit Zentralem Omnibusbahnhof und ist in das Fernbusnetz integriert. Zudem verfügt Kiel über einen Regionalflughafen (Verkehrslandeplatz). Der Nord-Ostsee-Kanal, gehört zu den meistbefahrenen künstlichen Wasserstraßen für Seeschiffe und sichert die schnelle Zufahrt zur Elbmündung in Brunsbüttel. Zudem ist Kiel per Schiffsverbindungen gut an den gesamten Ostseeraum angebunden. Die Fördefähr-, die Kanal- und die Schwentinelinie stellen die Verknüpfung der Kieler Stadtteile untereinander über das Wasser sicher.

Größere Städte in der Umgebung sind Lübeck (ca. 80 km südöstlich), Flensburg (ca. 90 km nordwestlich), Hamburg (ca. 95 km südwestlich), Neumünster (ca. 35 km südwestlich) Rendsburg (ca. 40 km westlich) und Eckernförde (ca. 31 km nordwestlich).



A1 Verortung der Stadt Kiel im Ostseeraum

1 https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/statistik_kieler_zahlen/_quartalsdaten_stadtteile/2023/Quartalsdaten_aus_den_Stadtteilen_III_2023.pdf

3.1.2 Stadträumliche Lage und Einbindung des Untersuchungsgebietes

Die Kiellinie und der Fördehang schließen nördlich an die Innenstadt und an den Ostseekai an. Im Osten wird das Untersuchungsgebiet durch die Kieler Förde begrenzt. Nördliches Ende des Untersuchungsgebietes ist eine Wegeverbindung zwischen Feldstraße und Kiellinie am nördlichen Rand der Orchideenwiese. Hier schließt sich der Stadtteil Wik mit Wohnstandorten und Einrichtungen der Verwaltung und der Marine an, und es gibt einen kleinen Überschneidungsbereich mit der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Grüne Wik“. Im Sommer 2023 wurden für das Gebiet die vorbereitenden Untersuchungen abgeschlossen (Drucksache 0357/2023) und mit Abgrenzung des Sanierungsgebietes wurde der Überschneidungsbereich aus der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Grüne Wik“ herausgenommen.

Die westliche Grenze des Untersuchungsgebietes stellen der Düsternbrooker Weg, der Karolinenweg, die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Bebauung am Niemannsweg, die Schlieffenallee und die Feldstraße dar. Der Stadtteil Düsternbrook ist vorwiegend durch Villenbebauung geprägt.

Der südliche Auftakt des Untersuchungsgebietes ist die Einmündung der Kiellinie in den Düsternbrooker Weg auf Höhe des Schlossgartens/ Ostseekais.

Insgesamt wird das Untersuchungsgebiet durch die Uferpromenade Kiellinie, die Krusenkoppel und den Düsternbrooker Fördehang sowie den Diederichsenpark und die Forstbaumschule stark landschaftlich geprägt. Zudem liegt zwischen Kiellinie und Düsternbrooker Weg bzw. Fördehang ein „Band“ von Gebäuden der Landesregierung, Verwaltungs-, Gewerbe- und Wohnungsbauten.

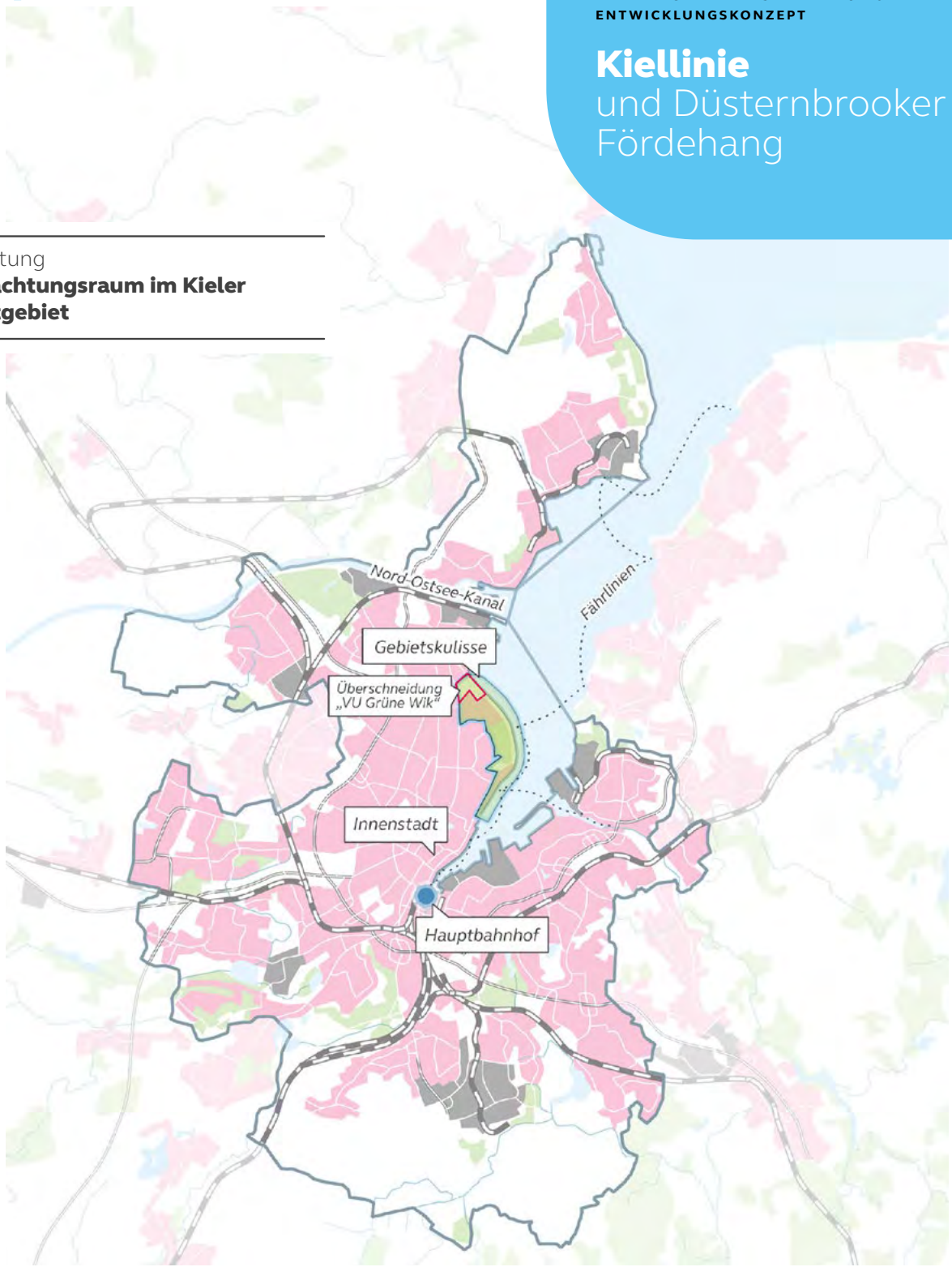
Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 154 ha, davon 55 ha Wald- und Parkflächen. Im Jahr 2023 zählte das Untersuchungsgebiet 759 Einwohner*innen.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang

Verortung
Betrachtungsraum im Kieler Stadtgebiet



Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K1 Verortung des Untersuchungsgebietes innerhalb der Stadt Kiel

3.2 Historische Entwicklung und Denkmalschutz

3.2.1 Topografie – Formung durch Inlandeis und das Meer

Die bauliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet und seiner näheren Umgebung ist maßgeblich durch die Topografie des Geländes beeinflusst: Diese ist ein Ergebnis der Weichseleiszeit: Beim Abschmelzen des Gletschers im heutigen Fördetal blieben an den Längsseiten Moränen aus Sand, Lehm und Steinen zurück, welche z.T. bis an die Förde reichten. Strömungen in der Förde brachen kontinuierlich Teile der Hügelkante ab und formten ein Steilufer aus. So unterlag der Bereich zwischen Diederichsenpark und Bellevue bis zum Ausbau der Kiellinie unmittelbar der Abbruchtätigkeit der Ostsee [2].

Die höchsten und steilsten Hänge befinden sich im Umfeld des Diederichsenparks. Auch das Düsternbrooker Gehölz ist von baumbestandenen Steilhängen geprägt. In der südlichen Hälfte des Gebietes liegen hingegen flache Sedimentflächen vor den Abbruchkanten, die sich für eine Bebauung frühzeitig anboten.

3.2.2 Die bauliche Entwicklung

Auf der Halbinsel zwischen der Kieler Förde und dem damals noch bestehenden Fördearm Kleiner Kiel wurde die Stadt Kiel im 13. Jahrhundert gegründet.

Das Untersuchungsgebiet schließt nördlich daran an. Ein Straßennetz verband die angrenzenden Straßendörfer Uppant (später Brunswik) und Kotelwik (später Wik). Die Wegeverbindung hat sich mit der Holtenauer Straße bis heute erhalten. Dazwischen lagen das Uppanter Feld (später Brunswiker Feld) und das Düsternbrooker Gehölz, die über die folgenden Jahrhunderte im Wesentlichen von Bebauung frei blieben.

Der Bereich zwischen Kiels heutigen Stadtteilen Altstadt, Brunswik, Düsternbrook und Wik wurde bis weit in das 19. Jahrhundert vorwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzt. Diese landschaftliche Prägung mit dem frei zugänglichen Fördeufer (Kiellinie) und dem Grünzug aus Krusenkoppel, Düsternbrooker Gehölz, Diederichsenpark und Forstbaumschule ist bis heute erhalten geblieben. Die bauliche Entwicklung des Bereiches zwischen Brunswik und Wik begann erst 1822 mit der Eröffnung der Badeanstalt Düsternbrook unterhalb der Krusenkoppel, in etwa an der Stelle, an der sich heute der Schleswig-Holsteinische Landtag befindet.

Mit der Industrialisierung entwickelte sich der Bereich ab den 1860er Jahren weiter: Im Zuge der Ernennung zum Flottenstützpunkt[3] wuchsen die Stadt und ihre Vororte stark an, Fabriken für den Export, Marine-, Verwaltungs- und Freizeiteinrichtungen entstanden. Auf der Schlüterschen Koppel wurden die Akademischen Heilstätten angelegt. Die Badeanstalt Düsternbrook wurde bereits 1847 wieder aufgegeben und ihre Flächen ab 1865 zum Marinedepot (später Torpedodepot) umgewidmet [4].

1869 erfolgte die Eingemeindung Brunswiks zu Kiel. In den 1870er Jahren entstand nördlich der Heilstätten der Botanische Garten und oberhalb des Marinedepots ein Hotel an der Krusenkoppel. Nördlich des Marinedepots wurde eine neue Seebadeanstalt angelegt und entlang des weiteren Fördeufers nach Wik hin wurden die ersten Villen

2 https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/umwelt_naturschutz/_dokumente_faltblaetter_kieler_naturschutzgebiete/lsg_foerdeumgebung_web.pdf
3 Flottenstützpunkt Preußens (1865), Kriegshafen des Norddeutschen Bundes (1867) und Reichskriegshafen (1871). Vgl. Johannes Habich (1976): Stadtkernatlas Schleswig-Holstein, Neumünster
4 Siehe https://veikkos-archiv.de/index.php?title=Seebadeanstalt_D%C3%BCsternbrook

und das Hotel Bellevue gebaut. Zu dieser Zeit wurde auch ein durchgehender Weg entlang des Fördeufers eingerichtet.

Ab 1880 entstanden auch westlich des Düsternbrooker Gehölzes erste Villen entlang des Niemannswegs – Düsternbrook entwickelte sich zur Villenvorstadt.

1888 wurde auf dem Gelände des Marinedepots die kaiserliche Marineakademie eröffnet. Deren Hauptgebäude aus rotem Backstein diente von 1919 bis 1945 als Sitz des Marinekommandos Ostsee[5].

In den 1890er Jahren wurde das stark wachsende Wik eingemeindet. 1895 wurde der heutige Nord-Ostsee-Kanal als Kaiser-Wilhelm-Kanal eröffnet, welcher nördlich von Wik in die Förde mündet und damit die Entwicklung weiterer Hafeninfrastruktur nach sich zog.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts verdichteten sich das im nördlichen Teil Düsternbrooks gelegene Villenviertel. Zudem entstanden eine Sternwarte und eine Nervenklinik im Stadtteil. Nördlich des Marinedepots wurde der Strandweg, der der heutigen Kiellinie entspricht, angelegt. Er schützt seitdem die Steilhänge des Plateaus zwischen Diederichsenpark und Bellevue vor weiterer Erosion und ermöglichte den Bau einer Villensiedlung (Bismarckallee und Roonstraße) zwischen Förde und den Grünanlagen.

Einen wichtigen Impuls für den südlichen Bereich setzte 1909 die Eröffnung der Kunsthalle nahe dem Schloss.

Das ehemalige Krupp'sche Logierhaus wurde 1900/01 als Hotel und Restaurant für Gäste der Kieler Universität errichtet und nach Erwerb durch die Universität in den Jahren 1919 bis 1920 zum Institut für Weltwirtschaft und Seeverkehr umgebaut.

Der Marinestützpunkt und seine Marine- und Verwaltungseinrichtungen prägen die Wik früher wie heute. 1940 entstand am Ufer südlich von Wik zusätzlich ein Verwaltungsbau für das Luftkreiskommando, das heute ein eingetragenes Denkmal und Sitz einer Landesverwaltung – des Finanzministeriums – ist.

Nach schwersten Kriegszerstörungen während des zweiten Weltkriegs wurden die militärischen Standorte im Bereich des Untersuchungsgebietes nach 1945 zugunsten weiterer Verwaltungseinrichtungen, Sport- und Freizeitnutzungen aufgegeben. Seitdem erfuhr der Bereich einige Nachverdichtung und im Uferbereich wurden weitere Stege für Sport- und Freizeitboote neu angelegt.

1950 nahm der Schleswig-Holsteinische Landtag das wiederaufgebaute Gebäude der Marineakademie in Besitz und zog weitere Landesministerien nach sich.

Seither wurden zahlreiche Verwaltungs- und Forschungs-, Sport- und Freizeiteinrichtungen saniert, um-, weiter- oder neugebaut (vgl. Kapitel 4.5 Nutzungen und Funktionen).

3.2.3 Geschichte der Garten- und Freiraumanlagen

Das Untersuchungsgebiet ist durch die Uferlage an der Förde und den parallel zum Ufer verlaufenden Grünzug Krusenkoppel - Düsternbrooker Gehölz - Diederichsenpark - Forstbaumschule stark durch das hügelige Gelände mit einem großen Laubwaldanteil geprägt.

1980 wurden die Forstbaumschule, der Diederichsenpark, das Düsternbrooker Gehölz und die Krusenkoppel zum Landschaftsschutzgebiet Kieler Fördeumgebung ernannt. Dieses umfasst etwa 63 ha[6].

5 Siehe https://www.landtag.ltsh.de/parlament/landeshaus/

6 Vgl. https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/umwelt_naturschutz/_dokumente_faltblaetter_kieler_naturschutzgebiete/lsg_foerdeumgebung_web.pdf

Krusenkoppel



A2 Lageplan Krusenkoppel

Düsternbrooker Gehölz



A3 Lageplan Düsternbrooker Gehölz

1856 erwarb Heinrich Kruse die Koppel, die damals dem Dorf Brunswik gehörte. Nach seinem Tod 1886 fiel sein Besitz unter der Bedingung die Fläche nicht zu teilen oder zu bebauen der Stadt zu. 1903 wurden die landwirtschaftlichen Flächen zum Park umgestaltet und öffentlich zugänglich gemacht.

Der Bereich fällt durch seine Hanglagen und seinen alten Baumbestand auf[7]. Im etwa 5,5 ha großen Park sind insgesamt 17 Naturdenkmale zu finden, unter anderem ein etwa 200 Jahre altes Rondell aus zwölf Linden. Diese als „12 Apostel“ benannten Linden bildeten einst einen „grünen Salon“ für die Gäste des Hotels Düsternbrook.

Heute stehen die “12 Apostel“ im Eingangsbereich der 1950 errichteten zweitgrößten Freilichtbühne Schleswig-Holsteins.

Aus denkmalpflegerischer Sicht kommt der Krusenkoppel eine hohe geschichtliche und städtebauliche Bedeutung als letzte unbebaute Koppelfläche zu, deren Vielzahl einst Brunswik und Düsternbrook kulturlandschaftlich prägte. Die Krusenkoppel steht daher unter Denkmalschutz.

Das 22 ha große Düsternbrooker Gehölz in topographisch erhöhter Lage mit Ausblicken auf die Förde gehörte ursprünglich zum Dorf Brunswik. 1771 wurde das gesamte Gebiet dem Landesherrn unterstellt und fortan Herrschaftliche Gehölze genannt, mit der Einrichtung des dänischen Gesamtstaats auch Königliches Gehege.

Die Naturbegeisterung der Romantik beflügelte im 19. Jahrhundert Deutschland und England und hinterließ viele bauliche Zeugnisse. Das Düsternbrooker Gehölz wurde in dieser Zeit durch den Bau der Landschaftsallee vom Schloss zum Gehölz, dem Ausbau des Wegenetzes und der Errichtung von Gastwirtschaften und weiterer „Freizeitbauten“ zu einem beliebten Ausflugsziel.

Im Jahre 1808 beauftragte die Stadt Kiel den Architekten Axel Bundsen, einen Pavillon im Stil eines antiken Tempels zu Ehren des in Kiel residierenden dänischen Königs zu bauen. In seiner Rechnung nannte Bundsen den Bereich um diesen Tempel Marienhain bezogen auf den Namen der dänischen Königin. Bundsen übernahm die damals bevorzugte Staffagearchitektur und formte den Teepavillon als kleinen ionischen Tempel. Nach wechselvoller Geschichte erinnern heute lediglich Mauerreste, Gebäudefundamente und eine Gedenktafel an den früheren Marientempel.

Zu den weiteren Bauwerken, die im Laufe des 19. Jahrhunderts entstanden und den Freizeitwert erhöhten, zählte die Gastwirtschaft Sanssouci (1865

7 http://www.freilichtbuehne-kiel.de/ und https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/umwelt_naturschutz/_dokumente_faltblaetter_kieler_naturschutzgebiete/lsg_foerdeumgebung_web.pdf, Bilder mit Commons-Lizenzen auf http://kiel-wiki.de/index.php?title=Krusenkoppel



A4 Blick vom Marienhain um 1820



A5 Marientempel, Juni 2018

abgebrannt), die nahe gelegene 1822 erbaute Seebadeanstalt von Axel Bundsen (1865 wurde hier das Marinedepot errichtet) sowie das 1843 erbaute Sommertheater Tivoli (1870 abgebrannt).

1845 wurde die forstwirtschaftliche Nutzung des Gehölzes eingestellt und dieses nur noch als „Lustgehölz“ genutzt. 1873 kaufte die Stadt Kiel das Gehölz von der preußischen Regierung mit der Verpflichtung, dieses als Wald oder Park zu erhalten und zu pflegen. Ende des 19. Jahrhunderts wurde das Düsternbrooker Gehölz durch weitere Wege ausgestaltet und zwei in natürlichen Senken liegende Wasserflächen zu Teichen, dem sog. Mondspiegel und dem Dianenspiegel, über den einst eine Brücke führte, erweitert.

1917 wurde ein Gedenkstein in Form eines Granitfindlings mit Inschrift für Theodor Storms Novelle „Auf der Universität“, die in der Waldwirtschaft Sanssouci spielte, aufgestellt.

Das Düsternbrooker Gehölz steht unter Denkmalschutz, weil es ein kulturlandschaftlich und städtebaulich prägender Grüngürtel an der Kieler Förde ist, dessen Erschließung im Zuge der Naturbegeisterung der Romantik im 19. Jahrhundert vorangetrieben wurde und seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts einen integralen Bestandteil des Düsternbrooker Villengebietes bildet. Als Anschauungsgegenstand schleswig-holsteinischer Landschaftsmalerei und Dichtung ist es auch von kulturhistorischer Bedeutung.

Der Schutz umfasst das Düsternbrooker Gehölz mit Mondspiegel, Dianenspiegel, Gedenkstein Theodor Storm, Bruchsteinmauer, ehem. Marientempel.

Diederichsenpark

Der Diederichsenpark geht auf eine ebenfalls in den 1780er Jahren angelegte Obstbaumschule zurück.



A6 Lageplan Diederichsenpark

Diese wurde von Gartentheoretiker Christian Cay Lorenz Hirschfeld (1742 – 1792) angeregt.

Auf diesem Gelände stand die im Jahr 1944 zerstörte Villa Forsteck, welche in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem geistig-kulturellen Mittelpunkt Kiels wurde. Seinen Namen verdankt der Park seinem letzten Eigentümer, Heinrich Diederichsen (1865-1942), einem Kieler Reeder, Werftbesitzer und Konsul[8].

Nach umfassender Neugestaltung wurde der im Krieg zerstörte Park 1958 der Öffentlichkeit übergeben.

8 Vgl. http://fontane-gesellschaft.de/2014/01/28/theodor-fontane-an-der-kieler-foerde/

Der Diederichsenpark erhält seine historische und denkmalgeschützte Bedeutung als Zeugnis des ehemaligen Baumschulengebietes, das die westliche Kieler Förde einst kulturlandschaftlich prägte und mit seiner Umgestaltung zum Park eine städtebaulich integrale Grünanlage des Düsternbrooker Villengebietes bildet. Noch heute im Park wichtige Elemente sind: Aussichtsterrasse, zwei Gedenksteine, ein Findling am Parkeingang und ein historischer Mauerzug.

Forstbaumschule

In den 1780er Jahren begegnete der Dänische Staat, dem zu dieser Zeit Teile des heutigen Landes Schles-



A7 Lageplan Forstbaumschule

wig-Holsteins unterstanden, dem Mangel von Bau- und Brennholz durch die Anlage zweier königlicher Forstlehranstalten – eine davon im Süden Wiks. Zu ihrem Leiter wurde der Kieler Professor August Niemann (1761 - 1832) berufen. Die Forstbaumschule beherbergte ca. 600 verschiedene Baumarten. Ende des 19. Jahrhunderts wurde die königlich-dänische Forstlehranstalt nach Kopenhagen verlegt. Das Gelände der Forstbaumschule wurde verkauft und privat als Baumschule weiter bewirtschaftet.

Als 1895 jedoch auch dieser Betrieb aufgegeben wurde, übernahm die Stadt Kiel den Bereich als öffentliche Parkanlage und gestaltete ihn 1904 zu einem Landschaftsgarten mit Kleingewässern und Liegewiesen um. Die Anlage ist geprägt durch weitläufige Rasenflächen, verschlungene Wegeführungen und altem, zum Teil exotischem Baumbestand.



A8 Lageplan Gastwirtschaft Forstbaumschule

Die Gastwirtschaft Forstbaumschule fand sich ursprünglich im Aufseherhäuschen der Forstbaumschule. 1904/05 wurde dieses durch das deutlich größere, heute noch vorhandene Restaurant Forstbaumschule nach Entwürfen von J. Pregyn als zweigeschossiges Backstein-Fachwerkgebäude unter Schopfwalmdach mit nördlichem eingeschossigem Restaurantteil ersetzt, das in den 1920er-Jahren und in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg überregional für Konzerte und Tanzveranstaltungen bekannt wurde. Das Gebäude ist als Einzeldenkmal geschützt.

Mit dem Bau der Gastwirtschaft und eines Spielplatzes, großen Rasenflächen als Sport- und Liegeplätze sowie einer verschlungenen Wegeführung bekam die Forstbaumschule einen Volksparkcharakter.

1958 wurde die Forstbaumschule um den Diederichsenpark erweitert. Statt der ursprünglichen 2,5 ha umfasst die Forstbaumschule heute eine Fläche von 12,5 ha[9]. Mit der Traditions-Gastwirtschaft Forstbaumschule, der katholischen Kirche St. Heinrich, dem Getränkepavillon und der Konzertmuschel verfügt sie über bedeutende Einzeldenkmale.



A9 Das Fachwerkgebäude der Forstbaumschule

9 Alle Angaben: vgl. https://www.kiel.de/de/kultur_freizeit/kiel_erkunden/kulturspuren/kulturspuren_daenemark_rundgang/forstbaumschule.php#

Das aus denkmalpflegerischer Sicht Besondere dieses Parks ist, dass die kulturlandschaftlich älteren Strukturen des Düsternbrooker Gehölzes aufgenommen und im Sinne der Volksparkidee Anfang des 20. Jahrhunderts weiterentwickelt wurden. Die Forstbaumschule bildet damit einen integralen städtebaulichen Bestandteil der Bebauung der westlichen Kieler Förde. Sie ist seit dem Jahr 2018 in die Denkmalliste eingetragen.

Uferpromenade Kiellinie



A10 Strandweg um 1910. Im Vordergrund links der Kaiserliche Yachtklub

Beginnend in Wik, auf Höhe der Tirpitzmole und Orchideenwiese, begann um 1900 der Ausbau der Uferbereiche aus nördlicher Richtung. Erst damit wurden die Steilhänge im Bereich des heutigen Maritim Hotels Bellevue vor weiterer Erosion durch die Ostsee durch Schwergewichtswände geschützt.

Dort legte die Freie Turnerschaft Wassersport (heute Segler-Vereinigung Kiel e. V.) mit dem Bau einer neuen Seebrücke 1930 den Grundstein für den Sporthafen Wik. Zu Ehren des Kieler SPD-Vorsitzenden und Arbeiterführers wird diese Gustav-Garbe-Brücke benannt.

1906 wurde der Abschnitt des Strandweges bis zur Bellevue-Brücke als Promenade, 1926 der Abschnitt bis Koesterstraße und 1936 der Abschnitt bis Feldstraße ausgebaut. Eine zusätzliche Querverbindung schaffte der 1905 angelegte Carl-Loewe-Weg.

In den 1930er-Jahren wurde der Uferweg zunehmend als Verkehrsader erschlossen. Dies umfasste unter anderem die Verlängerung von Parkstraße (1933),



A11 Spazierengehen an der Kiellinie 1972



A12 Promenade Seeburg 1972

Koesterallee (1936) und Lindenallee (bis 1936) bis an die Wasserkante sowie den Ausbau der Uferstraße vom Wiker Strand bis an die Feldstraße (1934-36). 1933 wurde der Strandweg zu Ehren Paul von Hindenburgs in Hindenburgufer umbenannt. Maßnahmen für eine Verlängerung südlich des Bernhard-Harms-Wegs wurden erst ab 1940 in Teilabschnitten vorgenommen.

In der heutigen Länge existiert die Promenade seit 1969. Zuletzt erfolgte die Lückenschließung zwischen Reventlouallee und Seeburg.

Auf Höhe des Bernhard-Harms-Weges besteht zu diesem Zeitpunkt bereits eine Seebrücke mit hölzernem Signalturm, der 1913 durch einen massiven Turm in Stein ersetzt wird. Nördlich dessen wurde 1926 das Becken 1 des Sporthafens Düsternbrook eingerichtet. Adalbertbrücke und Signalturm wurden 1958 abgerissen, im Folgejahr erfolgte der Bau der Blücherbrücke. Der Sporthafen wurde indes weiterentwickelt und bis 1971 auf vier Becken ausgebaut. Als Ankerstelle der Gorch Fock erlangte die Blücherbrücke überregionale Bekanntheit. Der zunächst aus einer Holzkonstruktion bestehende

Fähranleger Reventloubrücke wurde in den Jahren 1964 und 2014 erneuert.

Anlässlich der Olympischen Sommerspiele 1972 wurde die Promenade neugestaltet, nachdem die schräg auflaufende Kaimauer über 40 Jahre lang immer wieder ausgebessert wurde. Der südliche Teil der Promenade wurde über eine Fußgängerbrücke mit dem Schlossgarten verbunden. Während die Verlängerung zwischen Sporthafen Düsternbrook/ Blücherbrücke und dem Düsternbrooker Weg den Namen Hindenburgufer weiterführt, wird die Fußgängerzone entlang der Kieler Förde zu dem Zeitpunkt in Kiellinie umbenannt[10].

1979/80 wurde das Hindenburgufer vom Sportboothafen bis Bellevuebrücke um 17 m vorgeschuht. 2014 fiel der Ratsbeschluss, auch den Abschnitt südlich der Blücherbrücke in Kiellinie umzubenennen, wodurch die Kiellinie diesen Namen auf ganzer Länge trägt.

Im Jahr 2002, im Rahmen der Kieler Olympiabewerbung für das Jahr 2012, entstand auf einer ca. 1.100 m^2 großen Fläche als mobile Anlage auf der Reventlouwiese das Segelcamp. Von Mai bis September werden hier jährlich ca. 3.500 Kinder und Jugendliche an den Wassersport, insbesondere den Segelsport, herangeführt. Seit dem Jahr 2022 wird hier das Camp durch eine provisorische Badestelle ergänzt.

Seebadeanstalt Düsternbrook

Anknüpfend an die großen Seebäder an der Ostsee, z.B. auf Usedom und in Doberan entstand 1821-22 in Höhe des heutigen Landeshauses die erste Seebadeanstalt in Düsternbrook. Die Badeanstalt bestand aus einem Hauptgebäude für den Badesaal, an den sich zur Landseite zwei halbrunde Flügel anschlossen[11].

Die Badeanstalt war von Anfang an mehr als „nur“ eine zum Baden. Sie war beliebter Treff- und Vergnügungspunkt für die Kieler Gesellschaft und ihre internationalen Gäste.



A13 Seebadeanstalt Düsternbrook um 1865



A14 Seebadeanstalt Düsternbrook 1972

1847 ging die Badeanstalt in Konkurs und musste schließen.

1865 erwarb die Marine die Fläche und riss die Badeanstalt endgültig ab, weil an gleicher Stelle das preußische Marinedepot errichtet wurde.

Auf der Höhe des heutigen Düsternbrooker Sporthafen entstand an der Förde 1867 eine neue Seebadeanstalt mit Restaurant und Kaffeehaus. 1900/01 baute Krupp sie zu einem luxuriösen Hotel aus.

Die heutige Seebadeanstalt Düsternbrook wurde anlässlich der Olympischen Spiele 1936 als Naturbadeanstalt erbaut und nach dem Krieg als Austragungsort für die „Deutschen Meisterschaften im Meeresschwimmen“ genutzt.

Danach verfiel die Badeanstalt, Teile wurden abgerissen, andere Teile saniert. Private Spenden ermöglichten in den 2000er Jahren eine neuerliche Instandsetzung.

10 http://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/stadtgeschichte/_daten_strassenlexikon/_strasse.php?id=506&x=&eingabe=kiellinie
11 https://veikkos-archiv.de/index.php?title=Seebadeanstalt_D%C3%BCsternbrook

3.2.4 Denkmale im Untersuchungsgebiet

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zahlreiche Bau-, Boden-, Garten- und Naturdenkmale, die als Einzeldenkmale und / oder Sachgesamtheit ausgewiesen wurden. Karte 2 zu den Kulturdenkmalen gibt hierzu einen Überblick. Weite Teile der Forstbaumschule, der Diederichsenpark, die Orchideenwiese und Teile der angrenzenden Grünanlagen sind zudem als Archäologisches Interessengebiet (Gebietsnummer 14) gekennzeichnet. Die Abfolge von Gründenkmalen innerhalb des Untersuchungsgebietes und der mit diesen in enger Beziehung stehenden Baudenkmale und Archäologischen Denkmale gilt als einzigartig.

Es bestehen mit der Forstbaumschule, dem Diederichsenpark und dem Düsternbrooker Gehölz / einschl. Krusenkoppel flächig ausgewiesene Gründenkmale im Untersuchungsbereich. Innerhalb dieser Bereiche befinden sich wiederum Einzeldenkmale und denkmalwerte Bestandteile von besonderer Relevanz wie z.B. die Plastik „Hafen 77“, der Graben der Düvelsbek mit aufgestauten Teichen, der große Teich in der Forstbaumschule, das Lindenrondell, die Findlinge am Parkeingang im Bereich Düsternbrooker Gehölz/ Krusenkoppel und die Aussichtsterrasse im Diederichsenpark. Zudem werden einzelne Baumdenkmale – vorwiegend im Bereich Forstbaumschule – wie z.B. die Linden vor der Wirtschaft ausgewiesen.

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

Die Baudenkmale, Gründenkmale und mögliche Archäologische Denkmale innerhalb des Untersuchungsgebietes stehen in enger historischer Verbindung zu weiteren flächigen Denkmalbereichen außerhalb des Untersuchungsgebietes, wie dem Schlossgarten, dem Alten Botanischen Garten, dem Garten der Villa Martius und den Außenanlagen der Pauluskirche. Weitere denkmalgeschützte Einzelstandorten außerhalb des Untersuchungsgebietes und von flächigen Gründenkmalen sind z.B.: die Kastanienallee und der Spielplatz an der Weserfahrt, der Aussichtspavillon und der Restbestand des Topfhauses im Alten Botanischen Garten, der Zaun des Martius-Gartens, die Pflasterallee und die Lindenallee der Hohenbergstraße, die Hohenberg-Treppe und der Bürgersteig der Hohenbergstraße, die Platanenreihe im Mittelstreifen Schlossgarten sowie die Zufahrtsallee der Villa Martius.

In der folgenden Auflistung sind die Denkmale im Untersuchungsgebiet nochmals mit ihrer jeweiligen Objektnummer verzeichnet.

Gründenkmale	
Forstbaumschule	Objektnr. 11522
Diederichsenpark	(Objektnr. 11867)
Düsternbrooker Gehölz / einschl. Krusenkoppel	Objektnr. 18811
der Graben der Düvelsbek mit aufgestauten Teichen	Objektnr. 50283
der große Teich in der Forstbaumschule	Objektnr. 39572
das Lindenrondell	Objektnr. 50750
die Findlinge am Parkeingang im Bereich Düsternbrooker Gehölz / Krusenkoppel	Objektnr. 50758
die Aussichtsterrasse im Diederichsenpark	Objektnr. 50762
Baumdenkmale	
die Linden vor der Wirtschaft	Objektnr. 30430

Baudenkmale	
Ehem. Luftkreiskommando Niemannsweg 220	Objektnr. 9727
Katholische Kirche St. Heinrich Feldstraße 172	Objektnr. 10903
ehem. Großvilla (Augenklinik Bellevue) Lindenallee 21	Objektnr. 8491
Villa Kiellinie 93	Objektnr. 11672
Villa Kiellinie 84	Objektnr. 11233
Haus Welt-Club Düsternbrooker Weg 148	Objektnr. 44887
Institut für Weltwirtschaft Kiellinie 66	Objektnr. 9490
Einfamilienhaus Bismarckallee 27	Objektnr. 10638
Villa Bismarckallee 19	Objektnr. 10639
Wohnhaus Roos Roonstraße 6	Objektnr. 23703
Villa Roonstraße 7	Objektnr. 12091
Villa Roonstraße 9	Objektnr. 12090
Villa Roonstraße 11	Objektnr. 12069
Villa Roonstraße 12	Objektnr. 12088
Villa Roonstraße 14	Objektnr. 10734
Villa Bismarckallee 32	Objektnr. 10636
Wohnhaus Bismarckallee 6	Objektnr. 37314
Landwirtschaftsministerium Düsternbrooker Weg 104	Objektnr. 10196
Ehem. Marine-Nachrichten-Versuchsanstalt (Wasserschutzpolizei) Arwed-Emminghaus-Weg 11	Objektnr. 3184
Ehem. Marineakademie Kommandeurshaus Arwed-Emminghaus-Weg 6	Objektnr. 9527
Ehem. Marineakademie (Landeshaus) Düsternbrooker Weg 70	Objektnr. 9489
Villa Karstadt Düsternbrooker Weg 36	Objektnr. 11426
Krupp'sche Villa Kiellinie 71	Objektnr. 27058
Innenministerium Düsternbrooker Weg 92	Objektnr. 50333
ehem. Marineintendatur Düsternbrooker Weg 64	Objektnr. 9493
Gästehaus der CAU Kiellinie 5	Objektnr. 50329
bauliche Anlagen innerhalb geschützter Grünflächen	
Gastwirtschaft in der Forstbaumschule	Objektnr. 6467
Konzertmuschel in der Forstbaumschule	Objektnr. 12272
Getränkepavillon in der Forstbaumschule	Objektnr. 12273
Freilichtbühne Krusenkoppel	Objektnr. 11377
flächige Denkmalbereiche außerhalb des Untersuchungsbereichs	
Schlossgarten	Objektnr. 1545
Alter Botanischer Garten	Objektnr. 3182
Garten der Villa Martius	Objektnr. 11304
Außenanlagen der Pauluskirche	Objektnr. 12289
weitere denkmalgeschützten Einzelstandorte außerhalb von flächigen Gründenkmalen	
Kastanienallee	Objektnr. 10776
Spielplatz an der Weserfahrt	Objektnr. 10777
Aussichtspavillon im Alten Botanischen Garten	Objektnr. 11238
Restbestand des Topfhauses im Alten Botanischen Garten	Objektnr. 11241
Zaun des Martius-Gartens	Objektnr. 11304
Pflasterallee	Objektnr. 26659
Lindenallee der Hohenbergstraße	Objektnr. 30430

Hohenberg-Treppe	Objektnr. 24791
Bürgersteig der Hohenbergstraße	Objektnr. 30431
Platanenreihe im Mittelstreifen Schlossgarten	Objektnr. 29507
Zufahrtsallee der Villa Martius	Objektnr. 28195
Plastik „Hafen 77“	Objektnr. 50681
Ehem. Luftkreiskommando mit Außenanlagen	Objektnr. 50706

Die denkmalprägende Zeitschicht ist das 19. Jahrhundert im Kontext des englischen Landschaftsgartens mit weiten Sichtachsen, gebauten und landschaftlichen Sichtbezügen, Aussichtspunkten und einem differenziert gewählten Wegesystem. Dahinter steht das große Bedürfnis der Romantik des 19. Jahrhunderts, Naturbegeisterung erlebbar zu machen. Innerhalb des Untersuchungsgebietes wurden im Rahmen der Bestandsaufnahme folgende Schlüsselthemen mit besonderer denkmalpflegerischer Relevanz ermittelt:

- Herausstellung historischer Sichtachsen zu Plätzen, Aussichts- und Grünpunkten innerhalb von Grünanlagen (z.B. Marientempel und Tanzplatz, Baumgruppe)
- Instandsetzung baulicher Anlagen in historischen Grünanlagen wie Bauwerke, Treppen, Begrenzungsmauern (Zyklopenmauerwerk) und Einfriedungen
- Konzeption und Verbesserung der Wege- und Wegebeziehungen, Eingänge, Übergänge und Grenzen des Untersuchungsgebietes
- Wiederherstellung besonderer historischer landschaftlicher Prägungen – Renaturierung ehemals vorhandener Bachläufe, z.B. der Graben der Düvelsbek sowie andere historisch relevante Gewässer (z.B. Mond- u. Dianenspiegel im Düsternbrooker Gehölz)

In Teilen wird diese Epoche überlagert von dem Gedanken des Volksparks mit Sport- und Liegeflächen sowie gastronomischen Einrichtungen (Forstbaumschule).

- Dort, wo diese Epoche sichtbar ist, sollte sie im Sinne des Volksparkgedankens instandgesetzt und weiterentwickelt werden z.B. durch eine punktuelle Wiederherstellung oder Qualifizierung der Sport- und Liegeflächen

Es ist ein Anliegen der Denkmalpflege, Park-Entwicklungskonzepte im Sinne von Pflegewerken für die jeweiligen Gründenkmale zu erarbeiten, die die Aufgaben- und Zielstellungen der verschiedenen Orte betrachten, die historischen Verbindungen herstellen und diese verständlich machen.

Zur Herstellung und Vermittlung historischer Bezüge zwischen flächigen Gründenkmalen, Einzeldenkmalen, denkmalwerten Anlagebereichen, möglichen Archäologischen Denkmalen und Baudenkmalen, wird keine Rekonstruktion, jedoch der Erhalt und die Weiterentwicklung von historischen Orten angestrebt. Hier gilt es die geschichtlichen Bezüge erlebbar und ablesbar zu machen. Als maßgeblich wird der Natur- und Landschaftsschutz der Kulturlandschaft betrachtet (vgl. Anlage 2.4: Protokoll der Projektgruppensitzung VI Denkmalpflege vom 15. Oktober 2018). Für sämtliche Eingriffe in Denkmalbereiche gilt ein Genehmigungsvorbehalt.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



K2 Kulturdenkmale

3.3 Relevante Planungen, rechtliche Rahmenbedingungen und Konzepte

3.3.1 Formelle und informelle Planungen

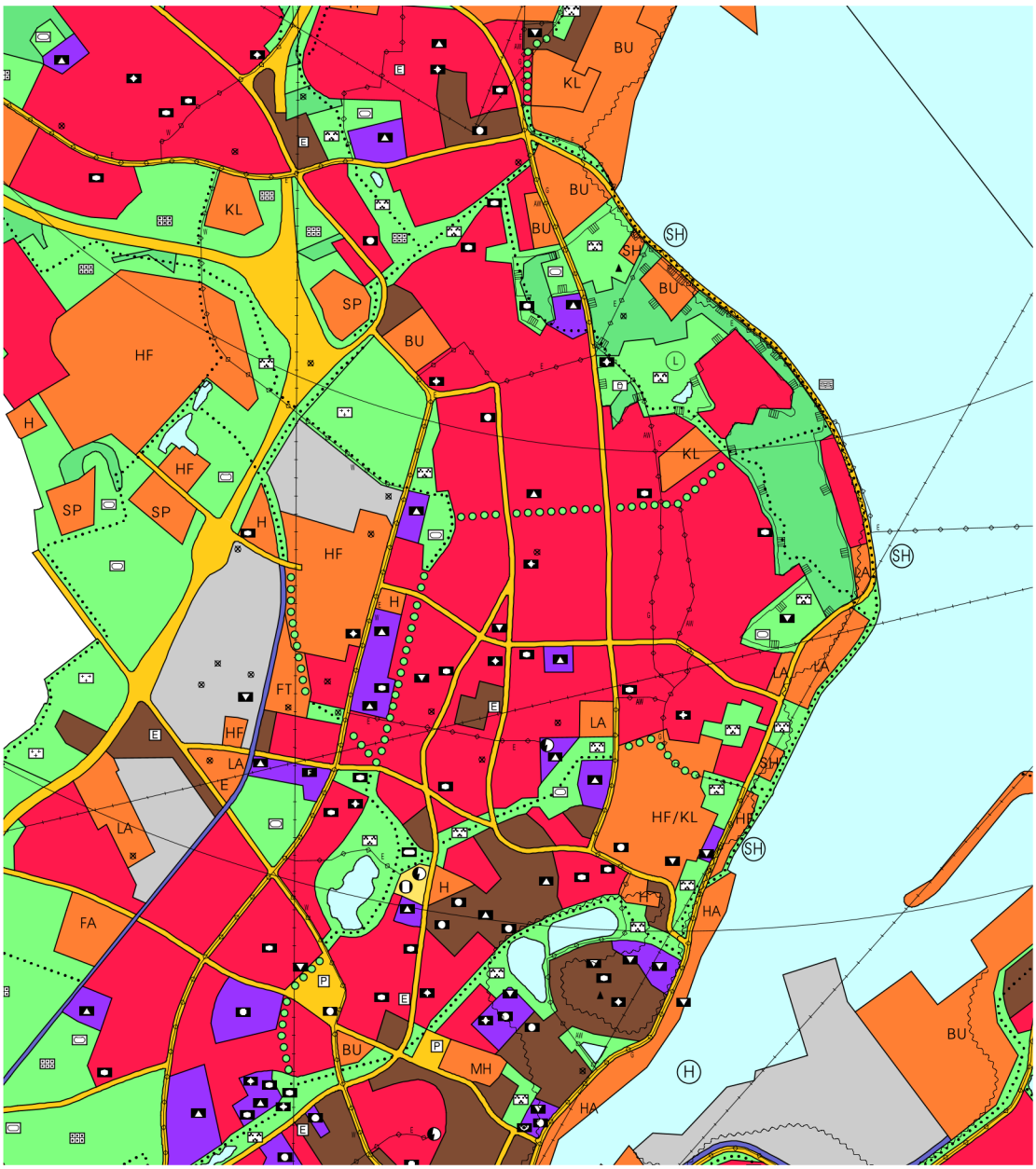
Landesentwicklungsplan
Der Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holstein trat am 17. Dezember 2021 in Kraft. Der LEP gibt die räumliche Entwicklung des Landes bis zum Jahr 2036 vor und bildet die Basis für die Fortschreibung der Regionalpläne im Land.

Im LEP ist Kiel als Oberzentrum ausgewiesen. Der Küstenraum der Kieler Förde ist als Schwerpunktraum für Tourismus und Erholung dargestellt. In diesen Bereichen sollen die vorhandenen Einrichtungen und Angebote gesichert sowie zusätzliche Angebote gezielt befördert werden. Insbesondere sollen die weiteren Entwicklungen auf einen Qualitätstourismus und die Saison verlängernde Maßnahmen ausgerichtet sein. Kapazitätserweiterungen sind denkbar, wenn sie zur Verbesserung der Struktur und/oder Qualität des Angebotes beitragen.

Regionalplan
Der Regionalplan für den Planungsraum Schleswig-Holstein Mitte trat im Jahr 2001 in Kraft und beinhaltet Ziele und Grundsätze zur räumlichen Entwicklung der Landeshauptstadt Kiel, der kreisfreien Stadt Neumünster sowie der Kreise Plön und Rendsburg-Eckernförde. Eine Neuaufstellung des Regionalplans ist derzeit in Bearbeitung. Auch wenn die wesentlichen Grundzüge der Planung für das Untersuchungsgebiet gleichgeblieben sind, gibt es Änderungen im Entwurf des Regionalplanes, die auch Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet haben. Dazu gehören unter anderem: die höhere Priorisierung beim Schutz von Grünflächen innerhalb der Grünzüge, ein höheres Gewicht beim Hochwasserschutz und eine deutlich höhere Priorisierung beim Ausbau des Umweltverbundes. Überwiegend werden diese Ziele in den Planungen der Landeshauptstadt Kiel schon berücksichtigt. So werden die Ziele zur klimagerechteren Entwicklung der Landeshauptstadt auch explizit unter dem Punkt Nahbereich Kiel aufgeführt.

Flächennutzungsplan
Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel stellt einen Großteil des Untersuchungsgebietes als Grünflächen und Flächen für Wald dar. Die Orchideenwiese, ein Teil der Forstbaumschule sowie der Krusenkoppel sind als Parkanlagen ausgewiesen. Der Sportplatz in der Forstbaumschule und der Tennis-Club an der Krusenkoppel sind als Sportanlagen dargestellt.

Westlich der Kiellinie sind zwischen der Bellevuebrücke, dem Carl-Loewe-Weg und dem Diederichsenpark Wohnbauflächen vorgesehen. Sonderbauflächen stellen der ehemalige Standort des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge (Niemannsweg 220) sowie das Gelände der ehemaligen Marineakademie, auf dem sich der Landtag und das Innenministerium Schleswig-Holsteins befinden, dar. Der Düsternbrooker Weg und die Kiellinie sind als Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge vorgesehen. Im Uferbereich sind das Seebad Düsternbrook als Freibad sowie die Sporthäfen Wik, Düsternbrook und Seeburg als Sportboothäfen ausgewiesen.



A15 Ausschnitt des Flächennutzungsplanes Kiel, 2000

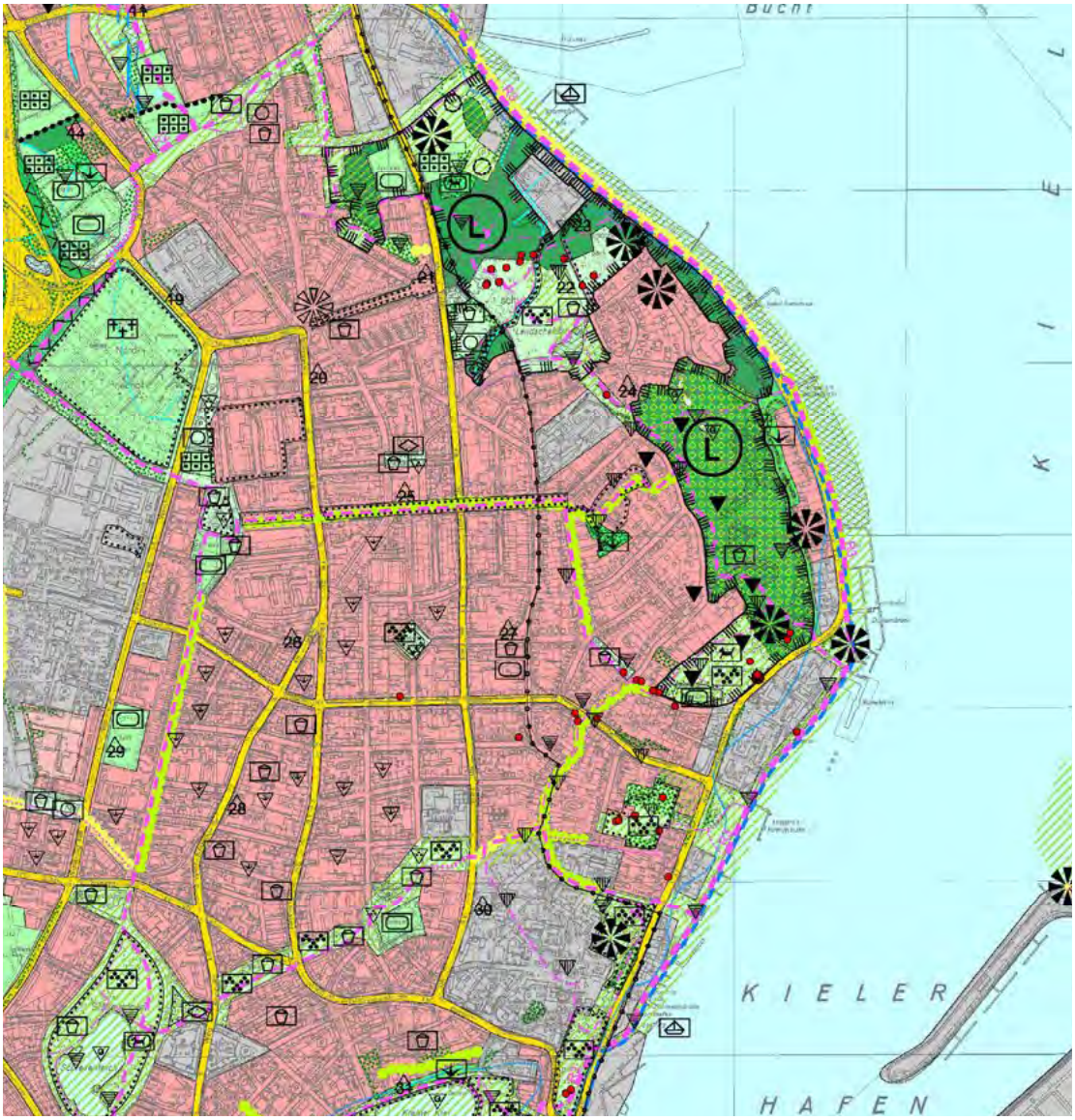
Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Landeshauptstadt Kiel wurde am 4. Dezember 2000 von der Ratsversammlung beschlossen. Auf örtlicher Ebene werden die konkretisierten Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in Zielplänen, Fachkarten und der Begründung dargestellt.

Für das Untersuchungsgebiet werden folgende Aussagen getroffen:

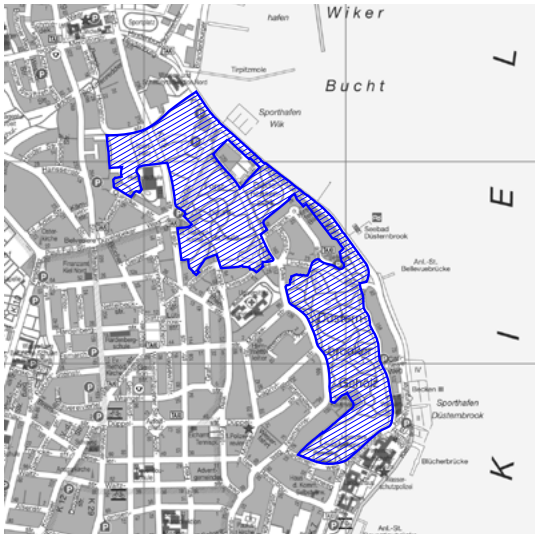
- Örtliche Verbundstrukturen sowie der innenstadtnahen Grünzug Düsternbrooker Fördehang sollen erhalten und entwickelt werden
- Aufwertung der öffentlichen Grün- und Freifläche an der Blücherbrücke (Bereich Parkplatz)
- Gesetzlich geschützte Biotope (§ 30 BNatSchG, § 21 LNatSchG) befinden sich aktuell im Bereich Düsternbrooker Gehölz mit Krusenkoppel und Orchideenwiese und im Bereich des Ufers der Kiellinie
- Im Bereich des Ufers der Kiellinie befinden sich ebenfalls gesetzlich geschützte Biotope (§ 30 BNatSchG, § 21 LNatSchG)
- Darstellung des festgesetzten Landschaftsschutzgebietes „Kieler Fördeumgebung“ (§ 15 BNatSchG / § 18 LNatSchG)
- Naturdenkmale (§ 19 LNatSchG) innerhalb des Düsternbrooker Gehölz mit Krusenkoppel, Diederichsenpark, Forstbaumschule sowie Orchideenwiese

- Denkmalgeschützte Gebäude als besonders prägende städtebauliche Elemente bspw. Institut für Weltwirtschaft oder Privatschule Düsternbrook
- Besondere Sichtbezüge vom Fördehang sowie Freiflächen auf die Förde
- Forstbaumschule / Diederichsenpark als historisches Freiraumensemble
- Reste der subfossilen Steilufer am Düsternbrooker Gehölz als geologisch-geomorphologisch bedeutsames Landschaftselement und topographisch hervorgehobener Lage
- Vorrangfläche zur Erhaltung und Entwicklung des Landschaftsbildraumes
- Betrachtung Landschaftsbild von der Wasserseite mit wenig Bebauung und dem bewaldeten Fördehang
- Kiellinie mit sehr guter Eignung als stadtnaher Erholungsraum
- Weiterentwicklung des Hauptwanderwegs R3 (Fördewanderweg) und Ostseeküsten-Radwanderweg
- Kiellinie und Förde in der Funktion als Siedlungsklimatop mit lokaler Ausgleichsfunktion für den angrenzenden Siedlungsraum, um die Zufuhr kühler Luft aus dem Fördebereich in die besiedelten Flächen zu gewährleisten
- Im Bereich des Düsternbrooker Gehölzes mit Krusenkoppel gelten Maßnahmen zum Schutz naturnaher Böden
- Böden mit potenziellem Risiko für oberflächennahes Grundwasser (Schutz des hoch anstehenden Grundwassers)
- Böden mit Bedeutung für die Grundwasserneubildung sind v.a. im Gebiet Düsternbrooker Gehölz mit Krusenkoppel vorzufinden
- Durchführung von Entsiegelungsmaßnahmen an verschiedenen Stellen
- Maßnahmen zur Verbesserung des Mondspiegels und Dianenspiegels im Düsternbrooker Gehölz
- kulturhistorisch bedeutende Landschaftselemente und denkmalwerte Grünanlagen



A16 Ausschnitt des Landschaftsplans

Landschaftsschutzgebiet Kieler Fördeumgebung



A17 Landschaftsschutzgebiet Kieler Fördeumgebung

Im Bereich der Landeshauptstadt Kiel wurden sieben Landschaftsschutzgebiete (LSG) ausgewiesen. Das Landschaftsschutzgebiet Kieler Fördeumgebung – Stadtkreis Kiel, Landschaftsteil Forstbaumschule, Düsternbrooker Gehölz, Krusenkoppel erstreckt sich über eine Fläche von rd. 63 ha und umfasst die Flächen Krusenkoppel, Düsternbrooker Gehölz, Diederichsenpark und Forstbaumschule. Das Gebiet ist durch das stark hügelige Gelände mit Hängen 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. Seine Prägung erhält das LSG hierbei insb. durch:

- einen hohen Waldanteil (Laubholzarten) mit teilweise altem Baumbestand (Reste sehr alt),
- hügeliges Gelände mit Hängen zur Förde,
- Parkanlagen mit altem Baumbestand,
- Rasenflächen, teilweise auch Hangflächen zur Förde,
- parkähnliche Gärten auf Hangflächen zur Förde[12]

Die Schutzwürdigkeit ist hierbei insb. durch folgende Merkmale gegeben:

a) Erdgeschichtlich bedeutsame Regionen (Moränenlandschaft) mit kleinräumigem, stark welligem Geländerelief, mit teils steilen Moränenhängen verschiedener Richtung mit Höhen von 20 - 30 m und mehreren Rinnen zur Förde;

b) stellenweise natürliche Buchenwaldgesellschaften mit entsprechender Kraut- und Geophytenvegetation, kleine Teile Buchenhochwald mit sehr alten Eichenüberhältern, großenteils 50 - 80jähriger Buchenbestand;

c) ehemals beweidete Flächen mit gelockertem alten Baumbestand mit alten Eiben und Stechpalmen als Beispiel extensiv genutzter Kulturlandschaft;

d) Parkanlagen mit altem Baumbestand, teilweise als heimatkundliches Beispiel für die Sammlung und Aufzucht fremdländischer und überseeischer Gehölze mit alten Exemplaren von Buchsbaum, Edelkastanie, Magnolie, Rhododendron, Scheinzypresse, Mammutbaum, Lebensbaum, Sumpfzypresse;

e) landschaftsbestimmende Großbäume auf den Moränenhängen mit nahezu geschlossener Baumkulisse zur Förde, dazu teilweise gut ausgebildete Waldränder, besonders in den Baumkronen;

f) bewaldete Höhen mit Einfluß auf das Stadtklima, besonders bei Nordost- und Ostwinden.[13]

Gemäß § 3 der Landschaftsschutzverordnung (LSG VO) ist das Landschaftsbild durch Bewahrung der schutzwürdigen Merkmale des Gebietes zu erhalten, zu pflegen und soweit erforderlich zu entwickeln und wiederherzustellen. Laut § 4 LSG VO sind im LSG alle Handlungen verboten, die dem Schutzzweck zuwiderlaufen[14]. Der Naturgenuss ist zudem zu

12 Vgl. § 2 (1) der LSG VO Kieler Fördeumgebung
13 § 2 (2) der LSG VO Kieler Fördeumgebung
14 Dies gilt nach Auskunft der Unteren Naturschutzbehörde insb. für die Sachverhalte b), c) und e) der LSG VO. Verboten ist so insbesondere b) die Vegetations- und Bodendecke der nicht forstwirtschaftlich genutzten Flächen zu verändern oder zu zerstören; c) die Waldflächen zu verringern und e) die Baumkulisse zur Förde zu beschädigen, zu verunstalten oder teilweise einzureißen.Dazu zählen auch alle Handlungen, die dazu führen können, dass Bäume absterben oder umstürzen.

gewährleisten. Diese Verordnung gilt im Geltungsbereich von Bebauungsplänen insoweit, als dass sie der Durchführung bestehender Bebauungspläne nicht entgegensteht.

Bebauungspläne

Im Untersuchungsgebiet und seiner Umgebung liegen fünf rechtsverbindliche Bebauungspläne.

Der Bebauungsplan Nr. 915 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. Außerdem wird die Fläche überwiegend als Sondergebiet für Sportboothafen und Wohnmobilstellplatz festgesetzt. Damit kann eine geordnete Nutzung als Stellplatzfläche für Sportboote (Winterquartier) und Wohnmobile (Sommernutzung) erfolgen. Gleichzeitig sichert er die Flächen für Wald und setzt die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmungen (öffentliche Parkplatzfläche) fest.

Der Bebauungsplan Nr. 607 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 ein Sonderbaugebiet, das die gestalterischen Aspekte (u.a. Erhalt von Grün- und Freiflächen, überbaubaren Grundstücksflächen, Nutzungsarten, Sicherung von Sichtbeziehungen durch max. vertikale Entwicklung, Aufstockungen) des durch eine weiträumigere Einsehbarkeit des gekennzeichneten Bereiches und die vielfältigen Freizeitnutzungen angemessen berücksichtigt.

Der Bebauungsplan Nr. 805 umfasst den Bereich nordöstlich des Schlosses und setzt die Grün- und Verkehrsflächen fest. Mit dem Bebauungsplan Nr. 805 wird eine Umgestaltung des Straßenraums festgehalten, die den wertvollen Baumbestand und die denkmalpflegerischen Belange stark berücksichtigt.

Der Bebauungsplan 865 umfasst das Gelände der Universitätskliniken. 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.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



K3 Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet und direkt angrenzend

3.3.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Im Folgenden werden Rechtsvorschriften vorgestellt, die eine genaue Prüfung der geplanten Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen erforderlich machen, um mögliche Konflikte frühzeitig zu erkennen.

Bundesnaturschutzgesetz

Im Bereich des Untersuchungsgebiets befinden sich einige nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) gesetzlich geschützte Teile von Natur und Landschaft. Diese bilden wichtige Lebensräume für besonders und streng geschützte Arten. In diesen Bereichen sind unter anderem die Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten des § 44 BNatSchG von besonderer Bedeutung, nachdem Störungen, Entnahmen und weitere Schädigungen besonders geschützter Arten verboten sind. Hierzu gehört auch ein Verbot, gesetzlich geschützte Biotope zu zerstören oder erheblich zu beeinträchtigen.

Landeswaldgesetz

Große Bereiche des Untersuchungsgebiets sind Wald und unterliegen damit dem Schutz des Landeswaldgesetzes (LWaldG), das zuletzt am 05. Dezember 2004 geändert wurde. Das LWaldG besagt in § 1, dass Wald zu den Naturreichtümern des Landes zählt, eine unverzichtbare Lebensgrundlage der Menschen ist und für Pflanzen und Tiere unersetzbaren Lebensraum bietet. Er ist in seiner Gesamtheit zu schützen und in seiner Lebens- und Funktionsfähigkeit dauerhaft zu erhalten. Der Wald ist aufgrund seiner Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion zu erhalten, naturnah zu entwickeln, zu mehren und seine nachhaltige Bewirtschaftung zu sichern[15]. Die in § 5 formulierten Grundsätze einer guten fachlichen Praxis der Waldbewirtschaftung gelten gleichermaßen für öffentliche wie für private Waldbesitzer.

Naturdenkmalverordnung der LH Kiel

In der Landeshauptstadt Kiel besteht seit 1992 eine Stadtverordnung zum Schutze von Naturdenkmalen (Naturdenkmalverordnung) nach § 28 BNatSchG, die Einzelschöpfungen der Natur aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen oder landeskundlichen Gründen (1.) oder wegen ihrer Seltenheit, Eigenart oder Schönheit (2.) unter Schutz stellt. Dieser Schutz bezieht sich in der Regel auf konkrete Einzelobjekte, aber auch Baumgruppen und andere Landschaftselemente und umfasst zudem – analog zum Umgebungsschutz im Denkmalrecht – auch Verbote von Störungen in ihrem Umfeld. Die Naturdenkmalverordnung wurde zuletzt im Jahr 2017 aktualisiert und umfasst heute 113 Naturdenkmale (davon 108 Naturdenkmale mit insgesamt 633 Bäumen sowie fünf weitere Naturdenkmale (2 Findlinge, 2 Redder, 1 flächenhaftes Naturdenkmal).

Von diesen Naturdenkmalen befinden sich 18 im Untersuchungsbereich dieser VU. Neben einigen Einzelbäumen gehören hierzu auch vier Baumgruppen und – angrenzend an das VU-Gebiet – das flächenhafte Denkmal des Alten Botanischen Gartens.

Baumschutzverordnung der LH Kiel für den Außenbereich und Baumschutzsatzung der LH Kiel für den Innenbereich

In der LH Kiel besteht einerseits eine Stadtverordnung zum Schutze des Baumbestandes im Außenbereich der Landeshauptstadt Kiel (zuletzt geändert am 25.01.1993), andererseits eine Satzung zum Schutze des Baumbestandes im Innenbereich der Landeshauptstadt Kiel (26. Januar 2000). Für den Geltungsbereich der VU Kiellinie findet im Bereich des LSG sowie beispielsweise auch der Schwanenwiese und der Reventlouwiese die Baumschutzverordnung Anwendung, in den Innenbereichsflächen die Baumschutzsatzung. In den Außenbereichsflächen ist außerdem die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung anzuwenden.

15 Vgl. § 1 LWaldG

Nach § 3 Abs. 1 der Ordnung für den Außenbereich sind geschützt:

- Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 60 cm;
- Obstbäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm;
- mehrstämmige Bäume, wenn die Summe der Umfänge der Einzelstämme mindestens 1 m beträgt;
- Baumgruppen, deren Einzelbäume auf einer Fläche von höchstens 3 m Durchmesser stehen, wenn der Umfang der einzelnen Bäume mindestens 30 cm und die Summe der Umfänge mindestens 1,20 m betragen.

Maßgebend ist der Umfang in 1 m Höhe gemessen. Liegt der Kronenansatz niedriger als 1 m, ist der Durchmesser unterhalb des Kronenansatzes ausschlaggebend. Nach § 3 Abs. 2 gelten hiervon auch Ausnahmen, wobei Waldflächen von diesen ausgenommen bleiben. § 5 der Verordnung definiert verbotene Maßnahmen an diesen geschützten Bäumen.

Nach § 3 Abs. 1 der Satzung für den Innenbereich sind geschützt:

- Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm;
- Obstbäume mit einem Stammumfang von mindestens 1 m;
- mehrstämmige Bäume, wenn die Summe der Umfänge der Einzelstämme mindestens 1 m beträgt;
- Straßenbäume, die nicht mehr umgepflanzt werden können;
- Nadelbäume mit einem Stammumfang von mindestens 1 m, sofern sie ortsbildprägenden Charakter haben.
- Ersatzpflanzungen nach § 8 ohne Rücksicht auf den Stammumfang.

Maßgebend ist der Umfang in 1 m Höhe gemessen. Liegt der Kronenansatz niedriger als 1 m, ist der Durchmesser unterhalb des Kronenansatzes ausschlaggebend. Nach § 3 Abs. 2 fallen folgende Bäume nicht unter die Satzung:

- Bäume auf Grundstücken, die mit Einzel- oder Doppelhäusern oder Hausgruppen bebaut sind, sofern die Gesamtgrundstücksfläche 600 qm nicht übersteigt.
- Bäume in Dauerkleingärten nach § 1 Abs. 1 und 3 des Bundeskleingartengesetzes;
- Bäume in Baumschulen und Gärtnereien, die der gartenbaulichen Erzeugung und dem Erwerbsobstbau dienen;
- Bäume auf Waldflächen im Sinne des Landeswaldgesetzes;
- Bäume auf Flächen, für die in Bebauungsplänen eine entgegenstehende Nutzung festgesetzt ist.

Ausnahmen können aufgrund Gefahrenabwehr, Schädigungen des Baumes, unzumutbaren Nachteilen bei der Bewohnbarkeit u.a. genehmigt werden.

Denkmalschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein (DSchG SH 2015) und Landesdenkmalliste

Das Gesetz zum Schutz der Denkmale bzw. Denkmalschutzgesetz des Landes Schleswig Holstein ist die gesetzliche Grundlage für Denkmalschutz und Denkmalpflege in Schleswig-Holstein. Diese Aufgabe fällt aufgrund der grundgesetzlich geregelten Kulturhoheit der Länder in der BRD in die Zuständigkeit der Ländergesetzgebung.

Das erste Denkmalschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein trat am 1. Oktober 1958 in Kraft. Es wurde letztmals 1996 novelliert und 2015 durch das derzeit geltende Denkmalschutzgesetz ersetzt. Es definiert in seiner Präambel Denkmale als materielle Zeugen menschlichen Wirkens und bestimmt als Aufgabe des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, durch die Erhaltung von Denkmalen dem Grundbedürfnis […] nach Erinnerung zu dienen. Die Nutzung von Denkmalen hat sich dabei an der Substanzerhaltung zu orientieren. Vom Gesetz werden Kulturdenkmale und Schutzzonen unterschieden.

Kulturdenkmale werden hierbei in § 2 Abs. 2 definiert als „bewegliche oder unbewegliche Sachen

aus vergangener Zeit, deren Erforschung und Erhaltung wegen ihres besonderen geschichtlichen, wissenschaftlichen, künstlerischen, technischen, städtebaulichen oder die Kulturlandschaft prägenden Wertes von öffentlichem Interesse sind". Zu den Kulturdenkmalen zählen insbesondere Baudenkmale, archäologische Denkmale, Gründenkmale wie Garten-, Park- und Friedhofsanlagen sowie Einzelstücke und Sammlungen beweglicher Kulturdenkmale. Sie werden in der Landesdenkmalliste, hier: in der Landesdenkmalliste für die Landeshauptstadt Kiel, verzeichnet, welche ständig überprüft, ergänzt und bereinigt wird. Zu beachten ist, dass der Schutz von Kulturdenkmalen nicht von der Eintragung in die Denkmalliste abhängig ist und dass auch Objekte, die nicht verzeichnet sind, Kulturdenkmale sein können[16]. Die im Gebiet von der VU liegenden Kulturdenkmale werden in Kap. 3.2.4 vorgestellt und sind in der Plandarstellung auf Seite 25 verzeichnet.

Als Schutzzonen zählen nach § 2 Abs. 3 des DSchG SH 2015 Welterbestätten mitsamt der dazugehörigen Pufferzonen, Denkmalbereiche und Grabungsschutzgebiete. Denkmalbereiche sind hierbei größere kulturlandschaftliche Einheiten wie zum Beispiel Siedlungsstrukturen, Ortsbilder und -grundrisse. Grabungsschutzgebiete sind Gebiete, in denen archäologische Denkmale bekannt oder zu vernuten sind.

In dem Untersuchungsgebiet und direkt angrenzend befinden sich sieben nach § 2/8 DSchG denkmalgeschützte Park- und Gartenanlagen. Ihr Schutz und die Erhaltung liegt aufgrund ihrer geschichtlichen, städtebaulichen, gestalterischen und die Kulturlandschaft prägender Bedeutung im öffentlichen Interesse. Zum Schutzumfang gehören neben den Grünflächen und Bepflanzungen auch Wege- und Wasserflächen, besondere bauliche Anlagen und Kunstobjekte.

3.3.3 Weitere Planungen und Konzepte

Die weiteren vorhandenen Planungen und Konzepte werden nach dem räumlichen Zuschnitt ihrer Planungsbereiche von regional über gesamtstädtisch zu teilräumlich bzw. quartiersbezogen betrachtet.

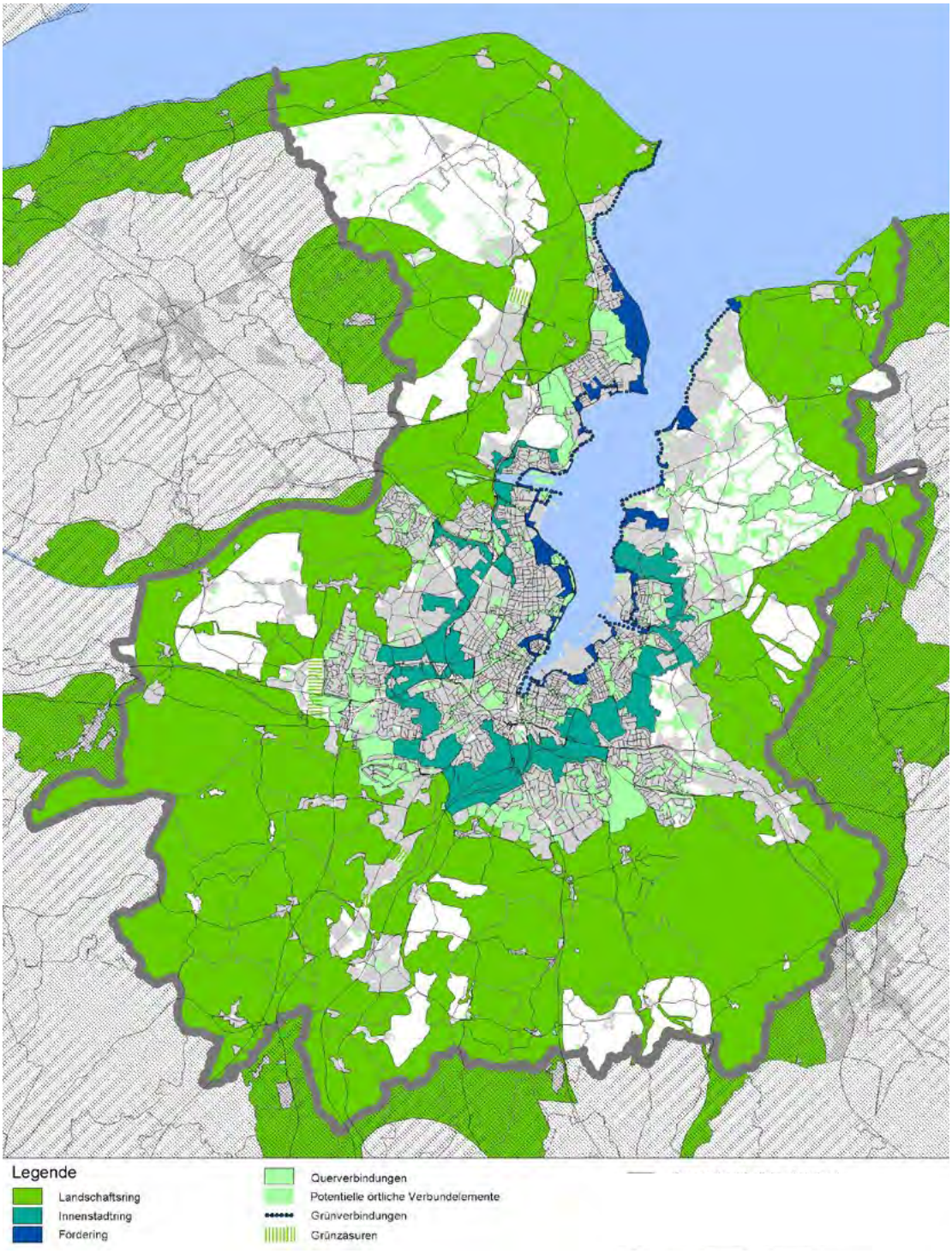
Freiräumliches Leitbild Kiel und Umland (2007)

In Zusammenarbeit zwischen der Landeshauptstadt Kiel und 35 Nachbargemeinden wurde 2007 das Freiräumliche Leitbild Kiel und Umland als Kooperationskonzept erstellt. Dabei wurde auf der Grundlage der vorhandenen Landschaftspläne das Ziel erarbeitet, die Rahmenplanung eines gemeinsamen freiräumlichen Grundgerüsts zu entwickeln, das vereinfachend auf die Themen Erholungs- und Biotopverbund beschränkt wurde. Abgeleitet wurde als Ergebnis ein System aus drei grünen Ringen um die Förde herum – der „Landschaftsring", der „Innenstadtring" und der „Fördering".

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegt der „Fördering". Dieser bildet den innersten Ring entlang der Küste und ist geprägt durch hügelige, eiszeitliche Fördehänge. Diese Bereiche weisen die höchsten Qualitäten in Bezug auf Erholung und Freizeitnutzung auf und sollen in Wert gesetzt werden, indem ehemals belegte und gesperrte Bereiche geöffnet und erlebbar gemacht werden. Der Fördering sollte stark durch eine harte Kante am Wasser mit Ausblicken und Aufenthaltsplätzen geprägt sein. Vervollständigt wird der Ring entlang der Förde durch Wälder und historische Parkanlagen. Verknüpft werden die drei Ringe durch Querverbindungen miteinander, die an der Fördekante besonders gestalterisch hervorgehoben werden.

Bei diesen Querverbindungen handelt es sich um ein innerstädtisches System aus Grünzügen in Form von Grünanlagen, die im eng bebauten Siedlungsgefüge

16 Vgl. hierzu: die Informationen des Landesdenkmalamts zur Liste der Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein auf https://www.schleswig-holstein.de/DE/landesregierung/ministerien-behoerden/LD/Kulturdenkmale/ListeKulturdenkmale/_documents/ListeKulturdenkmale.html (Zugriff am 23.02.2023)



A18 Freiräumliches Leitbild Kiel und Umland

vorrangig eine Erholungs- und Siedlungsgliederungsfunktion haben. Sie sind als Verbindungsräume genannt, die die Grundfunktionen des Biotopverbundes erfüllen sollen. In erster Linie stellen sie die Verbindung zwischen den wertvolleren Biotopverbundbereichen des äußeren Bereichs mit der Kieler Förde dar und gliedern dadurch engbebaute Bereiche. Es verlaufen drei Querverbindungen vom äußeren Bereich in Richtung des Untersuchungsgebietes: Vom Südfriedhof über den Kleinen Kiel bis hin zum Schlossgarten, vom Schrevenpark über den Lessingplatz, Rosemarie-Kilian-Park, Grüntangente Nord, Pastor-Husfeldt-Park über das Gelände der Uniklinik bis hin zum Alten Botanischen Garten und der Wiese am Schwanenweg. Die dritte Querverbindung lässt sich nochmals unterteilen, vom Projensdorfer Gehölz über den Grünzug Onkel-Willi-Weg sowie vom Botanischen Garten an der Universität über den Nordfriedhof. Beide Verbindungen enden im Schulredder und verlaufen weiter über den Schüttenredder, Grünzug Homannstraße, Hebbelschule zur Forstbaumschule.

Rahmenplan Kieler Förde (2013)

Der Rahmenplan Kieler Förde wurde von 2011 bis 2014 von der Interkommunalen Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan Kieler Förde (bestehend aus der Landeshauptstadt Kiel und elf Kooperationsgemeinden) erarbeitet und dient als Leitlinie für die gemeinsame Entwicklung der Förderegion.

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 angestrebt, die Sport-, Freizeit- und Erholungsangebote zu entwickeln und die Fährverbindungen zum Ostufer der Förde zu verbessern.

Strukturanalyse Düsternbrook (2014)

Die Strukturanalyse Düsternbrook wurde im November 2014 durch die Landeshauptstadt Kiel veröffentlicht. Ihre Zielstellung war, die baulichen Veränderungen des Stadtteils zu betrachten und mögliche Handlungsempfehlungen zur Bewahrung seines Erscheinungsbildes aufzuzeigen.

Im Stadtteil Düsternbrook ist in den letzten 20 Jahren eine Tendenz zur Nachverdichtung zu beobachten. Dies beeinflusst die Hauptfunktion des Stadtteils deutlich. Die Analyse kommt zu dem Ergebnis, dass eine verbindliche Überplanung großer Bereiche des Stadtteils dringend und auch relativ zügig erforderlich ist, wenn die Qualitäten des Stadtteils nachhaltig gesichert werden sollen. Aus Kapazitätsgründen werden die Handlungsempfehlungen der Strukturanalyse jedoch aktuell nicht umgesetzt. Die vorgeschlagenen Handlungsempfehlungen sowie die jeweiligen Prioritäten sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst:

		Aufgabenstellungen						Planungsinstrumente						
Nr.	**Bezeichnung**	Bauliche Dichte steuern	Wohnnutzung dauerhaft sichern	Umfang der Wohn-nutzung begrenzen	Baugestalterische Qualitäten sichern	Qualitäten der Vorgärten sichern	Grünflächen (weitestgehend) von Bebauung freihalten	Qualifizierter Bebauungsplan	Bebauungsplan - einfach	Vorgartensatzung	Erhaltungssatzung	Örtliche Bauvorschriften	**Priorität (A-C)**	**Beobachten (!)**
1	Bismarckallee / Roonstraße	x	x		x	x		x				x	A	
2	Dielsweg	x	x	x	x			x				x	B	!
3	Moltkestraße – Nord	x	x	x	x	x		x		x		x	B	!
4	Sternwartenweg		x	x	x			x			x		B	!
5	Niemannsweg – Mitte	x	x	x	x	x		x		x		x	A	
6	Weserfahrt	x	x	x	x	x	x	x		x		x	A	
7	Niemannsweg / Krusenkoppel	x	x	x	x	x	x	x		x		x	A	
8	Karolinenweg / Luisenweg	x	x	x	x	x			x				B	
9	Reventlouallee – Nord	x					x	x					C	!
10	Hohenbergstraße	x	x	x	x			x				x	B	!
11	Martiuspark						x	x					A	
12	Kinderklinik	x						x					B	!
13	Düsternbrooker Weg - Süd	x	x	x					x				B	
14	Vereinsheime Kiellinie	x			x			x					A	
15	Caprivistraße / Bartelsallee	x	x	x	x	x			x				C	!
16	Moltkestraße / Forstweg – Mitte	x	x	x	x	x			x				C	
17	Westlich Forstweg – Süd	x	x	x	x	x			x	x			C	
18	Östlich Forstweg – Süd	x	x	x	x	x			x	x			C	
19	Östlich Niemannsweg – Süd	x	x	x	x	x			x	x			C	

INSEKK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Landeshauptstadt Kiel, 2011)

Veränderungen der Wirtschaftsstruktur des Standortes Kiel und eingeschränkte finanzielle Handlungsmöglichkeiten führten im Mai 2009 zu einer Fortentwicklung der strategischen Ziele der Landeshauptstadt Kiel. Hierfür konnte die Ratsversammlung noch im selben Jahr das strategische Ziel formulieren, eine „soziale und kinderfreundliche wie auch kreative und innovative Klimaschutzstadt" werden zu wollen. Diese Zielstellung wurde für das am 17. Februar 2011 beschlossene INSEKK übernommen.

Gemäß INSEKK lassen sich fünf Entwicklungsschwerpunkte identifizieren. Innerhalb dieser Entwicklungsschwerpunkte wurden Vertiefungsbereiche herausgebildet, die einer weitergehenden konzeptionellen und planerischen Betrachtung bedürfen. Das Untersuchungsgebiet zählt zum Vertiefungsbereich Kieler Förde. Übergeordnetes Ziel ist es, die Attraktivität der Förde und ihrer Uferbereiche zu erhöhen, ohne deren biologisch-ökologischen Wert und ihre Leistungsfähigkeit als Natur- und Landschaftsraum zu vernachlässigen. Außerdem soll eine innenstadtnahe Veranstaltungsfläche an der Förde entstehen.

Verkehrsentwicklungsplan 2008 (VEP)

Im für den Planungshorizont 2020 konzipierten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) hat sich die Landeshauptstadt Kiel Ziele gesetzt, um nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern, den Modal Split in Richtung des Umweltverbunds zu verändern und den Verkehrsraum als Straßenraum lebenswerter zu machen. Der VEP entwickelt hierzu thematisch gegliederte Zielvorstellungen und verkehrsbezogene räumliche Anforderungen, die in Maßnahmenlisten und Konzepten münden.

Zu den im VEP fixierten Maßnahmen gehört die Verbreiterung des Radwegs an der Prinz-Heinrich-Straße (Veloroute 1) zwischen Schleusenstraße und Tirpitzmole auf 2,50 m – dieser soll dann im Beidrichtungsverkehr befahren werden können.

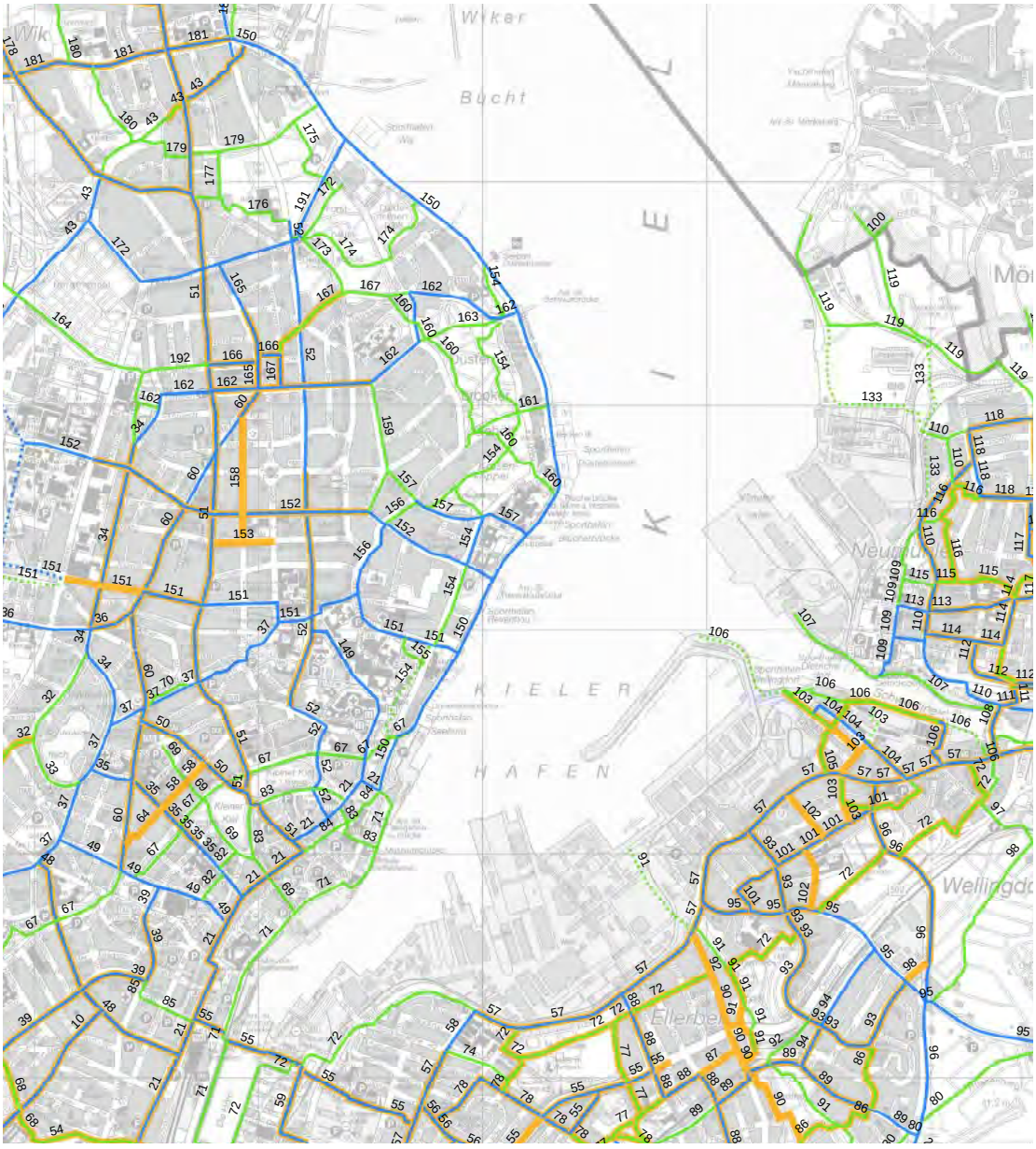
Darüber hinaus ist im VEP die Verbreiterung der Anlagen für den Fuß- und Radverkehr an der Kiellinie zwischen Bernhard-Harms-Weg und Carl-Löwe-Weg vorgesehen.

Als allgemeines Ziel für die Landeshauptstadt Kiel ist im VEP von 2008 eine Erhöhung des Modal Split-Anteils des Radverkehrs auf 25 % festgeschrieben. Dieses Ziel ist noch nicht erreicht. Nach der standardisierten Verkehrsbefragung in Haushalten der Universität Dresden lag der Radverkehrsanteil 2018 erst bei 22 %, sodass eine weitere Attraktivierung der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich ist. Seit Februar 2023 führt die Universität Dresden eine erneute Haushaltsbefragung durch. Mit den Ergebnissen wird im November 2024 gerechnet. Da mit der weiteren Attraktivierung der Radinfrastruktur erfahrungsgemäß auch eine Erhöhung des Radverkehrsanteils einhergeht, ist mit der Fortschreibung des Trends zu rechnen.

In den nächsten Jahren ist außerdem geplant, den VEP fortzuschreiben, wobei der Fokus auf eine ganzheitliche Verkehrsplanung gelegt wird[17].

17 S. https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/verkehrsentwicklung/verkehrsentwicklungsplan.php, Abruf am 22.01.2024

Fußwegeachsen und Kinderwegekonzept (2016)



A20 Ausschnitt aus Fußwegeachsennetz

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 bzw. bestehenden Nachholbedarf schrittweise reduzieren. Das Konzept unterscheidet zwischen Allzeit-, Freizeit- und Kinderwegen. Im Untersuchungsgebiet sind nur Allzeit- und Freizeitwege vorhanden.

Im Jahr 2016 wurde das Konzept für die Ortsbeiratsbezirke Wik und Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook fortgeschrieben. Dabei wurden im Untersuchungsgebiet zwei Handlungsschwerpunkte gesetzt: der Bereich Feldstraße / Koesterallee / Düvelsbeker Weg (Achse R-7) sowie der Bereich Feldstraße /

Homannstraße (Achse W-10). In beiden Bereichen liegen wichtige Fußgängerziele und -quellen, auch der Schulweg für Schüler*innen der nahegelegenen Hebbelschule verläuft über die Achse R-7. In beiden Bereichen wurden bereits Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen verbessert.

Masterplan 100 % Klimaschutz (2017)

Der strategische Masterplan 100 % Klimaschutz wurde am 16. November 2017 durch die Ratsversammlung beschlossen. Das Konzept zeigt, wie Kiel bis zum Jahr 2050 klimaneutral werden kann und welche Rahmenbedingungen hierfür notwendig sind.

Der Masterplan umfasst etwa 250 Klimaschutz- sowie Umsetzungsmaßnahmen. Für das Untersuchungsgebiet sind Maßnahmen wie 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.

Masterplan Mobilität der KielRegion (2017)

Der Masterplan Mobilität wurde im Herbst 2017 durch die Landeshauptstadt Kiel und die Kreise Rendsburg-Eckernförde und Plön verabschiedet. Er stellt ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept dar und umfasst über 70 konkrete Maßnahmensteckbriefe für u.a. die Bereiche Fußverkehr, Radverkehr, Fördeschifffahrt, Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit.

Mit der Einrichtung eines gemeinsamen Mobilitätsmanagements wurde ein zentrales Ergebnis des Masterplanes mittlerweile umgesetzt. Ziel war es, die Zusammenarbeit in der Region weiter zu stärken, um die Umsetzung der Maßnahmen zügig voranzubringen.

Green City Plan (2018)

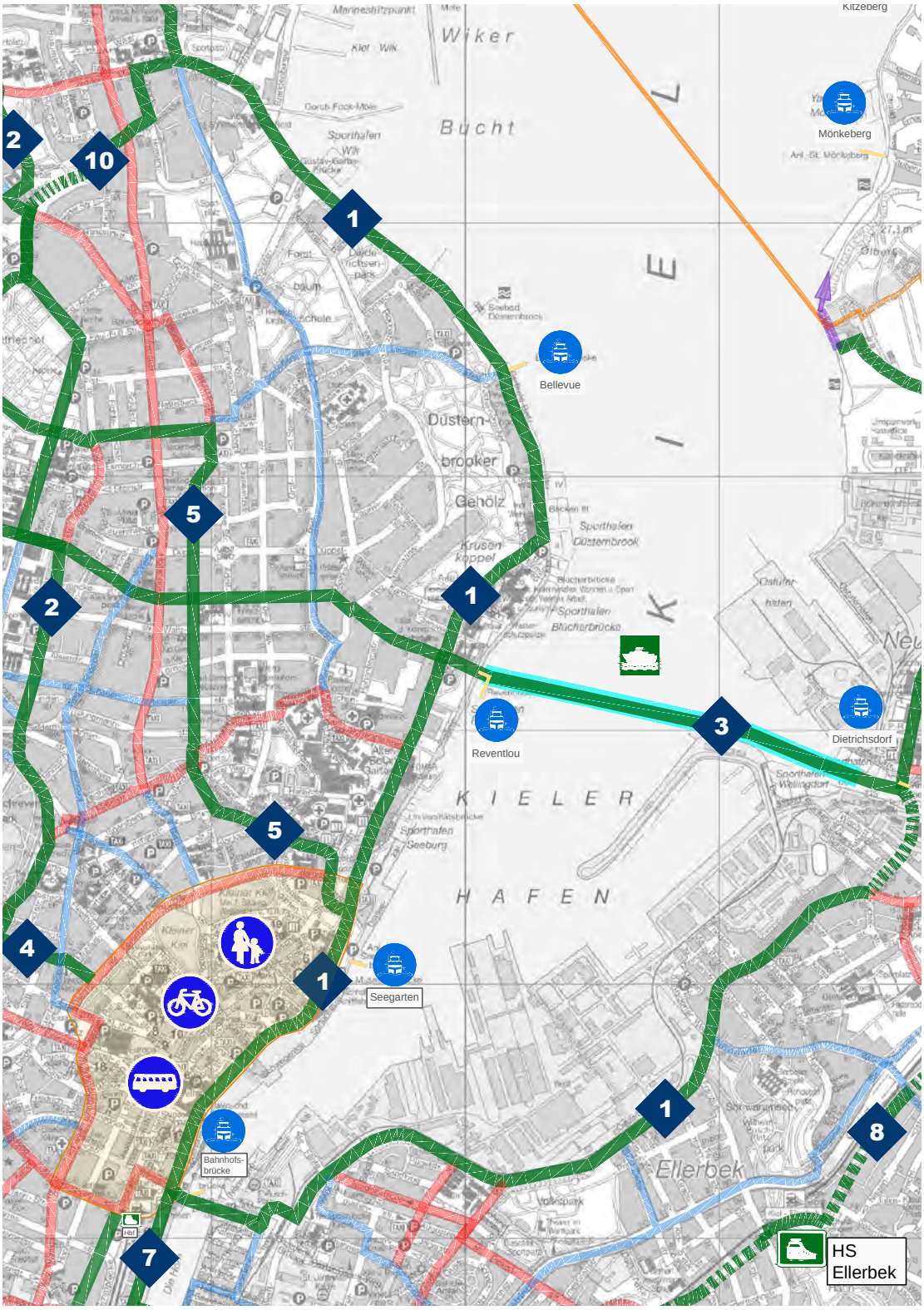
Im Rahmen des Sonderprogramms zur Förderung der Erstellung von Masterplänen auf der Grundlage der Bundes-Förderrichtlinie Automatisiertes und vernetztes Fahren wurde der Green City Plan erstellt. Mit dem Green City Plan wurde ein Maßnahmenkonzept erarbeitet, das zur Reduzierung der Stickstoffoxide-Werte beiträgt und die nachhaltige Mobilität stärkt. Der Green City Plan baut auf dem Leitbild und den Zielstellungen des Masterplans Mobilität auf und ist mit diesem kompatibel. Dabei nimmt er vor allem die Maßnahmen aus den vorliegenden Konzepten in den Fokus, deren Umsetzung kurzfristig eingeleitet werden kann sowie für die nach Möglichkeit auch ein Zugang zu Fördermitteln gegeben ist. Eine wichtige Zielstellung des Green City Plans Kiel ist die Einwerbung von Fördermitteln aus dem Förderprogramm Saubere Luft des Bundes und damit die Ermöglichung der Maßnahmen-Planung und deren Umsetzung.

Zu den fünf übergeordneten Themenfeldern des Green City Plans gehört die Förderung des Radverkehrs. Ausgehend von der Konzeption eines hochwertigen regionalen und städtischen Radverkehrsnetzes aus dem Masterplan Mobilität wurde im Green City Plan das vorgesehene Premiumradroutennetz (Radschnellwege) für die Landeshauptstadt Kiel weiter entwickelt und planerisch vertieft. Das Routennetz wurde in Abstimmung mit dem Fahrradforum 2021 den Gremien der Selbstverwaltung zum Beschluss vorgelegt.[18]

Für das Untersuchungsgebiet ergeben sich aus diesen Planungen folgende Vorgaben:

- Die Fertigstellung der Veloroute 10 auf der ehemaligen Trasse des Gütergleises West ist für die nächsten Jahre eine der wichtigsten Radverkehrsmaßnahmen auf dem Kieler Westufer. Die bereits in wesentlichen Teilen im Premiumstandard bestehende Strecke soll bis zur Kiellinie verlängert werden.
- Die entlang des Straßenzuges Kiellinie – Düsternbrooker Weg verlaufende Veloroute 1, gleichzeitig auch Ostseeküsten-Radweg, soll zum Premiumstandard aufgewertet werden und um das ganze Förde-Ufer verlaufen.

18 Vgl. hierzu: Drucksache: 0921/2021



A21 Ausschnitt aus Veloroutennetzplan 2035 in Kiel

Spielleitplanung (2017)

Das 2017 beschlossene Konzept zur Einführung einer Spielleitplanung[19] für die Landeshauptstadt Kiel untersetzt das übergeordnete strategische Ziel räumlich, kinderfreundliche, soziale und kreative Stadt zu sein. Die Spielleitplanung ist ein Planungsinstrument zur Verbesserung der Möglichkeiten für Spiel und Aufenthalt im öffentlichen Raum. In ihrem Rahmen werden alle öffentlichen Flächen – nicht nur ausgewiesene Spielflächen – hinsichtlich ihrer Qualitäten zum Spielen untersucht.

Die Landeshauptstadt Kiel unterscheidet in eine gesamtstädtische und eine quartiersbezogene Spielleitplanung. Bei der gesamtstädtischen Spielleitplanung steht das Schaffen von Strukturen zur Verstetigung einer kinder- und jugendgerechten Stadtentwicklung im Vordergrund. Die quartiersbezogene Spielleitplanung hingegen gestaltet diesen Handlungsrahmen aus, indem sie auf konkrete Verbesserungen der Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten in ausgewählten Gebieten zielt. Weiter wurde eine Qualitätszielkonzeption zur Spielleitplanung von der Stadt 2018 erarbeitet[20]. Die in beiden Konzepten genannten Ziele bzw. Leitlinien einer Spielleitplanung sind in die Wettbewerbsplanung mit eingeflossen. Eine Spielleitplanung für das Untersuchungsgebiet gibt es allerdings bislang nicht. Bei zukünftigen Planungen im Gebiet sind die Ziele der vorliegenden Konzeptionen zu berücksichtigen.

Masterplan Sport (2018)

Der Masterplan Sport wurde am 15. März 2018 durch die Ratsversammlung der Stadt Kiel beschlossen. Dieser zeigt als Handlungsrahmen notwendige Schritte zur Erhaltung von Sportanlagen, zu Fragen der Sportentwicklung und aktuellen Herausforderungen auf. Er umfasst insgesamt sieben Themenfelder wie Sportstätten erhalten und modernisieren, Öffnung der Sportanlagen und der Sporthallennutzung für alle Interessierten, Trends in der Entwicklung des Sports und kommunale Handlungsoptionen, gemeinsame Strategien im Umgang mit neuen Herausforderungen im Vereinssport, Spitzen- und Leistungssport, Anerkennung ehrenamtlichen Engagements sowie die verlässliche Kommunikation zwischen Stadt und Sportakteur*innen.

Da ein Großteil der sporttreibenden Einwohner*innen öffentliche Freiflächen zum Sporttreiben nutzt und unter anderem im Stadtteil Düsternbrook gem. dem Sportentwicklungsgutachten (zu) wenig adäquate Sportanlagen vorhanden sind, sollte bei den Maßnahmen im Untersuchungsgebiet geprüft werden, ob Freiflächen für sportliche Betätigungen (z.B. von attraktiven Trendsportarten sowie Gesundheits- und Bewegungsgeräten) neben der vorhandenen Outdoor-Fitness-Anlage auf der Katholikenwiese weiter qualifiziert werden können. Da die häufigtsten ausgeübten Sportarten Schwimmen, Radfahren und Laufen sind, sollte die Möglichkeit diese auszuüben im Untersuchungsgebiet weiter gestärkt werden. Lauf- und Radstreckenverbindungen können ausgebaut und beschildert werden.

Kleingartenentwicklungskonzept (2016)

Das Kleingartenentwicklungskonzept (KEK) wurde am 17. November 2016 durch die Ratsversammlung der Stadt Kiel beschlossen. Zentrales Anliegen des Konzeptes ist die Prüfung, ob die bestehenden Kleingartenanlagen in Qualität, Lage und Anordnung weiterhin den Ansprüchen der Stadt und ihrer Bewohner*innen entsprechen. Das Konzept soll sowohl bei der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung, als auch bei einer Überarbeitung des Landschaftsplans und des Flächennutzungsplans berücksichtigt werden. Im Untersuchungsgebiet befindet sich nördlich der Forstbaumschule die gleichnamige Kleingartenanlage „Forstbaumschule“, die jedoch keinen Handlungsbedarf aufweist.

Lärmaktionsplan

Dem Lärmaktionsplan (LAP) wurde letztmalig in seiner Fortschreibung (3. Stufe) am 18. November 2021 durch die Kieler Ratsversammlung zugestimmt. In diesem werden Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung aufgezeigt. Weiter werden „Ruhige Gebiete“ und innerstädtische Erholungsflächen ausgewiesen und Leitlinien zum Schutz vor einer Zunahme des Lärms festgelegt. Die „Ruhigen Gebiete“ sind besonders vor einer Zunahme des Umgebungslärms zu schützen. Derzeit ist die nächste Fortschreibung (4. Stufe) in Vorbereitung. Das Düsternbrooker Gehölz, die Krusenkoppel, die Forstbaumschule, der Diederichsenpark, der Hirschfeldblick und die Orchideenwiese sind als „Ruhige Gebiete“ gekennzeichnet.

19 Vgl. hierzu: Drucksache: 0029/2019
20 https://www.kiel.de/de/gesundheit_soziales/kinder_familie/spielleitplanung.php

4 Bestandsanalyse

Aufgrund der Schwerpunktsetzung der Gesamtmaßnahme mit Fokus auf den öffentlichen Raum mit gesamtstädtischer und touristischer (überörtlicher) Relevanz, hat die LH Kiel im Rahmen der Bestandsanalyse davon abgesehen, kleinteilige Bevölkerungsdaten zu analysieren und eine Gebäudekartierung des gesamten Untersuchungsgebietes durchzuführen.

4.1 Städtebauliche Situation und Baustruktur

Die städtebauliche Prägung im Untersuchungsgebiet ist heterogen. Durch die historische Entwicklung (vgl. Kapitel 3.2) ist der Stadtteil Düsternbrook an die Förde gewachsen. Die historischen Stadtstrukturen mit ihren zeitgenössischen Überformungen sind noch heute sichtbar. Ausfallende Achsen, wie die Feldstraße oder die Holtenauer Straße sind Zeitzeugen der Stadterweiterung in nördlicher Richtung. An ihnen liegen überwiegend geschlossene Blockstrukturen an. Eine Ausnahme bildet die Beselerallee, die durch gelockerte Bauweise eine offene Blockkante erzeugt und den Auftakt in Richtung der östlich befindlichen Villenstrukturen liefert. Die Ein- und Mehrfamilienhäuser in Punktbauweise bilden die Blockstrukturen in lockerer Bauweise nach und sind mit Grün- und Freiflächen durchzogen. Innerhalb der geschlossenen Blockstrukturen und der lockeren Bauweise gibt es zahlreiche Sonderbauten, welche als Solitäre Ecksituationen oder ganze Baufelder besetzen. Beispiele sind dafür die Reventlou-Schule, die Tennisanlage Ecke Düppelstraße Forstweg oder das Zentrum für Integrative Psychiatrie. Eine Sonderstellung nimmt das Universitätsklinikum Schleswig- Holstein (UKSH) durch seine Vielzahl an Sonderstrukturen im südwestlich an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Bereich ein.



A22 Bebauung an der Feldstraße



A23 Straßenbegleitende Bebauung an der Feldstraße



A24 Zentrum für integrative Psychiatrie

Die städtebauliche Prägung entlang der Kiellinie und in den angrenzenden Hanglagen ist ebenfalls heterogen mit wechselnden Bau- und Raumabfolgen. Die baulichen Strukturen sind zur Förde ausgerichtet. Großstrukturen wechseln mit Kleinstrukturen, historischer Bestand mit Neubauten, Hochpunkte mit Eingeschossern, dichte Bebauung mit Grün- und Freiflächen, Gebäudekonglomerate neben Einzelgebäuden, Dienstleistungsgebäude neben gastronomischen Einrichtungen sowie Hotels neben Wohnhäusern. Im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes beherbergt die Punktbebauung Vereinshäuser und Gastronomie. In Höhe des Berthold-Beitz-Ufers sind vor allem Wohn- und Beherbergungsnutzungen sowie die Privatschule Düsternbrook vorzufinden.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



K4 Baustruktur

Eine Besonderheit im Untersuchungsgebiet stellt zudem das in sich abgeschlossene Villenviertel entlang der Bismarckallee dar. Die Punktbauten liegen auf dem Fördehang und orientieren sich halbkreisartig zur Förde.Die Prägung der Stadtansicht von der Förde aus (also von Osten) und die Wahrnehmung in der Annäherung aus der Stadt (von Westen) sind von besonderer Bedeutung. Zudem sind Korrespondenzen zwischen West- und Ostufer wesentlich für die Beurteilung der konstitutiven, stadt- und landschaftsbildprägenden Einflüsse.

Übersicht: Stärken und Schwächen der städtebaulichen Situation und Baustruktur

Stärken	Schwächen
• Das Untersuchungsgebiet verbindet angrenzende Stadtteile • Das Untersuchungsgebiet ist integraler Bestandteil der Qualifizierung der Wasserkante von der Hörn bis nach Schilksee; Herzstück der Förde-Ostsee-Wasserkante • Die städtebauliche Prägung entlang der Kiellinie und in den angrenzenden Hanglagen ist heterogen mit wechselnden Bau- und Raumabfolgen	• Die Abfolge der originären Stadt-, Park- und Fördelandschaft ist von Wasser und zu Land nur bedingt erfahrbar

4.2 Stadt- und Landschaftsbild

4.2.1 Annäherung aus Richtung Förde (von Osten)

Die Annäherung an die Kiellinie von der Förde ist von herausragender Bedeutung für die Wahrnehmung der Kiellinie durch Gäste und durch Kieler*innen, die mit Schiffen unterschiedlichster Größenordnung nach Kiel hinein- oder aus Kiel herausfahren.



A25 Blick auf IfW, Sporthafen Düsternbrook

Die besondere Eigenart der wasserseitigen Stadtansicht des Westufers ist die Verschneidung von Stadt und Landschaft. So wird die Stadtansicht in der Annäherung von Norden, vom Wasser aus gesehen (an Bord von Sportbooten, Kreuzfahrtschiffen und



A26 Blick vom Wasser in Richtung Reventlouwiese, im Hintergrund die Stadt

Fähren), ab dem Marinehafen zunächst durch die ans Ufer heranrückenden waldartigen Bestände, Park- und Grünanlagen bestimmt. In diesem Bereich sticht das mehrgeschossige Maritim-Hotel in der Hochlage des Düsternbrooker Fördehangs deutlich als städtebauliche Dominante hervor. Als weitere nachgeordnete städtische Bereiche treten solitäre Gebäude sowie die niedergeschossigen Siedlungsflächen zwischen Diederichsenpark und Düsternbrooker Gehölz in Erscheinung.

Richtung Innenstadt verschneiden sich Stadt- und Landschaftsraum in der Stadtansicht. Die Bebauung rückt an die Kiellinie heran. Die landschaftlichen Prägungen laufen im Rückraum bis zum Schlosspark topographisch aus.

Mit der von Norden kommenden in Richtung Zentrum zunehmend präsenter werdenden Stadt, verstärkt sich auch die Prägung durch die wasserseitigen, baulichen Anlagen. Während das Westufer ab dem Marinestützpunkt Kiel-Wik zunächst eher punktuell durch den Sportboothafen Wik, einen privaten Anleger auf Höhe Hirschfeldblick, die Seebrücke des Seebads Düsternbrook und den Bellevueanleger besetzt wird, bestimmen ab dem Berthold-Beitz-Ufer, beginnend mit dem Sporthafen Düsternbrook, zunächst in dichter Folge aneinandergrenzende Anlagen die Kiellinie. Ab dem Ostseekai prägen dann flächige Hafenanlagen mit Anlegern und Logistikflächen die Wasserkante. Lediglich zwischen Schifffahrtsmuseum und Sartorikai referenziert ein bauliches Ensemble die dahinterliegende, dicht bebaute Altstadt.

Die beschriebenen Qualitäten der besonderen Stadtansicht vom Wasser gilt es bei der zukünftigen baulichen und landschaftsräumlichen Entwicklung in besonderem Maße zu berücksichtigen. Insbesondere hochbauliche Innovationsbereiche (z.B. Standort GEOMAR) stellen hier eine Herausforderung hinsichtlich der Einbindung in das bestehende Stadtbild dar.

Im Bereich der Freiraumentwicklung und Bespielung vorhandener und neuer wassertouristisch relevanter Anlagen (wie z.B. Anleger, Seebrücken, besondere Promenadenbereiche mit Anbindung von Pontons oder anderen Anziehungspunkten) sollten auch in Innovationsbereichen den dargestellten Verlauf von der Fördelandschaft zur gebauten Stadt hin erkennbar stärken.



A27 Blick von der Ostsee kommend auf den Düsternbrooker Fördehang



A28 Berthold-Beitz-Ufer mit Düsternbrooker Fördehang und Marinestützpunkt

4.2.2 Annäherung aus Richtung Stadt (von Westen)

Die Annäherung an das Untersuchungsgebiet aus Richtung Westen und die Prägungen des Untersuchungsbereiches werden in Kapitel 4.1.1 (Typologie und Raumfolgen der Kiellinie) beschrieben. Mit Ausnahme der Annäherung aus Richtung des Parkbereiches Orchideenwiese sind alle dargestellten Wegeverbindungen durch den Wechsel des Stadt- und Landschaftsbildes geprägt. Der Wechsel zwischen Stadt- und Landschaft erfolgt in den jeweiligen Lagen unterschiedlich, ist aber in Hinblick auf die Abfolge des originären Stadt-, Park- und Fördelandschaftserlebnisses als besondere Qualität herauszustellen. Insbesondere das Erleben der besonderen Ursprungstopografie der Landschaft im Bereich des Düsternbrooker Fördehangs ist ein Alleinstellungsmerkmal. Zusammen mit den bestehenden Waldbildern und wenigen, reliktisch vorhandenen kulturellen Setzungen, tritt hier die Ursprungslandschaft in Erscheinung. Die Gletscherrandlage der weichseleiszeitlichen Moränenlandschaft wird unmittelbar im Landschaftsbild erfahrbar. Während alle anderen Stadtlagen mit direktem Bezug zum Westufer als anthropogen überformt gelten, bilden sich die eiszeitlichen Ablagerungsprozesse im Düsternbrooker Fördehang als bewegte Topografie im Landschaftsbild ab.

Darüber hinaus wird hier ein weiterer Prozess der Landschaftsgenese sichtbar. Der nach Nordosten exponierte Steilhang des Düsternbrooker Fördehangs ist das Ergebnis der über Jahrhunderte durch Meeresströmung und Wellenschlag wirkenden Erosionskräfte der Ostsee. Bis zur Sicherung und Befestigung des Hangfußes führte der ständige Angriff der Ostsee hier zur Ausbildung eines Steilufers. In den nach Süd-Ost exponierten Uferabschnitten südlich Bellevue bewirkten Parallelströmungen Ablagerungen von Sedimenten und führten zur Ausbildung entsprechend flacherer Uferneigungen, die bis heute in der Topografie der Stadt zum Wasser nachvollzogen werden können.

4.2.3 Fördelandschaft, West- und Ostufer



A29 Blick vom Westufer auf das Ostufer (Kap. 4.2.3) mit Versorgungsanlagen

Betrachtet man die gegenüberliegenden Ufer der Kieler Förde, so bilden sich im Hinblick auf die Verstädterung der Uferlagen Parallelen ab. Von Süden ausgehend werden beide Uferansichten bis auf die Höhe Bellevue am Westufer bzw. dem Ostuferhafen mit angrenzenden Entwicklungsflächen für gewerbliche Nutzungen und Versorgungsanlagen (Kraftwerk) am Ostufer städtisch geprägt.

Am Ostufer bestimmen Richtung Norden landschaftliche Prägungen von Ufern und Ortslagen (Mönkeberg, Heikendorf, Laboe) das Landschaftsbild. Am Westufer ist diese Entwicklung Richtung Norden vergleichbar. Hier stellen der Marinestützpunkt, die Schleusenanlage Kiel-Holtenau und die Hafen- und Gewerbeflächen in Friedrichsort abschnittsweise städtische Prägungen dar. Der wesentliche Wechsel zwischen verstädterter und landschaftlich geprägter

Uferlage findet bereits im Abschnitt der Kiellinie zwischen Blücherbrücke und Berthold-Beitz-Ufer statt. Ab hier weitet sich zudem die Kieler Förde durch den Richtungswechsel der Uferlinie nach Nordwesten.

Bei der weiteren Entwicklung der Kiellinie erscheint dieser Abschnitt daher von besonderer Bedeutung für die Vermittlung des Bezugs zwischen Förde und Stadt im Landschaftsbild - sowohl von Norden in Richtung Innenstadt, als auch in gegenläufiger Richtung „stadtauswärts“ Richtung Marinestützpunkt Kiel-Wik.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden die Verbindungen ans Ostufer thematisiert. So wurde z.B. die Idee einer Seilbahn, die das West- mit dem Ostufer verbinden könnte, aufgegriffen. Aufgrund der Höhe der Großsegler, Fähren und Kreuzfahrtschiffe müssten die Pfosten der Seilbahn jedoch sehr hoch aufgeständert werden, was erhebliche bauliche, statische und damit wirtschaftliche Notwendigkeiten nach sich ziehen würde, die den Bau unverhältnismäßig machen. Eine Stärkung der Schwentinefähre kann stattdessen zu einer verbesserten Ost-West-Verbindung führen.

Übersicht: Stärken und Schwächen des Stadt- und Landschaftsbildes

Stärken	Schwächen
Übergeordnet • Die Kiellinie ist aufgrund ihrer attraktiven Ansichten die erste Begegnung mit Kiel beim Ein- oder Auslaufen in die und aus der Kieler Förde. Die Ansicht der Promenade mit Grün, städtisch-maritimem Leben sowie repräsentativen Bauten ist prägend für die Ausstrahlung Kiels. • Stadt- und Landschaftsansichten von der Förde und auf die Förde sind von Bedeutung: Wechselseitige Blickbeziehungen von den Fördehängen zur Kiellinie und auf die Förde sowie die Ostsee (Auf- und Aussichten) und umgekehrt • Markenbildende wassertouristische Anlagen und Fähranleger in Richtung Innenstadt (Kiel Sailing City) • Marinestützpunkt Kiel-Wik als besondere Prägung und touristisches Potenzial des nördlich an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Hafenbereiches der Marine (insbesondere Segelschulschiff „Gorch Fock“) • Fördehang als bewaldetes Landschaftselement stärkt das Stadt- und Landschaftserleben	Übergeordnet • Abfolge der originären Stadt-, Park- und Fördelandschaft ist vom Wasser und zu Land nur bedingt erfahrbar • Wenig erkennbare Schwerpunktsetzungen und markante Profilierung der einzelnen Teilabschnitte entlang der langen Uferpromenade. Insbesondere südlicher Eingang bis Reventlouwiese erscheint sehr ungeordnet • Gestaltung der Uferpromenade nördlich der Bellevuebrücke als unspezifischer Straßenraum • Markante Besetzung/ Markierung des Auftakts der Kiellinie im Süden im Anschluss an den Ostseekai fehlt

4.3 Grün- und Freiflächen

4.3.1 Promenade Kiellinie

Typologien und Raumabfolgen der Kiellinie

Die Kiellinie ist auf ihren 3,5 Kilometern Länge in Bezug auf Freiräume, verkehrliche Nutzungen, Anliegerverflechtungen und Flächenverfügbarkeiten höchst unterschiedlich strukturiert. Neben dem Zugangsbereich am Ostseekai im Süden und dem nördlichen Zugang entlang der Kiellinie Nord lassen sich drei Abschnitte mit dazugehörigen Raumfolgen und Übergangsbereichen voneinander unterscheiden (vgl. Karte 5 Raumabfolge).



A30 Kanu- und Rudervereine mit ihren Anlegern, Mai 2018

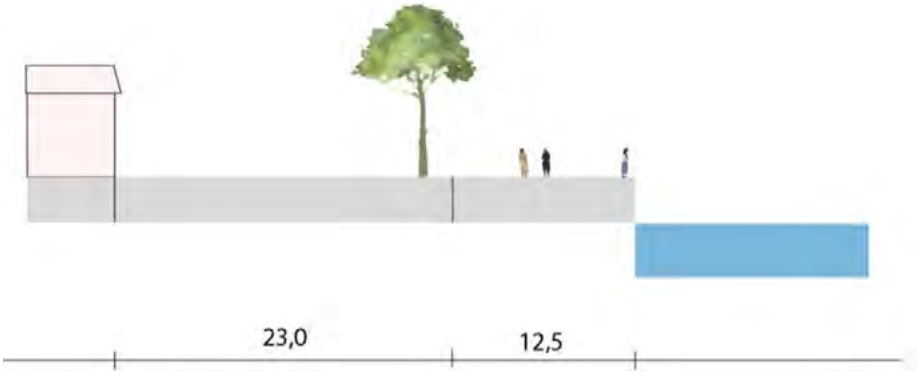
Abschnitt 1: Zwischen Eingangsbereich Süd mit derzeitiger Anbindung des Schlossparks über die vorhandene Fußgängerbrücke bis zur Blücherbrücke (Schnitte a, b, c, d, e)

In diesem Abschnitt ist die Kiellinie vom Straßenraum abgelöst und verläuft als großzügige Fußgängerpromenade, die gleichzeitig als Mischverkehrsfläche für alle nicht motorisierten Freizeitverkehre sowie lieferungs- und veranstaltungsbedingte Kraftverkehre genutzt wird.

Der Abschnitt (a) ist in seinem ersten, südlichsten Teil wesentlich durch Anliegerverflechtungen geprägt: Die Seeburg, die Ruder-, Kanu- und Seglervereine, das internationale Begegnungszentrum der Christian-Albrechts-Universität sowie das GEOMAR sind bis zur Admiralsbrücke über die Promenade mit ihren wasserseitigen Liegeplätzen und Anlegern verbunden. Dabei ist die heterogene Baukörperstruktur städtebaulich durchgehend an dem sich höhenmäßig von der Kiellinie ablösenden Düsternbrooker Weg orientiert.

Zwischen der Promenade und den Gebäuden befinden sich verschiedenartig proportionierte, privat genutzte Freiflächen – abschnittweise als Grünflächen mit Gehölzbestand oder als befestigte Funktionsflächen.

Die privaten Begleitflächen sind vergleichsweise kleinteilig strukturiert. Der öffentlich nutzbare Raum weitet sich mit der Schwanenwiese hinter dem Seehundbecken des GEOMAR landseitig großzügig auf. Ab hier prägen landseitig deutlich großzügigere Grün- und Freiflächen den Promenadenraum. Neben den privaten Anlegern erweitern zwei platzartige Balkone/Terrassen die Promenadenflächen im Bereich der Schwanen- und der Reventlouwiese zum Wasser hin.

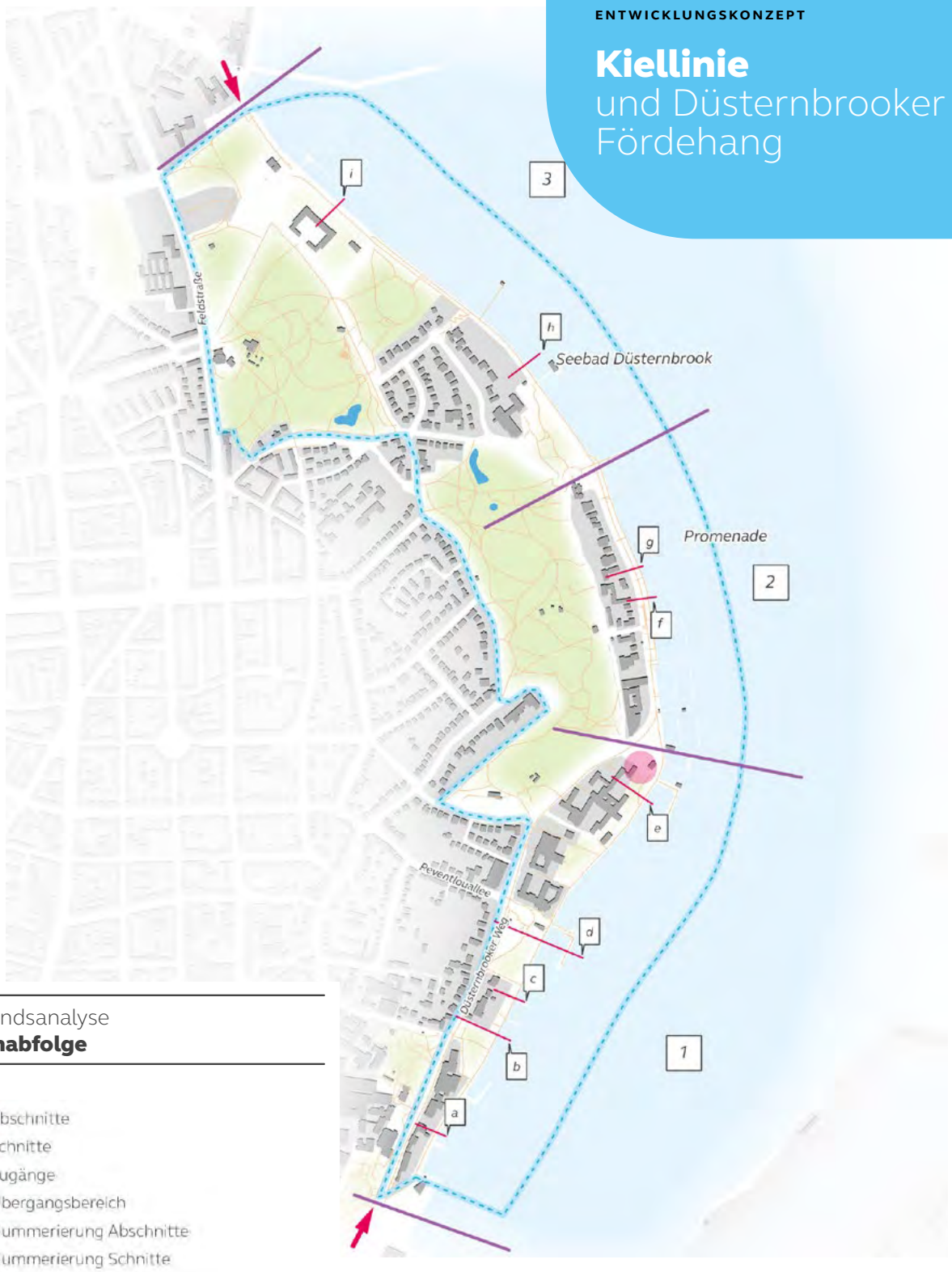


A31 Schnitt a

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Raumabfolge

- Abschnitte
- Schnitte
- Zugänge
- Übergangsbereich
- 1 Nummerierung Abschnitte
- a,b,... Nummerierung Schnitte
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

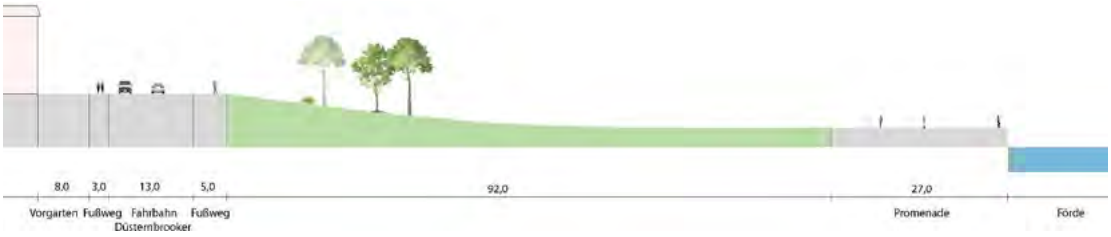
Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K5 Raumabfolge

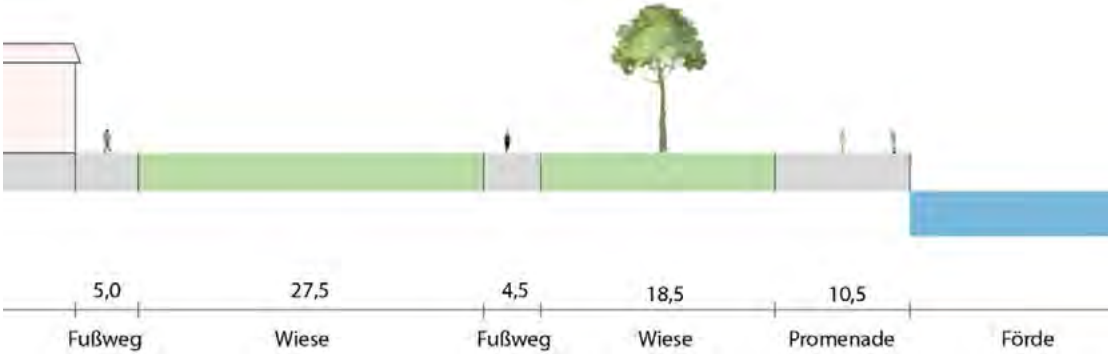
Die Instandsetzung des südlichen Abschnitts der Kiellinie in den Jahren 2003 bis 2004 setzte bereits wichtige Impulse zur nun anstehenden Aufwertung der Kiellinie. Dabei wurden Oberflächen wiederhergestellt und die südliche Terrasse wurde im Zuge der Instandsetzungsmaßnahmen in den Jahren 2003 und 2004 auf Höhe der Schwanenwiese (Schnitt b) ausgebaut. Durch den Einbau eines Holzbohlenbelages, die Aufstellung besonderer Sitzgelegenheiten und die Wiedererrichtung der Steinschlange, einer Spielfigur für Kleinkinder, konnte hier die Aufenthaltsqualität des gesamten südlichen Abschnitts der Promenade deutlich gesteigert werden. In den ungestalteten Bereichen ist die Aufenthaltsqualität sehr gering. Zudem bietet die Promenade hier keinen öffentlichen Zugang zum Wasser und somit auch keine Bademöglichkeiten.



A32 Südlicher Abschnitt der Kiellinie nach der Instandsetzung, August 2018



A33 Schnitt b



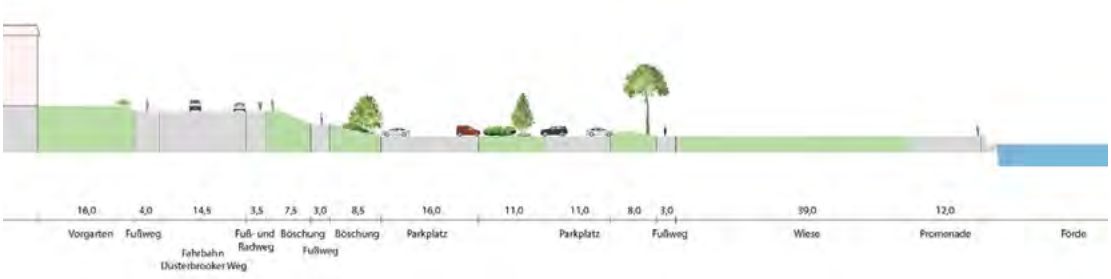
A34 Schnitt c

Die Reventloubrücke ist als Anleger der Fördefährlinien öffentlich zugänglich und schafft weiteren Platz für Bootsliegeflächen. Mit der rückwärtigen Anbindung an den Düsternbrooker Weg und die Reventlouallee über eine Buswendeschleife, einen öffentlichen Parkplatz und die Funktionsflächen der hier verorteten gastronomischen Betriebe (Nordwind, Cotidiano) sind die begleitenden Freiflächen in Richtung Düsternbrooker Weg – im Unterschied zur Schwanenwiese – stark verkehrsräumlich geprägt und wirken ungestaltet (vgl. Freifläche Reventlouwiese im Kap. 4.3.2). Seit 2019 gibt es hier eine öffentliche provisorische Badestelle, die in der Wintersaison 2022/2023 erstmals ganzjährig geöffnet war.



A35 Anleger Reventloubrücke, hinten rechts Louf, hinten links Nordwind, August 2018

Nach Norden weiterführend, verengen und erweitern sich die landseitig begleitenden Freiflächen im Wechsel mit der Bebauung. Das Finanzministerium, der Landtag, das Wirtschafts- und Innenministerium und die Staatskanzlei dominieren diesen Abschnitt (Abschnitt d) baulich als 3-4 geschossige ensembleartige Großstruktur zwischen Reventlou- und Blücherbrücke. Im Bereich der Außenanlagen des Landtags wird der öffentliche Raum parkartig informell bzw. optisch bis an den Landtag erweitert. Die Uferbefestigung des sog. Landeshausufers ist stark sanierungsbedürftig. In einer Bauwerkszustandsprüfung Ende 2022 wurde der Uferbefestigung die Zustandsnote 3,5 erteilt. Da ab einer Zustandsnote von 4,0 die Promenade gesperrt werden muss, wurde für die Umgestaltung der Promenade am Landeshausufer eine vorgezogene Ordnungsmaßnahme beantragt.

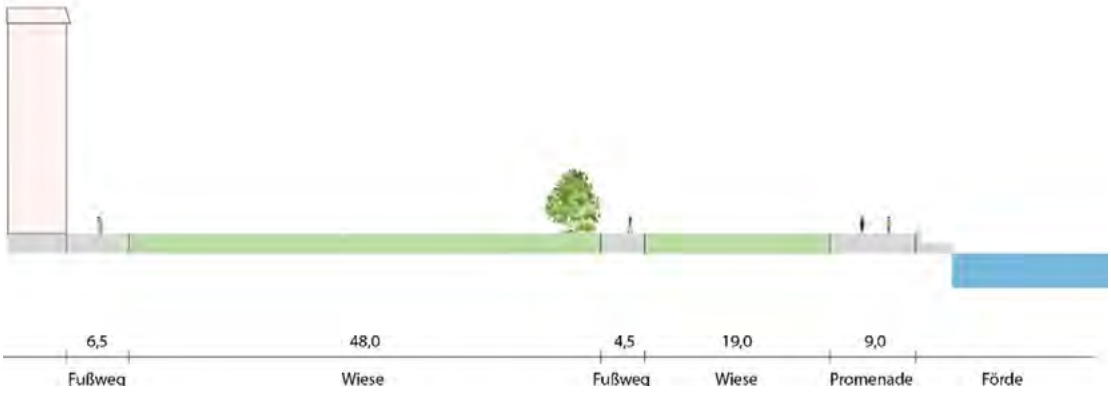


A36 Schnitt d

Das Gebäude der Wasserschutzpolizei ist als Solitär ausgebildet. Ab dem Standort des von der Wasserschutzpolizei genutzten Denkmals wechseln sich taschenartig angelegte öffentliche Grünflächen mit den begleitenden, nicht frei zugänglichen, grünen Freianlagen des Innen- und des Wirtschaftsministeriums sowie der Staatskanzlei ab. Im Gegensatz zum Landtag werden diese Ministeriumsbauten kulissenartig durch Bäume und Sträucher abgeschirmt. Lediglich das historische Gebäude der Wasserschutzpolizei rückt unmittelbar an die Promenade heran. Ab der Blücherbrücke ändert sich die bis hier landseitig durch Grünflächen unterschiedlicher Größe und Qualität, sowie wasserseitig durch einen Wechsel von privaten und öffentlichen Anlegern und Liegeplätzen charakterisierte Fördepromenade. Die Blücherbrücke selber wird privatwirtschaftlich genutzt, es gibt u.a. die Gastronomie „Sandhafen“ und im Winter 2022/2023 hatte hier die Rune-Sauna ihre erste Saison. Seit Herbst 2023 hat sie ihren Standort jedoch auf das Gelände des Kieler-Kanu-Klub e.V. an der Kiellinie verlagert und ist ganzjährig geöffnet.



A37 Wasserschutzpolizei, August 2018



A38 Schnitt e



A39 Vorn Parkplatz, hinten links ZWB, hinten rechts Weltwirtschaftsinstitut, Mai 2018



A40 Blick auf den Sportboothafen, Mai 2018

Übergangsbereich: Blücherbrücke bis Zugang Mole Sportboothafen Düsternbrook

In diesem Abschnitt rücken die Straßenverkehrsflächen erneut an die Promenade heran. Im Übergangsbereich, der zugleich einen Wechsel der Uferexposition von Süd-Ost nach Süd-Nord vermittelt, ist neben einem gastronomischen Betrieb (Jan&Hein&Klaas&Pit) der zentrale Parkplatz am Sporthafen Düsternbrook verortet.

Die Promenade verläuft hier also zwischen der Hafenanlage, den Außenflächen der eingeschossigen Gastronomie (Jan&Hein&Klaas&Pit) und dem Parkplatz. Diese Parkraumkulisse weicht anschließend unterschiedlichen Verkehrsflächen und verliert jede richtungsbezogene Leitwirkung. Jenseits des Parkplatzes ist der topografische Anstieg des Düsternbrooker Fördehangs sichtbar, teilweise wird er jedoch durch das hier eingeordnete Parkhaus am Institut für Weltwirtschaft verdeckt.

Das Parkhaus, der Neubau und das Bestandsgebäude des Weltwirtschaftsinstituts wirken als Gebäudeensemble im Raum. Das historische Hauptgebäude des Instituts für Weltwirtschaft ist der repräsentative Startpunkt der rückwärtigen Kiellinienbebauung.

An der Wasserlinie dominieren die Bootsliegeplätze. Der südlich häufig freie Blick auf die Förde wechselt bis zum Beginn des Berthold-Beitz-Ufers zu einem Blick auf den Sportboothafen und nur noch mittelbar auf die Förde. Ab der Höhe des Hotels Kieler Yacht Club weitet sich die Promenade bis zur Nordmole des Spotboothafens auf. Die hafenseitigen Fußgängerbereiche werden hier durch flächige Vegetationsflächen vom Radweg und den angrenzenden Straßenverkehrsflächen räumlich getrennt.

Die Promenade bietet auch hier keinen öffentlichen Zugang zum Wasser und somit auch keine Badeмöglichkeiten.

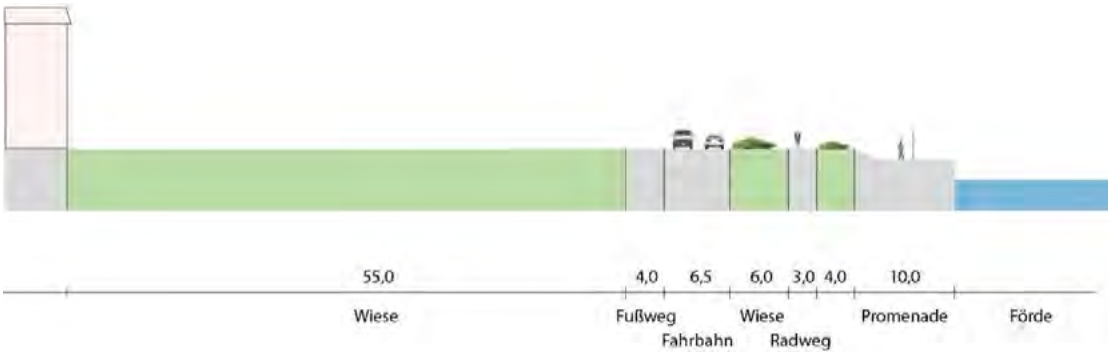
Abschnitt 2: Zwischen Zugang Mole Sportboothafen Düsternbrook bis Bellevuebrücke (Schnitte f, g)

Im zweiten Abschnitt wird mit den Fahrbahnflächen auch der anliegende Radweg an die Promenade heran verschwenkt. Typologisch ist so der gesamte Abschnitt bis zur Bellevuebrücke durch Nutzungszuweisungen in parallel organisierten Bewegungslinien geprägt. Bis zum Berthold-Beitz-Ufer ist der Querschnitt so auf die Hafenanlage, die Promenade, den Radweg, die eigentliche Fahrbahn, den gegenüberliegenden Gehweg und die anschließende private Bebauung mit Vorgartenbereichen reduziert (s. Schnitt f).

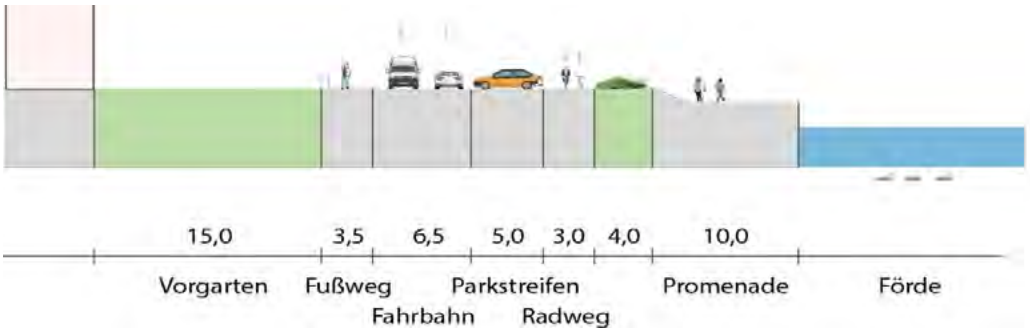
Die heterogene Bebauung spiegelt sich in den unterschiedlichen Zeitschichten der Erbauung, der Gebäudekubatur und der Nutzungsvielfalt wider.

Ab dem Berthold-Beitz-Ufer verspringt das Ufer Richtung Förde (s. Schnitt g). Die fußläufigen Promenadenflächen werden an die Wasserlinie herangeführt, während der Radweg von der Fahrbahn abrückt und mittig zwischen KFZ-Stellplätzen und Grünflächen bzw. im weitergehenden Abschnitt bis zur Bellevuebrücke durch Grünflächen hindurch geführt wird. Ab der Nordmole des Sporthafens Düsternbrook verstärkt ein Höhenvorsprung die Trennung zwischen Radweg und Promenade. Durch Baumtore markierte, platzartige Verbindungswege schaffen Bezüge zwischen dem Rückraum und den drei balkonartigen Vorstreckungen der Uferwand. Die hier eingeordneten Sitzbereiche gliedern die Promenade im Wechsel mit vier weiteren zurückversetzten Aufenthaltsflächen. Der fördeseitige Bereich der Uferpromenade war aufgrund der Durchrostungen im Wasserwechselbereich und mikrobiellen Korrosion von 2015 bis 2023 aus Sicherheitsgründen gesperrt. Die Uferbefestigung wurde in der ersten Phase der vorgezogenen Ordnungsmaßnahme „Erneuerung der Promenade am Berthold-Beitz-Ufer“ erneuert.

Durch die überwiegend offene und straßenbegleitende zwei- bis viergeschossige Bebauung tritt der Düsternbrooker Fördehang landseitig stärker als



A41 Schnitt f



A42 Schnitt g

prägende landschaftliche Kulisse in Erscheinung. Auch das Erleben der Förde wird nach dem Verlassen des Sporthafenbereiches intensiviert: Sichtbeziehungen entstehen bis weit auf die Ostsee. Auch am gegenüberliegenden Ostufer treten die städtischen Prägungen auf dieser Höhe deutlich zurück.

Seit Sommer 2021 ist es möglich, in der Saison an der Bellevuebrücke über einen Badeponton in der Förde zu schwimmen. Der Fährbetrieb wird in dieser Zeit aus Sicherheitsgründen an der Brücke eingestellt.

Abschnitt 3: Kiellinie Nord Bellevuebrücke bis Gorch-Fock-Mole (Schnitt h,i)

Nördlich der Bellevuebrücke ändert sich der Charakter der Kiellinie erneut. Die landseitig im zweiten Abschnitt begleitende Bebauung weicht der Topografie des Düsternbrooker Fördehangs, der hier direkt an die Kiellinie heranrückt. Bis zur Gorch-Fock-Mole bestimmen der Diederichsenparks und die Orchideenwiese den landseitigen Rückraum der Kiellinie. Die Wohnstandorte mit überwiegend 1-3 geschossiger, freistehender Bebauung zwischen solitären Einzelgebäuden wie das Maritim Hotel und das Gebäude im Niemannsweg 220 erscheinen als Bestandteile der Landschaft.

Nördlich der Bellevuebrücke verspringt die Promenade wieder landeinwärts, wodurch sich die Fahrbahn und der Radweg unmittelbar an die Promenade lagern. Das Seebad Düsternbrook mit Gastronomie und ein privater Anleger sind in größeren Abständen an die Promenade angebunden. Kurz vor der Gorch-Fock-Mole besetzt dann der Sporthafen Wik die Wasserlage.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde dieser Abschnitt der Kiellinie häufig als problematisch bewertet. Viele Anwohner machten beispielsweise deutlich, dass die Kiellinie in diesem Abschnitt leer wirke und nur von Fischern genutzt werde. Als neue Nutzung können sich die Anwohner Gastronomieeinrichtungen vorstellen.

Die Kiellinie verliert im dritten Abschnitt ihren repräsentativen Charakter einer Promenade. Sie erscheint stattdessen als ein lediglich auf Transit

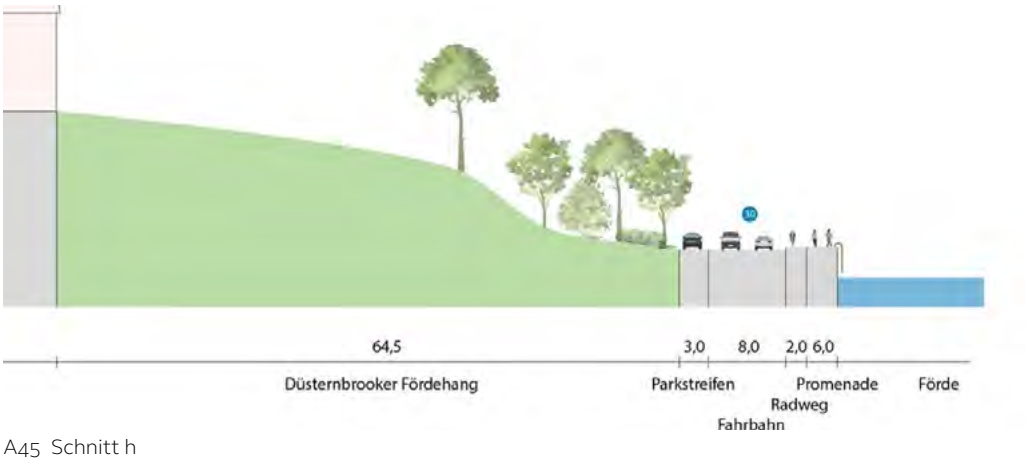
ausgerichteter Straßenraum. Vorhandene Querbezüge in den Düsternbrooker Fördehang (wie die Treppenverbindung zum Hirschfeldblick), der Abgang aus dem Diederichsenpark und der Zugang zur Orchideenwiese werden nicht adäquat angebunden. Geordnete Übergangssituationen bestehen lediglich unterhalb des Hotels Maritim zum Seebad Düsternbrook sowie in Verlängerung oberhalb der Gustav-Garbe-Brücke am Sporthafen Wik.



A43 Nördlicher Abschnitt der Kiellinie am Düsternbrooker Fördehang



A44 Eingang zur Orchideenwiese von der Kiellinie aus



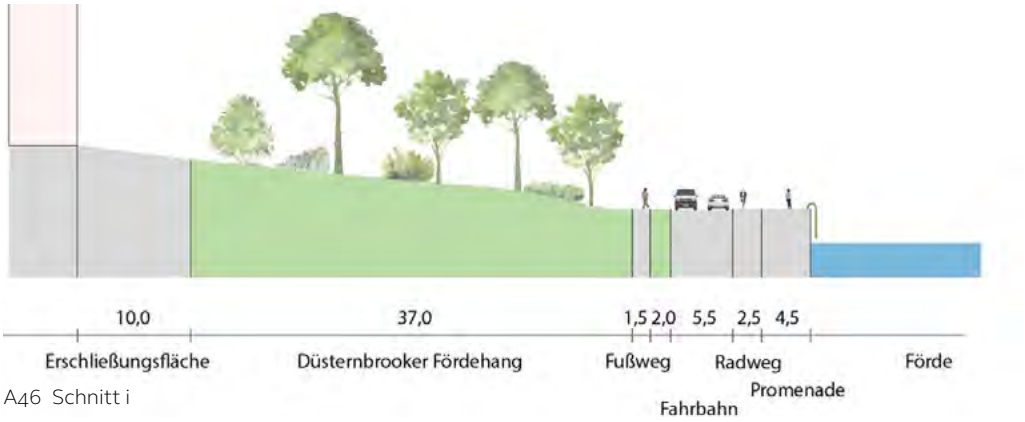
A45 Schnitt h

Fazit

Insgesamt ist die Kiellinie eine Promenade mit unterschiedlichen Nutzungsabschnitten, die sich in den Raumabfolgen ablesen lassen. Die Uneinheitlichkeit bei der Gestaltung der Kiellinie unterstreicht diesen Eindruck.

Darüber hinaus wirken sich funktionale Defizite wie Mängel bei der Beschaffenheit der Fuß- und Radwege, die häufig fehlende Barrierefreiheit, ein zu geringes Angebot an Sitzmöglichkeiten sowie an Sport- und Spielangeboten und Wasserzugängen negativ auf die Benutzbarkeit und die Aufenthaltsqualität der Kiellinie aus. Positiv ist die Einrichtung von provisorischen Bademöglichkeiten.

Negativ auf den Gesamteindruck der Kiellinie wirkt sich auch die stellenweise ungeordnete Außengastronomie an der Kiellinie aus. Die fehlende Wahrnehmbarkeit und Sichtbarkeit der wichtigen Forschungs-, Wissenschafts- und Verwaltungseinrichtungen gilt als additive Funktionsschwäche.



A46 Schnitt i

Eingangssituation Kiellinie Süd



A47 Kiellinie Süd, Juni 2018



A48 Fußgängerbrücke, Juni 2018



A49 Kreuzung Feldstraße / Kiellinie, September 2018

Der südliche Eingang stellt für Bewohner*innen und Tourist*innen den Hauptankunftspunkt auf der Kiellinie dar. Der gesamte Bereich weist in seiner Gestaltung und Funktionalität erhebliche Defizite auf. Ganz besonders betrifft dies den fehlenden Zugang zum Wasser und Bademöglichkeiten.

Das Untersuchungsgebiet wird im Süden vom Parkplatz des Ostseekais begrenzt. Dieser ist durch hohe Versiegelung gekennzeichnet und wirkt gestalterisch unattraktiv. Sichtbeziehungen zur Kiellinie bestehen aufgrund der Ausgrenzung der Flächen mit hohen Zäunen derzeit nicht.

Die Anbindung zum Schlossgarten wird aktuell über eine Fußgängerbrücke abgewickelt. Die Brücke wurde Anfang der 1970er-Jahre als formale Erweiterung des Parkwegesystems aus dem Schlossgarten entwickelt und überspannt den Düsternbrooker Weg als auffällig-skulpturales Brückenbauwerk. Von ihrem Scheitelpunkt aus bestehen Sichtbeziehungen in den Schlosspark, zur Förde und zur Innenstadt. Die Brücke ist als kreuzungsfreie Fußwegverbindung in Zusammenhang mit einer der grünen Verbindungsachsen des freiräumlichen Leitbilds Kiel von Bedeutung.

Das Brückenlager an der Kiellinie schränkt den Zugang und die Sichtbeziehungen in die Kiellinie für

die Nutzer*innen des Gehwegs auf Straßenniveau in der heutigen, beengten Situation stark ein. Aus der Innenstadt kommend, ist die Orientierung auf die Kiellinie entsprechend gestört und die Eingangssituation entwertet. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde häufig die Kiellinie Süd als problematisch bewertet. Viele Anwohner machten deutlich, dass der Übergang von der Innenstadt zur Kiellinie eindeutiger, einladender und übersichtlicher gestaltet werden sollte.

Die Steigungsverhältnisse der Brücke entsprechen nicht den aktuellen Standards der Barrierefreiheit. Um eine barrierefreie Verbindung zwischen Schlossgarten und Kiellinie und zu der Bushaltestelle zu ermöglichen, wurde in Ergänzung zur Brücke eine Lichtsignalanlage über den Düsternbrooker Weg eingerichtet. Dennoch handelt es sich nicht um eine attraktive niveaugleiche Verknüpfung, da die Querung mit erheblichen Wartezeiten verbunden ist. Eine attraktive niveaugleiche Querungsmöglichkeit (bspw. durch die Einrichtung eines Zebrastreifens) würde die Eingangssituation auch von Seiten des Schlossparks attraktiver gestalten und die funktionale und räumliche Verknüpfung von Parkanlage und Kiellinie stärken.

Eingangssituation Kiellinie Nord

Die Kreuzung von Kiellinie, Mercator- und Feldstraße markiert den nördlichen Eingang zur Kiellinie. Öffentliche Einrichtungen wie das Behördenzentrum Wik mit verschiedenen Landesministerien, das Jobcenter und der Allgemeine Sozialdienst liegen entlang der Mercatorstraße. Südlich der Kreuzung mit der Feldstraße befinden sich entlang der Kiellinie zudem Infrastruktureinrichtungen wie der Heimathafen der Gorch Fock und die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), aber auch wichtige Kultur- und Freizeiteinrichtungen, wie beispielweise der Flandernbunker und eine Skateboardanlage. Letztere ist jedoch stark sanierungsbedürftig.

Die genannte Kreuzung wird durch eine Lichtsignalanlage gesichert, ist aber nicht barrierefrei ausgebaut. Im Jahr 2022 wurde im Abschnitt Kiellinie



A50 Fußverbindung Orchideenwiese/ Kiellinie, September 2018



A51 Übergang vom neu gestalteten Straßenabschnitt zum alten Zustand, Höhe Gorch-Fock-Ufer, August 2024

Wik eine Interimslösung zum Abbau der Konflikte Fuß- und Radverkehr umgesetzt, indem der Radverkehr durch Reduzierung der Fahrstreifen auf der Fahrbahn in beiden Richtungen auf separaten Fahrradstreifen geführt wird. In Richtung Innenstadt wird der Fahrradverkehr bis zur Höhe Lindenallee auf der Fahrbahn weiter geführt, in Richtung Wik erfolgt die Lenkung auf die Fahrbahn erst auf Höhe der GDWS und nur bis zur Kreuzung mit der Schweriner Straße.

Aus Richtung Feldstraße kommend, trifft man kurz hinter dem Zufahrtsbereich zum Marinestützpunkt das erste Mal auf das Fördeufer.

Aus Richtung Westen, vom Holsteinstadion kommend, endet an der Kiellinie die grüne Freiraumverbindung durch die Grünanlagen Schulredder, Schüttenredder, Homannstraße und Orchideenwiese. Eine sichere Querung für den Fußverkehr ist weder über die Feldstraße noch Kiellinie vorhanden.

4.3.2 Freiflächen und Landschaftsraum

Die Freiflächen, Parkanlagen und Landschaftsräume des Untersuchungsgebietes stellen das Grundgerüst des Förderings zwischen dem Ostseekai und dem Marinestützpunkt Wik dar.

Als Landschaftsschutzgebiet (LSG) Kieler Fördeumgebung erfahren die Orchideenwiese, der Diederichsenpark, die Forstbaumschule, das Düsternbrooker Gehölz sowie die Krusenkoppel seit 1980 einen besonderen Schutzstatus. Das ca. 63 ha große Gebiet ist stark hügelig, zum Fördeufer fallen die Hänge ab. Im Wesentlichen wird das Gelände durch Wald, Rasen und Großbäume, darunter alte und exotische Exemplare, geprägt. Das LSG mit seiner räumlichen Nähe zur Innenstadt und zu den angrenzenden Wohngebieten leistet einen sehr großen Beitrag zur Sicherung der Naherholungsfunktion der Stadt Kiel. In die weiteren Betrachtungen zum Landschaftsschutzgebiet fließen der Erhalt und die Wahrung der besonderen Schutzziele als wesentliche Elemente mit ein.

Im Zuge der Naherholungsfunktion bieten die Freiflächen und der Landschaftsraum der Kiellinie einen vielfältigen Bewegungsraum. Die hügeligen Wege mit unterschiedlichen Untergrundtexturen im Bereich des Fördehanges stellen einen interessanten Kontrast für die Bewegungsmöglichkeit zur ebenen Strecke direkt am Wasser entlang dar.

Darüber hinaus befinden sich innerhalb des Untersuchungsgebietes weitere Grünflächen, die sich an das LSG anschließen und die Kiellinie im südlichen Bereich prägen.

Die Grün- und Freiflächen umfassen ebenfalls eine Vielzahl von sensiblen Naturräumen und -elementen. Von daher sind sie dazu prädestiniert, das Stadtklima zu verbessern und zum Erhalt der biologischen Vielfalt und zur Naturerfahrung beizutragen.

Schwanenwiese

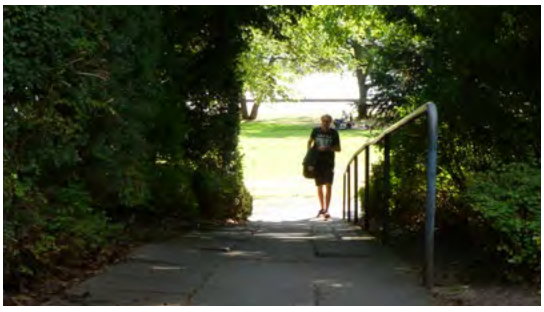
Die öffentliche Parkanlage Schwanenwiese ist Bestandteil der Grünverbindung, die vom zentral gelegenen Schrevenpark über die Grüntangente Nord und den Pastor-Husfeldt-Park entlang des Alten Botanischen Gartens bis zur Kiellinie reicht.

Die Schwanenwiese ist durch einen alten Baumbestand und durch ihre zum Wasser hin abfallende Topografie geprägt. Sie bietet von der dort angelegten, platzartigen südlichen Terrasse weite Ausblicke auf die Kieler Förde und ihre vielfältigen Uferbereiche.

Der Zugang zur Schwanenwiese vom Düsternbrooker Weg erfolgt über eine Rampe (vgl. Abbildung 53). Diese ist nicht barrierefrei ausgebildet und stellt sich mobilitätseingeschränkten Nutzer*innen entsprechend als Hindernis dar. Betonschäden erschweren die Begeh- und Befahrbarkeit zusätzlich. Zerstörtes Mobiliar mindert zudem das Erscheinungsbild (vgl. Abbildung 54).



A52 Schwanenwiese, August 2018



A53 Zugang zur Schwanenwiese, August 2018



A54 Zerstörte Bänke an der Schwanenwiese, Mai 2018

Reventlouwiese mit angrenzenden Flächen

Die Reventlouwiese ist durch das sanft zur Förde hin abfallende Gelände und ihre weitläufigen Grünflächen gekennzeichnet. Von ihren höher gelegenen Bereichen bieten sich zunehmend weite Blicke über die Kieler Förde. Die Grünfläche wurde gemeinsam mit dem südlichen Abschnitt der Kiellinie anlässlich der Segel-Olympiade 1972 angelegt und wird seitdem intensiv für verschiedenste Veranstaltungen und Angebote genutzt.

Die Reventlouwiese wird auch als Veranstaltungsfläche intensiv genutzt. Während der Kieler Woche findet hier das Musikfestival BOB! Rockcamp statt. Sie wird jedoch auch außerhalb der Kieler Woche für weitere Veranstaltungen wie den Business-Run, dem Förde Triathlon und weiteren Formaten genutzt.

Die Reventlouwiese wird von Kieler*innen und Besucher*innen der Stadt gut angenommen und außerhalb von Veranstaltungen z.B. zum Sonnenbaden, Freizeitsportfläche und Picknicken genutzt.

Seit 2003 wird am südlichen Ende der Reventlouwiese alljährlich das bundesweit einmalige Segelcamp aufgebaut, das für Kiel als Sailing City von großer Bedeutung ist und sich großer Beliebtheit erfreut. Das Camp öffnet sich zur Kiellinie an zwei Seiten und lädt zum Verweilen ein. Zwei Beachvolleyball-Felder, eine angrenzende Gastronomie, Freisitzflächen, kostenfreie Spielmodule sowie der barrierefreie Zugang laden ebenfalls ein (vgl. Kapitel 4.5.3). Das Segelcamp verzeichnet 3.500 Kursteilnehmer jährlich und gut 60.000 Besucher. Im Segelcamp finden zwischen Mai bis September regelmäßig ca. 60 Veranstaltungen mit Besuchern im Durchschnitt mit 20-150 Personen statt.

Die Abgrenzung des Segelcamps erfolgt mit Bauzäunen, die mit einseitig bedruckten Werbefolien (sportliche Motive) verhängt sind sowie Banden im Bereich der Beach-Volleyball Fläche. Diese dienen zur Sicherheit und als Sichtschutz für unattraktive Abstellflächen hinter den Servicezelten und Lagercontainern. Hierdurch wird jedoch die Aufenthaltsqualität hinter dem Camp auf der Reventlouwiese beeinträchtigt und die Sicht auf die Förde gemindert. Das Camp wirkt aus stadtgestalterischer Sicht als additive und eher ungeordnete Intervention auf der Reventlouwiese. Auch bei der Annäherung über den benachbarten Verbindungsweg am Kieler Kanu-Club e.V. verstellt das Camp wichtige Sichtbeziehungen.



A55 Bühne BOB! Rockcamp auf der Reventlouwiese



A57 Die Reventlouwiese zu den Special Olympics, Mai 2018



A56 Camp 24/7 auf der Reventlouwiese, August 2018



A58 Die Zuwegung der Reventlouwiese mit schadhaften Oberflächen, Juni 2018

Das Segelcamp ist mit seiner Infrastruktur zu einem wichtigen Ort an der Kiellinie geworden, der einer besonderen städtebaulichen Betrachtung bedarf. Ebenso ist die Reventlouwiese eine wichtige Veranstaltungs-, Freizeitsport- und Aufenthaltsfläche, die ebenfalls einer besonderen Betrachtung bedarf.

Die Reventlouwiese bietet nur wenig Mobiliar und Aufenthaltsqualität. Die vielfältige und teils dauerhafte Nutzung für Veranstaltungen belastet die Wiesenflächen nachhaltig und macht zudem wiederkehrende aufwändige Maßnahmen zu ihrer Wiederherstellung erforderlich.

Die Reventlouwiese wird diagonal von einem asphaltierten Weg durchquert, der eine Verbindung zwischen der Reventloubrücke und dem Düsternbrooker Weg herstellt. Dieser Weg ist aufgrund seines anhaltenden Gefälles und seiner rauen Oberfläche nicht barrierefrei und sanierungsbedürftig.

Auch die nördlich und östlich angrenzenden Verkehrsflächen wirken in ihrer derzeitigen Nutzung und Einbindung als bloße Funktionsflächen ohne Mehrwert für ihre nähere Umgebung: ein großer Parkplatz und eine Wendeschleife für den ÖPNV finden sich hier neben den Anlieferungszonen für die Reventloubrücke und die anliegenden Gastronomiebetriebe.

Freianlage am Landtag

Im Jahr 2004 wurden im Zuge des Umbaus des Landeshauses einschließlich des Plenarsaalneubaus die Freianlagen des Landeshauses zur Kiellinie hin mit einer großzügigen Treppenanlage neugestaltet. Die Sitzstufen schaffen großzügige Aufenthaltsangebote mit Blick auf die Förde und die gegenüberliegende Schwentinemündung am Ostufer. Der Ort ist eine Schnittstelle zwischen Promenade und Fördelandschaft. Die Neugestaltung hatte das Ziel, „das Landeshaus vollständig mit einem echten Freiraum zu umgeben, um sowohl die Förde vom Landtag aus als auch den Landtag selbst von der Wasserseite wieder erlebbarer zu machen“[21].



A59 Treppenanlage am Landtag, Juni 2018

Bei der Neugestaltung seines Eingangs auf der Westseite wurde ein niveaugleicher Vorplatz geschaffen und der ruhende Verkehr neu geordnet. Insgesamt wurde durch die Umgestaltung der Freianlagen ein erlebbarer und durchlässiger Freiraum hergestellt, der neben klarer Funktionalität eine hohe Aufenthaltsqualität bietet.

Freifläche südlich der Blücherbrücke



A60 Freifläche südlich der Blücherbrücke, Juni 2018

Zwischen dem Gebäude der Wasserschutzpolizei und dem Bernhard-Harms-Weg liegt vor den Landesministerien eine Grünanlage mit Rasen und umgebenden Gehölzbeständen. In ihrer heutigen Gestaltung bietet die Fläche kaum Aufenthaltsqualität, obwohl sie eine willkommene Aufweitung der hier sonst stellenweise recht engen Kiellinie bewirkt. Die Wiese wirkt leer und ungestaltet. Defizite bestehen vor allem in den Bereichen Stadtmobiliar, Begrünung und Pflege.

Krusenkoppel

Die Krusenkoppel ist ein hochgelegenes Wiesengelände, das teilweise extensiv und intensiv gepflegt wird. Sie erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 5,5 ha

21 https://www.gmsh.de/service/pressebereich/pressearchiv/gesamtuebergabe-des-landeshauses/

zwischen Niemannsweg, Karolinenweg und Düsternbrooker Weg. Im Norden wird sie vom Düsternbrooker Gehölz begrenzt.

Die Krusenkoppel ist durch alten Baumbestand geprägt. Das Gehölz besteht aus heimischen Baumarten mittleren Alters, Ziergehölzen und Staudenbeeten. Neben nach § 21(1)5 LNatSchG geschützten, extensiv gepflegten Steilhanglagen, konnten hier ebenfalls nach § 30(2) 3BNatSchG i.V.m. § 21(1)5 LNatSchG geschützte Sandmagerrasenvorkommen nachgewiesen werden[22].

Heute ist die hügelige Krusenkoppel eine Parkanlage mit hohem Erholungs- und Freizeitwert. Neben ihrer Funktion als Parkanlage ist die Krusenkoppel im Winter ein beliebter Rodelberg. Von der Krusenkoppel aus bietet sich ein historischer Ausblick über die Kieler Förde und das gegenüberliegende Ostufer.

Zur Kieler Woche werden auf der Krusenkoppel unter dem Titel Spiellinie zahlreiche Angebote für Kinder und Jugendliche verortet.



A61 Krusenkoppel mit Blick auf den Hafen um 1905,



A62 Krusenkoppel Ausblick, Juni 2018

Der Zugang zur Krusenkoppel erfolgt von Westen bzw. dem Karolinenweg über eine Rampe, die jedoch aufgrund ihres starken Gefälles nicht barrierefrei ist. Von Osten bzw. dem Düsternbrooker Weg ist die Krusenkoppel über asphaltierte Wege mit teils erheblichem Gefälle erreichbar. Der raue Asphalt



A63 Zugang über Treppe vom Düsternbrooker Weg, Juni 2018



A64 Oberflächenbeschaffenheit in der Krusenkoppel, Juni 2018



A65 Freilichtbühne, Juni 2018

22 Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang, Vegetationskundliche Einschätzung und Restriktionen, Blatt 2, Heinzel Gettner, Stand 16.05.2018

und der Anstieg sind für mobilitätseingeschränkte Menschen allerdings erhebliche Hindernisse. Eine daneben geführte, aber sanierungsbedürftige Treppe bietet einen zusätzlichen Zugang zur Krusenkoppel.

Die Wege der Krusenkoppel weisen keine einheitliche Oberflächenbeschaffenheit auf. Der überwiegende Teil der Wege hat wassergebundene Decken. Darüber hinaus gibt es asphaltierte Wege, die allerdings überwiegend in einem schlechten Zustand sind und nur punktuell saniert wurden. Auffällig ist das Nebeneinander verschiedener Bodenbeläge.

Die flächige Ausweisung der nördlichen Krusenkoppel als Hundeauslaufgebiet wird von Hundehaltern gut angenommen. Zugleich werden damit die einzigen offenen Wiesenflächen des Fördehangs zwischen Schlosspark und Diederichsenpark einseitig funktional besetzt. Hundeauslaufflächen, die durch Einfriedungen aus dem öffentlichen Parkraum ausgegrenzt sind, existieren derzeit nicht.

Im südlichen Teil der Krusenkoppel liegt die Freilichtbühne Krusenkoppel. Mit mehr als 2.000 Sitzplätzen ist sie die zweitgrößte Freilichtbühne Schleswig-Holsteins. Während der Kieler Woche findet in der Freilichtbühne das Musikfestival „gewaltig leise“ statt. Sie bietet auch außerhalb der Kieler Woche einen Veranstaltungsort für Theateraufführungen und Lesungen.

Die Freilichtbühne und die Krusenkoppel sind derzeit an den Kieler Jugenderholung e.V. verpachtet. Über die Vergabe und Nutzung der Freilichtbühne entscheidet der Pächter in eigener Regie[23]. Die Freilichtbühne steht unter Denkmalschutz und befindet sich in einem stark sanierungsbedürftigen Zustand. Der Zugang zur Freilichtbühne erfolgt barrierefrei. Zur Freilichtbühne gehören einzelne Nebengebäude, die aktuell nicht unter Denkmalschutz stehen, aber ebenfalls sanierungsbedürftig sind.

Düsternbrooker Gehölz



A66 Dianenspiegel, Juni 2018

Das Düsternbrooker Gehölz liegt nördlich der Innenstadt zwischen Lindenallee, Düsternbrooker Weg, Karolinenweg und Niemannsweg. Der Wald umfasst eine Fläche von knapp 22 ha.

Das Düsternbrooker Gehölz ist ein naturnaher Flattergras-Buchenwald mit gesetzlich geschützten Steilhängen. Die Bäume sind überwiegend mittleren Alters. Der Altbuchenbestand mit bis zu 30 Meter hohen Bäumen stammt aus dem Jahr 1839. In der Krautschicht sind typische Waldpflanzen wie Waldsegge, Großes Hexenkraut, Perlgras, Waldmeister und der Lerchensporn zu finden. Der strukturierte und totholzreiche Wald ist Lebensraum besonders und streng geschützter Arten und aufgrund seiner isolierten Lage im Stadtgebiet von essentieller Bedeutung.

Im Norden liegen zwei Teiche, Mondspiegel und Dianenspiegel, die als Kleingewässer gesetzlich geschützt sind und einer sensiblen ökologischen Instandsetzung bedürfen. Weitere Stillgewässer gibt es im Norden, die ebenfalls unter den gesetzlichen Biotopschutz fallen.

Aufgrund seiner topographisch erhöhten Lage ermöglicht das Düsternbrooker Gehölz malerische Ausblicke auf die Kieler Förde. Ein historischer Aussichtspunkt befand sich im heutigen Bereich der Terrasse des Hotels Maritim am Nordende des Düsternbrooker Gehölzes. Auch heute bietet die Hotelterrasse überragende Ausblicke auf die Förde,

23 Vgl. Drucksache 0462/2007 der Ratsversammlung Kiel, Antwort auf eine kleine Anfrage vom 24.05.2007



A67 Blick von der Terrasse des Hotels Maritim, Juni 2018



A68 Marientempel, Juni 2018

ihre Ufer und die Ostsee. Ein weiterer historischer Aussichtspunkt befand sich am Marientempel im südlichen Bereich des Düsternbrooker Gehölzes. Die Aussichtsplattform Marientempel ermöglichte einst Ausblicke auf die Kieler Förde und zum Kieler Schloss. Die Sichtbeziehungen sind jedoch heute verschwunden.

Die privaten Grünflächen (s. Karten 6 und 9) im Randbereich des Düsternbrooker Gehölzes sind teilweise Bestandteil der Landschaftsschutzgebiets-Verordnung und beinhalten einen bedeutenden Baumbestand, der einen erheblichen Anteil an der fördeseitigen Baumkulisse hat. Durch den privat initiierten Erhalt und die Neuentwicklung von Sichtbeziehungen und Ausblicken von privaten Grünflächen wird der geschützte Baumbestand im Kronenbereich immer wieder deutlich zurückgeschnitten und eingekürzt. Dies steht im Widerspruch zur Schutzgebietsverordnung.

Der Zugang zum Marientempel (s. Karte 7) erfolgt von Osten bzw. vom Düsternbrooker Weg her über



A69 Zugang zum Marientempel, Juni 2018

eine Treppe, die jedoch Sanierungsbedarf aufweist. Darüber hinaus wirken sich Mängel bei der Freiraumgestaltung oder ein zu geringes Angebot an Sitzmöglichkeiten negativ auf die Benutzbarkeit und die Aufenthaltsqualität der Aussichtsplattform aus.

Zwei weitere Landschaftsblicke (s. Karte 7) – zur Werft und zur Pauluskirche – wurden im Jahr 2000 frei geschnitten. Die Sichtbeziehungen bestehen jedoch durch den erneuten Aufwuchs nicht mehr.

Das Düsternbrooker Gehölz wird von Westen her über eine steile Rampe in Verlängerung der Moltkestraße erschlossen, die nicht den Ansprüchen an Barrierefreiheit genügt und damit ein erhöhtes Risikopotenzial für Stürze birgt. Ein weiterer Zugang zum Düsternbrooker Gehölz erfolgt in der Nähe des Hotels Kieler Kaufmann vom Niemannsweg her. Eine abschüssige Rampe mit sanierungsbedürftigen Bodenbelag sorgt hier für einen weiteren barrierebehafteten Zugang. Der Zugang in Höhe des Sternwartenwegs stellt die unsicherste Zuwegung dar: in diesem Bereich besteht aufgrund der defizitären Treppenanlage eine erhöhte Sturzgefahr. Die Oberflächengestaltung im Düsternbrooker Gehölz ist ambivalent zu betrachten. Da er nach dem Landeswaldgesetz geschützter Wald ist, werden die Wege gemäß den Erfordernissen der „Waldpflege“ bzw. Erholungsnutzung im Wald hergestellt. Es handelt sich nicht um eine Parkanlage mit Wald-



A70 Schlechte Qualität der Oberflächen im Düsternbrooker Gehölz, Juni 2018



A71 Zugang zum Düsternbrooker Gehölz in Höhe Sternwartenweg, Juni 2018

charakter. Die Wege bestehen daher zum größten Teil aus befestigtem Sand, was sich insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen als Erschwernis darstellt. Zudem weisen die Wege an einigen Stellen eindeutige Schäden auf.

Neben der schlechten Qualität der Oberflächen weist das Düsternbrooker Gehölz Mängel bei der Wegeführung und der Sicherheit auf. Hinweisschilder sind im gesamten Düsternbrooker Gehölz nicht vorhanden, was die Zielfindung und die Orientierung der Nutzer*innen erschwert.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur VU stand auch das Düsternbrooker Gehölz im Fokus der Betrachtung. Im Düsternbrooker Gehölz sollte laut dem Wunsch der Teilnehmer*innen mittels eines Rundgangs speziell auf den Wert der Natur geachtet und die historischen Anlagen mehr in den Fokus gesetzt werden. Dazu gehören auch die vorhandenen Gewässer, die nach den Kommentaren der Teilnehmer*innen zu wenig Aufmerksamkeit erfahren. Eine Idee sieht dazu vor, den Zustand der bestehenden Seen im Düsternbrooker Gehölz zu verbessern.

Darüber hinaus wünschen sich die Teilnehmer*innen den historischen Wiederaufbau von historischen Anlagen. Für die historische Anlage des Marientempels äußerten die Teilnehmenden Interesse in Form von Lernorten mit Informationen über die Geschichte des Ortes und dessen Entwicklung. Zudem können sich die Teilnehmer*innen einen Trimm-Dich-Pfad durch das Gehölz gut vorstellen.

Forstbaumschule

Die Forstbaumschule liegt zwischen dem Niemannsweg, der Koesterallee und der Schlieffenallee und besitzt eine Fläche von rund 15 ha. In ihrem Urzustand war die Forstbaumschule wesentlich kleiner als die jetzige Parkanlage. Während die Wegeführung ursprünglich geradlinig und rechtwinklig angelegt wurde, erfuhr das Wegesystem eine Anpassung an die Topographie und die gestalterischen Prinzipien des 20. Jahrhunderts. Heute ist das Wegenetz durch seine bogenförmige Anlage geprägt.

Im nördlichen Bereich der Forstbaumschule befindet sich ein Laubwald mit reichen Böden und Bäumen mittleren Alters. In seinem südlichen Bereich ist der Park intensiv gepflegt und weist dort weitläufige Rasenflächen auf.

Auf dem Gelände der Forstbaumschule ist eine Vielzahl von alten Bäumen erhalten geblieben. Einige davon sind heute als Naturdenkmale geschützt. Dadurch wird die Forstbaumschule zum dendrologisch wertvollen Stadtnaturerlebnis. Zu den geschützten Bäumen gehören die beiden Linden vor dem Eingang der Gaststätte Forstbaumschule sowie eine Schwarzkiefer, ein Lebensbaum, Pyramideneichen und eine Sumpfzypresse. Weitere vorkommende Arten sind u.a. Edel-Kastanien, Österreichische Schwarzkiefern, Platanen, Holländische Linden, Rot-Buchen sowie der älteste Mammutbaum Kiels.

Durch die Forstbaumschule fließt das kleine Fließgewässer Düvelsbeek, das im westlichen Teil offen, danach mit aus Granitblöcken gemauerten Einfassungen und anschließend verrohrt geführt wird. Im nördlichen Bereich existieren mehrere Stillgewässer und eine Sumpfquelle mit Sumpfwald. Im südlichen Bereich, im Winkel von Schieffenallee und Niemannsweg, liegt ein größerer Teich. Der Sumpfwald, die Stillgewässer und die Quellen fallen unter den gesetzlichen Biotopschutz[24].



A72 Biergarten an der Forstbaumschule, Juni 2018



A73 Outdoor-Fitnessanlage, Juni 2018

Im nordwestlichen Bereich der Parkanlage befindet sich das hoch frequentierte Restaurant Forstbaumschule mit einem großen Biergarten. Es steht unter Denkmalschutz.

Die Grünanlagen der Forstbaumschule werden vor allem intensiv für Bewegungsaktivitäten genutzt (s. Karte 12). Auf der sogenannten Katholikenwiese an der Feldstraße befinden sich eine Beachvolleyballanlage, ein Kinderspielplatz (600 qm) und ein Bolzplatz (4.000 qm).

Im Jahr 2018 wurde auf der Katholikenwiese eine barrierefreie, kostenlos nutzbare und frei zugängliche Outdoor-Fitnessanlage errichtet. Die kreisrunde Anlage mit einem Durchmesser von 20 Metern bietet unterschiedlichen Nutzergruppen verschiedene Möglichkeiten zum Training.

Im östlichen Teil der Forstbaumschule am Niemannsweg befindet sich auch ein kleiner Spielplatz. Er wurde vor 1962 eingerichtet und umfasst etwa eine Fläche von 1.300 qm. Die Spielgeräte sind veraltet.

Der Zugang zur Forstbaumschule erfolgt von der Schlieffenallee über eine Rampe, die jedoch aufgrund ihres starken Gefälles nicht barrierefrei ist. Ein weiterer Zugang erfolgt von Westen bzw. der Feldstraße über einen Gehweg, der zum Spielplatz führt. Unebenheiten in seiner Oberfläche wirken sich negativ auf das Erscheinungsbild dieser Eingangssituation aus.



A74 Der kleine Spielplatz, Juni 2018

24 Nach §30 Abs 1 und 2 BNatSchG und dem Landesweiten Biotopschlüssel unterliegen Kleingewässer ab 25 m², Quellen und Sumpfwald ab 1.000 m² (prioritärer LRT ohne Mindestgröße) grundsätzlich dem Biotopschutz. Der lt landesweitem Biotopschlüssel geschützte Sumpfwald ist laut Kartierung (2002) 1.500 m² groß. Der Status müsste ggf. überprüft werden.

Diederichsenpark

Der Diederichsenpark erstreckt sich auf einer Fläche von ca. 4,5 ha. Der Park besteht aus zwei Teilen, die unterschiedlich geprägt sind: eine offene, rasenbestandene und intensiv gepflegte Grünanlage sowie ein Laubwald mit reichen Böden. Die Gehölze sind relativ jung bzw. mittelalt. Im westlichen Bereich befinden sich kleinflächige Altbaumbestände; im Nordosten des Parks haben alte Solitärbäume ihren Standort.

Der Diederichsenpark wird intensiv für die Naherholung genutzt. Das zur Förde hin abfallende Gelände ist eine beliebte Picknick-Fläche. Der größte Teil des Parks wurde als Hundeauslauffläche ausgewiesen. Eine Sichtachse verbindet die höher gelegenen Bereiche des Parks über einen von Großgehölzen gerahmten Blick auf das Wasser. Die beliebte Aussichtsterrasse bietet Blicke über das Wasser und auf die gegenüberliegende Fördeseite.

Der Diederichsenpark ist über schmale Fußwege vom Niemannsweg aus zu erreichen. Zwar wird über den Kies eine naturnahe Oberfläche erzielt.



A75 Diederichsenpark Aussichtsterrasse, Juni 2018



A76 Zugang zum Diederichsenpark von der Kiellinie, Juni 2018

Diese rauen und grobkörnigen Zugänge erweisen sich für mobilitätseingeschränkte Personen jedoch als Erschwernis und Hindernis. Ein weiterer Zugang erfolgt über eine Treppe von der Kiellinie, die zwar nicht barrierefrei ist, aber 2024 denkmalgerecht saniert wurde.

Hirschfeldblick

Die Grünanlage Hirschfeldblick liegt zwischen Bismarckallee und Kiellinie und umfasst ca. 2.000 qm. Die hochgelegene Parkanlage bietet einen guten Blick über das Wasser und auf die gegenüberliegende Fördeseite.

Die Grünfläche wird durch eine Stufenanlage in zwei Ebenen unterteilt. Bänke laden zum Verweilen ein. Ein Gedenkstein am Eingang erinnert an den Leiter der Fruchtbaumschule Christian Cay Lorenz Hirschfeld[25].



A77 Ausblick vom Hirschfeldblick, Juni 2018

25 Christian Cay Lorenz Hirschfeld (1742-1792) war ein deutscher Gartentheoretiker der Aufklärung, Universitätslehrer der Philosophie und Kunstgeschichte, Autor etlicher Schriften über Gartentheorie und Landschaft und Leiter der Königlich-dänischen Fruchbaumschule ab 1783.



A78 Zugang zum Hirschfeldblick von der Kiellinie, Juni 2018

Der Hirschfeldblick wird von Osten her über eine gewundene Treppenanlage erschlossen, die jedoch nicht den Ansprüchen an Barrierefreiheit entspricht. Ein weiterer Zugang erfolgt von Westen bzw. vom Rondell in der Bismarckallee. Dieser Zugang mündet auf den landseitigen Fußweg an der Kiellinie, ebenso wie vom Diederichsenpark, ohne Fortführung über die Straße.

Freifläche am Anleger Bellevue

Am östlichen Ende der Lindenallee, die durch das Düsternbrooker Gehölz hinunter bis zur Förde führt, liegt eine kleine Grünfläche, die durch Rasenflächen geprägt ist. Sie befindet sich unterhalb des Marinesoldaten-Ehrenmals. Die Freifläche wird durch eine Stufenanlage in zwei Ebenen unterteilt. Bänke laden zum Verweilen mit Blick auf die Kieler Förde ein.

Die Querung der Kiellinie am Übergang zum Anleger Bellevue ist nicht barrierefrei ausgebaut: Hier sind Bordsteine nicht abgesenkt und taktile Elemente fehlen gänzlich. Risiken und Konflikte mit dem motorisierten Verkehr können eine Folge sein.



A79 Freifläche am Anleger Bellevue, Juni 2018

Orchideenwiese

Die Orchideenwiese liegt im Norden des Untersuchungsgebietes zwischen der Kiellinie und der Feldstraße. Sie ist ein wichtiger Bestandteil einer großräumigen Grünverbindung, die vom Holstenstadion über den Schulredder und die Homannstraße bis zur Förde hinunter reicht.

Die Grünfläche wird durch große Freiflächen und markante Einzelbäume geprägt. In den tiefer gelegenen Bereichen an der Kiellinie liegt eine nährstoffreiche Nasswiese, auf der im Sommer unzählige Orchideen blühen. Der Bereich der Nasswiese ist als gesetzlich geschütztes Biotop nicht zugänglich für die Freizeitnutzung.

Das leicht zum Wasser hin abfallende Gelände bietet von den höher gelegenen Bereichen über die Kieler Förde weite Ausblicke in Richtung der offenen Ostsee. Daher wird der Grünzug umgangssprachlich auch als Fördeblick bezeichnet.

Mit der Neugestaltung der Orchideenwiese im Jahr 2010 wurde ein befestigtes Wegesystem geschaffen, das den Nutzer*innen des Grünzuges eine attraktive und barrierefreie Verbindung zwischen der Kiellinie und der Feldstraße bietet. Als Materialien für die Bewegungsbereiche wurden gelber Klinker und



A80 Bewegungsbereiche der Orchideenwiese, Juni 2018



A81 Die Skulptur Hafen 77 am Abend, 2015



A82 Freifläche nördlich der Seglervereinigung, Juni 2018

Gehwegplatten verwendet, während für die Aufenthaltsbereiche an den Wegekreuzungspunkten graues Granitkleinsteinpflaster zum Einsatz kam. Diese Materialien sind auch für z.B. Rollstuhlfahrer leicht und erschütterungsarm befahrbar. Durch den Materialwechsel wird zudem die Orientierung sensorisch eingeschränkter Menschen erleichtert.

Bei der Neugestaltung wurden neue generationengerechte Sitzbänke aufgestellt. Darüber hinaus wurde eine neue Beleuchtung installiert, die einerseits zur Erhöhung der Sicherheit und andererseits zur Attraktivität des Grünzugs beiträgt. Mit der neuen Beleuchtung wurde sowohl die große alte Eiche im oberen Bereich des Grünzuges, als auch die kantige, aus alten Schiffsteilen zusammengesetzte Skulptur „Hafen 77“ im unteren Bereich akzentuiert. Als störendes Element wird die Freifläche nördlich der Seglervereinigung (aktuell als Parkplatz genutzt) empfunden.

Mariner Landschaftsraum

Ein wesentlicher Bestandteil des Landschaftsraums ist die Förde. Neben den durch die Nutzung durch Wassersport, Fährverkehr und Hafenwirtschaft frequentierten Bereichen gibt es auch geschützte marine Flächen. Hierzu zählen an der Kieler Förde insbesondere die Seegraswiesen sowie die Hartsubstrate (Muschelbestände, Seepoggen u.a.), die auf festem Material siedeln, z.B. Kaimauern, Steinschüttungen, Dalben sowie ggf. Riffe. Seegraswiesen sind artenreiche Gesellschaften mariner Blütenpflanzen, die auf Schlick- oder Sandböden im Meer- oder Wattbereich in den gemäßigten Zonen vorkommen. Sie wurzeln vornehmlich im küstennahen Sediment und können mehrere hundert Jahre alt werden. Seegras spielt eine zentrale Rolle im Ökosystem Meer. Es bietet Klein- und Jungtieren Schutz und Nahrung, speichert große Menge von Kohlendioxid, gibt Sauerstoff ins Wasser ab und festigt die marine Sedimentschicht mit bis zu 1.000 Pflanzen pro Quadratmeter[26]. Auch Nährstoffe und Krankheitserreger werden durch Seegras aus dem Wasser gefiltert. Aufgrund ihrer herausragenden Bedeutung für den Arten- und Klimaschutz sind die Seegraswiesen unbedingt schützenswert. Auch ergänzt das Seegras den baulichen Küstenschutz.

26 Vgl. Wikipedia.de, abgerufen am 28.08.2024

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



K6 Freiflächen und Landschaftsraum

4.3.3 Aussichtspunkte

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zahlreiche Aussichtspunkte auf die Förde (s. Karte 7): Fußgängerbrücke, Balkon an der Schwanenwiese, Krusenkoppel, Marientempel im Düsternbrooker Fördehang (derzeit nicht erlebbar), Tanzplatz, Marinesoldaten-Ehrenmal, Terrasse des Maritim Hotel Bellevue, Hirschfeldblick, Diederichsenpark und Orchideenwiese. Die Bestätigung, Qualifizierung und Neubestimmung von Aussichtspunkten ist für die Vermittlung der Stadt- und Landschaftsraumqualitäten von besonderer Bedeutung. Sie unterstützt das Bewusstsein über Orte und ihre Prägungen durch die Exzellenz der jeweiligen Ausblicke sowie ihrer Inszenierung als Landmarke.

Der Aussichtspunkt im Diederichsenpark ist beispielsweise als Parkbalkon inszeniert und ist so auch im Rückblick als Orientierungspunkt von Bedeutung. Andere Aussichtspunkte wie der Standort Marientempel oder der Hirschfeldblick sind in ihrer heutigen Prägung nicht oder erst auf den „zweiten Blick“ erkennbar.

Die Stadt ist sich der Bedeutung der Aussichtspunkte für die Vermittlung des Stadt- und Landschaftsraums bewusst, jedoch divergieren hier die Anforderungen des Naturschutzes, der Waldfunktionen und des Denkmalschutzes.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Aussichtspunkte

- Aussichtspunkt mit Blickbeziehungen
- Aussichtspunkt
- historischer Aussichtspunkt (nicht erlebbar)
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K7 Aussichtspunkte

4.3.4 Straßen und Wegeverbindungen

Straßenräume bilden eine wichtige Schnittstelle zwischen Verkehr, Stadt- und Freiraumplanung und prägen über ihre verkehrliche Funktion hinaus vor allem die Qualität des öffentlichen Raumes. Im Folgenden werden die Straßen und ausgewählte Wegeverbindungen im Untersuchungsgebiet im Hinblick auf ihre funktionale Einordnung und ihren straßenräumlichen Charakter sowie die Erfüllung der Barrierefreiheit beschrieben. Soweit vorhanden, werden straßenräumliche Qualitäten und Mängel/ Defizite aufgezeigt. Die Einordnung der Straßen in den gesamtverkehrlichen Zusammenhang im Untersuchungsgebiet mit Darstellung weiterer verkehrlicher Aspekte erfolgt in Kapitel 4.6.

Düsternbrooker Weg

Der Düsternbrooker Weg ist die Hauptverkehrsachse zwischen den großen öffentlichen und wissenschaftlichen Einrichtungen wie dem Landtag, den Universitätskliniken, dem GEOMAR und dem Institut für Weltwirtschaft Er ist zudem eine wichtige Verbindung zwischen den nördlich, südlich und östlich angrenzenden Stadtteilen. Über ihn wird auch die Veloroute 1 geführt, welche die Innenstadt Kiels mit Holtenau und Pries-Friedrichsort verbindet. Außerdem ist der Abschnitt im Bereich der Landesregierung im Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept als Allzeitweg dargestellt (vgl. Kapitel 4.6).

Aus verkehrsplanerischer Sicht weist der Düsternbrooker Weg Mängel auf. Defizite bestehen vor allem im Bereich der Kreuzung Reventlouallee/ Düsternbrooker Weg. Dieser wichtige ÖPNV-Knotenpunkt zeigt insbesondere in Hinblick auf die Barrierefreiheit Handlungsbedarfe. Zwar weist die Kreuzung abgesenkte Bordsteine und taktile Elemente im Bodenbereich auf, Anforderungstaster und akustische Signale zur Orientierung sehbeeinträchtigter Menschen fehlen jedoch. Auch mangelt es an den Bushaltestellen Reventlouallee an Bodenindikatoren. Dies erschwert sehbeeinträchtigten Personen die Auffindbarkeit der Haltestelle.

Der Düsternbrooker Weg im Abschnitt zwischen Bernhard-Harms-Weg und Lindenallee schließt unmittelbar östlich an das Düsternbrooker Gehölz an. Dieser Abschnitt weist einen teilweise unbefestigten Gehweg auf der östlichen Seite auf, der für mobilitätseingeschränkte Personen nur sehr bedingt nutzbar ist. Ungeordnete Parksituationen erschweren Fußgängern die Gehwegnutzung zusätzlich.



A83 Kreuzung Reventlouallee /Düsternbrooker Weg, Juni 2018



A84 Ungeordnete Parkplatzsituation Düsternbrooker Weg, Juni 2018

Karolinenweg



A85 Karolinenweg, Juni 2018

Der Karolinenweg verbindet die höher gelegenen Bereiche Düsternbrooks mit der Förde und der Kiellinie. Der Charakter des öffentlichen Straßenraums ist durch die Vorgartenbereiche, den ruhenden Verkehr und die gegenüberliegenden Grünflächen der Tennisanlagen geprägt. Der gesamte Straßenzug inklusive dem Anschluss an die Kiellinie über den Arwed-Emminghaus-Weg ist im Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept als Allzeitweg dargestellt (vgl. Kapitel 4.6).

Die Kreuzung Karolinenweg / Düsternbrooker Weg ist barrierefrei gestaltet. Taktile Elemente, Anforderungstaster und eine akkustische Signalanlage sind vorhanden.

Der Anschluss an die Kiellinie ist hingegen nicht barrierefrei ausgebildet. Zwar vermittelt eine Treppe die Niveauunterschiede zwischen dem Düsternbrooker Weg und dem Niveau des Landtags, eine barrierefreie Variante fehlt jedoch.

Niemannsweg

Der Niemannsweg ist eine der ältesten Villenstraßen Kiels. Charakteristisch sind die Vorgartenbereiche der Villen, die zusammen mit dem angrenzenden Wald einen durchgrünten Straßenraum bilden.

Im Jahr 2013 wurde im Niemannsweg auf Höhe der Bismarckallee eine barrierefreie Fahrbahnquerung zwischen Diederichsenpark und Forstbaumschule eingerichtet. Dabei wurde die Fahrbahnbreite auf 3,50 Meter reduziert und das Pflaster der Fahrbahn durch Asphalt ersetzt. Zusätzlich wurden Rillenplatten für Menschen mit Sehbeinträchtigung eingebaut.

Der Bereich nördlich der Querung weist jedoch erhebliche Straßenschäden auf. Durch die Nutzung der Straße durch den ÖPNV-Verkehr verschlechtert sich die Situation zunehmend. Auch die im Vorfeld der Villen halbseitig auf dem Gehweg geparkten Kfz erzeugen Konflikte, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr.

Das noch bestehende Kopfstein- und Kleinpflaster des Niemannweges nördlich der Parkstraße ist für den Straßenraum und die Historie von Pflasterstraßen prägend und stellt eine städtebauliche und gestalterische Qualität dar. In der Umgebung von Baudenkmalen entlang der Straße kommt dem Straßenraum eine besondere Bedeutung zu. Die Nutzung durch Radfahrer*innen oder mobilitätseingeschränkte Personen kann durch entsprechende Ausführung des Pflasters sichergestellt werden.



A86 Leitlinien Niemannsweg in Höhe Bismarckallee, Juni 2018



A87 Bushaltestelle Diederichsenpark, Juni 2018

Im Bereich des Niemannsweges zwischen Parkstraße und Koesterallee befindet sich die Bushaltestelle Diederichsenpark. Diese ist nicht barrierefrei gestaltet und somit für mobilitätseingeschränkte Personen nur bedingt nutzbar. Im 6. Regionalverkehrsplan von 2022 wird die Notwendigkeit des Umbaus der Haltestelle benannt und in die Ausbaugruppe 2 mit Rang 345/346 eingruppiert. Ein Ausbau in den nächsten 5-10 Jahren ist bei der angegebenen Umbaugeschwindigkeit von daher nicht zu erwarten[27].

Carl-Loewe-Weg



A88 Straßenschäden Niemannsweg, Juni 2018

Der Carl-Loewe-Weg verbindet den Düsternbrooker Weg und die Kiellinie. Er dient zugleich als Verbindungslinie zwischen dem Düsternbrooker Gehölz und der Kiellinie.

Aufgrund der topographischen Situation bestehen hier gute Vorraussetzungen für eine barrierearme Durchwegung durch das Düsternbrooker Gehölz. Die Übergangssituation am Düsternbrooker Gehölz ist jedoch nicht barrierearm gestaltet.

Der Anschluss an die Kiellinie ist ebenfalls nicht barrierefrei ausgebaut: Hier sind Bordsteine zwar abgesenkt, taktile Elemente zur Orientierung blinder und seheingeschränkter Menschen fehlen jedoch gänzlich. Dennoch birgt der Erhalt des Kopfsteinpflasters als authentisches Material in der Umgebung von Denkmalen eine städtebauliche und gestalterische Qualität.



A89 Carl-Loewe-Weg, Juni 2018



A90 Querungsstelle Carl-Loewe-Weg / Kiellinie, Juni 2018

Schlieffenallee / Lindenallee

Der Straßenzug bestehend aus Schlieffenallee und Lindenallee ist eine der Haupterschließungsstraßen des Stadtteils Düsternbrook. Er verläuft senkrecht zur nord-süd-gerichteten Feldstraße im Westen und dem Düsternbrooker Weg bzw. der Kiellinie im Osten. Anfang der 1900er-Jahre wurde diese bis zum Düsternbrooker Weg hinunter verlängert und im Jahr 1978 teilweise in die Schlieffenallee einbezogen.

Die Schlieffenallee ist eine alleeartige Straße am südlichen Rand des nach Norden hin abfallenden Geländes der Forstbaumschule, der eine wichtige Erholungs- und Aufenthaltsfunktion zukommt. Der gesamte Straßenzug ist im Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept als Allzeitweg dargestellt (vgl. Kapitel 4.6). Er bietet fußläufige Verbindungen zwischen den westlich angrenzenden Stadtgebieten und den Erholungsbereichen Forstbaumschule, Düsternbrooker Gehölz und Fördeufer. Dabei steigt die Lindenallee von der Kiellinie bis zum Niemannsweg stetig an. Von der Einmündung der Bismarckallee

27 Regionaler Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Kiel 2023-2027

an ist sie verkehrsrechtlich in eine Tempo-30-Zone integriert.

Beide Straßenzüge sind durch eine hohe Qualität der Fußverkehrsanlagen gekennzeichnet. Die Kreuzung Schlieffenallee / Lindenallee / Niemannsweg wurde bereits vor einigen Jahren barrierefrei gestaltet. Die Bordsteine sind abgesenkt und ermöglichen so plangleiches Überqueren. Taktile Elemente sichern die Orientierung von Mobilitätseingeschränkten in diesem Kreuzungsbereich. Allerdings ist die Fahrbahnfläche für einen verkehrsberuhigten Knoten immer noch überdimensioniert.

Die Lindenallee wurde im Jahr 2015 umgebaut und saniert. In diesem Rahmen wurde die Bushaltestelle Roonstraße barrierefrei hergestellt, die Fahrbahnbreiten an der Einmündung in die Roonstraße verschmälert. Zudem wurden Aufstellbereiche für Fußgänger*innen angelegt[28]. Um das Geschwindigkeitsniveau zu senken und die Fahrbahnbreite zu reduzieren, wurde zudem halbseitig Parken auf dem Gehweg ermöglicht. Dabei konnte eine Breite von rd. 1,80 m für den Gehweg sichergestellt werden. Durch die zunehmende Breite von Pkws und ungenügendes Einparkverhalten wird die den Fußgänger*innen zur Verfügung stehende lichte Breite jedoch immer wieder unterschritten.

Trotz der allgemein guten Bedingungen für Fußgänger*innen besitzt die Lindenallee an einigen Stellen noch Substanz- und Funktionsdefizite. Die Gehwege im Bereich der Einmündung der Lindenallee in die Kiellinie sind gebrochen und weisen Risse und Schlaglöcher auf.

Bismarckallee / Roonstraße

Die Straßenzüge der Bismarckallee und Roonstraße sind städtebaulich im Wesentlichen durch die oft denkmalgeschützten Villen mit ihren Vorgartenbereichen geprägt. Die Bismarckallee ist dabei durch einen höheren Anteil unversiegelter Flächen gekennzeichnet. Bismarckallee/ Roonstraße weisen zwar zwei Seitenbereiche auf, die jedoch in einem unzureichenden Zustand sind. Die Seitenbereiche sind unbefestigt und



A91 Schlieffenallee, Juni 2018



A92 Kreuzung Lindenallee / Schlieffenallee, Juni 2018



A93 Straßenschäden an Lindenallee, Juni 2018



A94 Unbefestigter Seitenbereich Bismarckallee, Juni 2018

28 Vgl. Drucksache 0506/2015 der Ratsversammlung der LH Kiel vom 16.06.2015, Mitteilungsvorlage des Tiefbauamts

abschnittweise zu schmal. Überdies weisen sie Risse und Wurzeleinwüchse auf, was sich insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen als Erschwernis darstellt. Auch im Seitenraum falsch geparkte Pkws schränken die Gehwegqualität ein und wirken sich negativ auf das Erscheinungsbild der Straße aus.

Parkstraße



A95 Hohe Bordsteine in der Parkstraße, Juni 2018

Die Parkstraße verläuft zwischen dem Diederichsenpark und der Landesliegenschaft im Niemannsweg 220 (aktuell Unterkunft für Geflüchtete) sowie dem Evangelischen Militärdekanat Nord in der Parkstraße 2. Sie verbindet so die Kiellinie mit den Niemannsweg.

Die befestigten Teile der Seitenbereiche befinden sich in einem schlechten Oberflächenzustand. Andere Bereiche sind unbefestigt und somit für mobilitätseingeschränkte Personen nur bedingt nutzbar. Überdies weisen die Seitenbereiche einen hohen und teilweise in den Gehweg ragenden Bewuchs sowie hohe Bordsteine mit fehlenden Querungsmöglichkeiten auf. Mit ihrem Belag aus grobem Kopfsteinpflaster erweist sich die Parkstraße für Fahrradfahrende als problematisch. Zwar stellt Kopfstein- und Kleinpflaster in der Umgebung von Denkmalen eine städtebauliche und gestalterische Qualität dar, die Nutzung durch Radfahrer*innen oder mobilitätseingeschränkte Personen ist jedoch in der Regel deutlich erschwert und unattraktiv.

Koesterallee

Die Koesterallee schließt unmittelbar nördlich an die Forstbaumschule an. Ihr Erscheinungsbild ist durch die angrenzenden Waldflächen der Forstbaumschule geprägt. Die Koesterallee weist teilweise erhebliche



A96 Straßenschäden an Koesterallee, Juni 2018

Straßenschäden auf und ist zudem mit ihrem überwiegend vorhandenen Belag aus grobem Kopfsteinpflaster auch für Fahrradfahrende problematisch. Einige Straßenschäden wurden seit 2018 beseitigt und Einzelabschnitte mit Asphalt versehen. Die unbefestigten Seitenstreifen sind für Fußgänger*innen relativ schmal gehalten (kein Begegnungsverkehr möglich) und stellen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen eine Erschwernis dar[29].

Das Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept wurde im Jahr 2016 für die Ortsbeiratsbezirke Wik und Ravensberg/ Brunswik/ Düsternbrook fortgeschrieben. Für den Bereich Feldstraße/ Koesterallee/ Düvelsbeker Weg wurde die Anlage von Querungshilfen sowie die barrierefreie Gestaltung der Querungsbereiche und die Weiterführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn empfohlen, aber noch nicht umgesetzt. Die Koesterallee selbst hat erhebliche Defizite aufgrund des Gehwegparkens. Der Straßenzug ist im

29 Streetview-Ansichten bei Google Maps, Aufnahmedaten Juli 2023



A97 Winterfreilager Koesterallee, Juni 2018

Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept jedoch als Allzeitweg dargestellt (vgl. Kapitel 4.6).

Westlich der Koesterallee befindet sich ein Parkplatz im städtischen Eigentum. Er wird als Winterfreilager für Boote (ca. 100 Plätze) und im Sommer als Wohnmobilstellplatz sowie als Parkplatz genutzt. Der öffentliche Parkplatz grenzt im Norden direkt an das Gelände der Segler-Vereinigung Kiel e.V. Das Gelände wird in Teilen videoüberwacht.

Feldstraße

Die Feldstraße erweist sich als eine wichtige Zufahrt zur Kieler Innenstadt und ist eine zentrale Erschließungsachse. Sie ist als Kreisstraße klassifiziert und hat eine hohe Verbindungs- und Sammelfunktion. Öffentliche Einrichtungen und wichtige Fußgängerziele wie die Hebbelschule, die Kirche St. Heinrich und die Forstbaumschule liegen an dieser Straße oder in ihrer unmittelbaren Nähe. Über die Feldstraße werden mit Fußwegen auch Querverbindungen zum Fördeufer hergestellt. Der gesamte Straßenzug ist im Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept als Allzeitweg dargestellt (vgl. Kapitel 4.6).

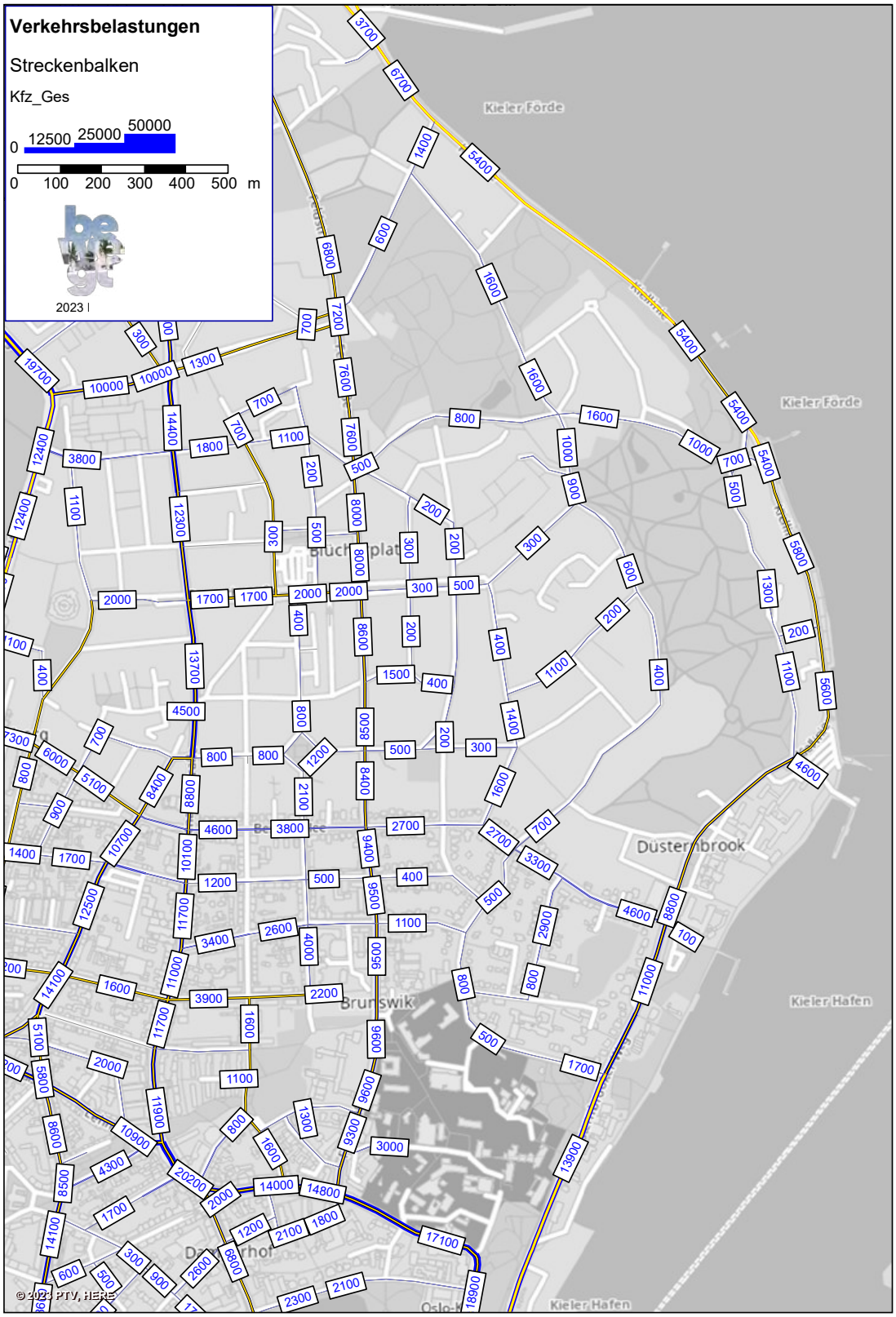
Der Knotenbereich Feldstraße/ Düvelsbeker Weg/ Koesterallee ist ein wichtiger Kreuzungspunkt für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen.

Seit Sommer 2022 werden Umbaumaßnahmen in der Feldstraße durchgeführt. Zunächst erfolgten Verbesserungen der Querungssituation an der Kreuzung Feldstraße/ Düvelsbeker Weg/ Koesterallee durch ein Vorziehen der Seitenbereiche und die Realisierung einer ausreichend großen Mittelinsel in der Feldstraße[30]. Anschließend wurde der Bereich zwischen Homannstraße und Koesterallee angepasst. Folgen soll der Abschnitt zwischen Homannstraße und der Kreuzung Feldstraße/ Mercatorstraße/ Kiellinie.

Verkehrserhebung

Zuletzt wurde 2023 eine Verkehrs-Modellierung für Kiel durchgeführt. Dabei zeigte sich im Vergleich zu früheren Verkehrserhebungen, dass der Pkw-Verkehr im nördlichen Abschnitt der Kiellinie abgenommen hat (von ca. 9.400 Kfz/Tag 2006 auf ca. 5.400 Kfz/ Tag 2023). Auch bei anderen Straßen ist eine Stagnation oder Abnahme festzustellen. Ein Teil des Verkehrs ist in andere Straßen wie die Feldstraße verlagert worden, ein kleiner Teil ist aber auch weggefallen. Die Mehrbelastungen sind bei der Betrachtung der Feldstraße zwischen der Mercatorstraße und der Koesterallee tragbar.

30 https://ratsinfo.kiel.de/bi/___tmp/tmp/45081036893339164/893339164/00655256/56.pdf, https://ratsinfo.kiel.de/bi/___tmp/tmp/45081036893339164/893339164/00655254/54-Anlagen/01/2018-05-31_BV_Programm_Fussverkehr_2018_Anlage_V03.pdf



A98 Durchschnittliche Kfz-Belastung pro Tag im Untersuchungsgebiet und umliegenden Straßen, Stand 2023

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Wege und Straßen

- Wegenetz
- Promenade
- Straßennetz
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K8 Wege und Straßen

Stärken	Schwächen
Übergeordnet • Parkanlagen mit unterschiedlichen Bereichen und hoher Aufenthaltsqualität • Gut gestaltete und stark frequentierte Aufenthaltsbereiche (Treppenanlagen am Landeshaus, südliche Terrasse auf der Kiellinie) Vielzahl von ökologisch wertvollen, naturnahen Grünflächen • Landschaftsschutzgebiet als bestehender • Verordnungsrahmen / Gebietsprofilierung als zusammenhänder Landschaftsraum mit besonderen Schutzzielen als Erlebnisraum • Zahlreiche Sichtachsen • Bedeutsamer mariner Lebensraum (Seegraswiesen) Kiellinie • Reventlouwiese ist wichtige Grünfläche • für die Naherholung und zugleich temporäre Veranstaltungsfläche • Promenade bietet Orte der Ruhe und des Verweilens und gleichzeitig der Aktivität • Die umgebenden Straßen aus Natursteinpflaster zur Forstbaumschule, zum Düsternbrooker Gehölz, zur Sachgesamtheit des ehemaligen Luftkreiskommandos sind in großen Teilen noch aus der Ursprungszeit erhalten. • Promenade: Wasserzugänge und Bademöglichkeiten an der Kiellinie provisorisch ermöglicht • Wohnmobilstellplatz im Sommer auf dem Parkplatz Koesterallee	Übergeordnet • Fehlende Übergänge und Anbindungen • zwischen der Kiellinie und dem Düsternbrooker Fördehang • Fehlendes Leit- und Orientierungssystem Kiellinie • Kiellinie Süd (Eingangsbereich Parkplatz Ostseekai und Anbindung Schlosspark) als Aufenthaltsraum durch fehlende Qualitäten und wenig einheitliche Struktur unattraktiv • Kiellinie Nord (Abschnitt zw. Bellevuebrücke und Orchideenwiese) insbesondere aufgrund fehlender Aufenthaltsmöglichkeiten und einer hohen Verkehrsbelastung (MIV) unattraktiv • Fuß- und Radwegeinfrastruktur im Bereich Kiellinie Nord trotz Interimslösung unzureichend • Fehlende Fahrradinfrastruktur (u.a. Abstellmöglichkeiten) entlang der gesamten Kiellinie • Fehlende Profilierung der Kiellinie als integrative, durchgängige Promenade • Fehlendes oder erneuerungsbedürftiges Mobiliar charakterisieren den gesamten Raum • Promenade: fehlende Wasserzugänge und Bademöglichkeiten an der Kiellinie nur provisorisch hergestellt • Instandsetzungsbedarf der Reventlouwiese • Fehlende Profilierung der Reventlouwiese als herausragende Parkanlage am Wasser • Geringe Aufenthaltsqualität der Freiflächen an der Bellevuebrücke und der Freifläche südlich der Blücherbrücke • Untergenutzter Parkplatz Koesterallee • Stark erneuerungsbedürftige Uferbefestigung im Abschnitt Landeshausufer (vorgezogenene Ordnungsmaßnahme)

Düsternbrooker Fördehang • Wertvoller naturnaher Baumbestand in Düsternbrooker Gehölz, Krusenkoppel, Forstbaumschule und Diederichsenpark • Orchideenwiese neugestaltet • Besondere Orte im Freiraum (Marientempel, Hirschfeldblick, Freilichtbühne) • Stellplatz Koesteralleee bietet Potenzialfläche für die Kiellinie Nord Krusenkoppel • In der Freilichtbühne finden in den Sommermonaten zahlreiche Veranstaltungen statt. Sie ist von überregionaler Bedeutung und ein wichtiger Veranstaltungsort für Kiel.	Düsternbrooker Fördehang • Erneuerungsbedürftige Treppen und Rampen (u.a. im Düsternbrooker Gehölz) • Unattraktive Platzgestaltung am Marientempel • Fehlende Leitlinien für die Pflege und Instandhaltung von Grünflächen (Pflegewerke) • Unklare Wegeführung / kaum Orientierung im Düsternbrooker Gehölz • Nicht barrierefreie Zu- und Durchwegungen im Düsternbrooker Gehölz • Verlandung von Mond- und Dianenspiegel • Vernachlässigung vorhandener Bachläufe (Forstbaumschule) • Wege und Straßen mit Sanierungsbedarf (u.a. Koesterallee, Niemannsweg); Straßen mit Großpflaster sind schlecht befahrbar • Aussichtspunkte teilweise nicht erlebbar • Parkplatz Koesterallee untergenutzt Krusenkoppel • Hoher Sanierungsbedarf der Freilichtbühne vorhanden

4.4 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentümerverhältnisse der Grundstücke im Untersuchungsgebiet lassen sich anhand des nachfolgenden Eigentümerplans ablesen.

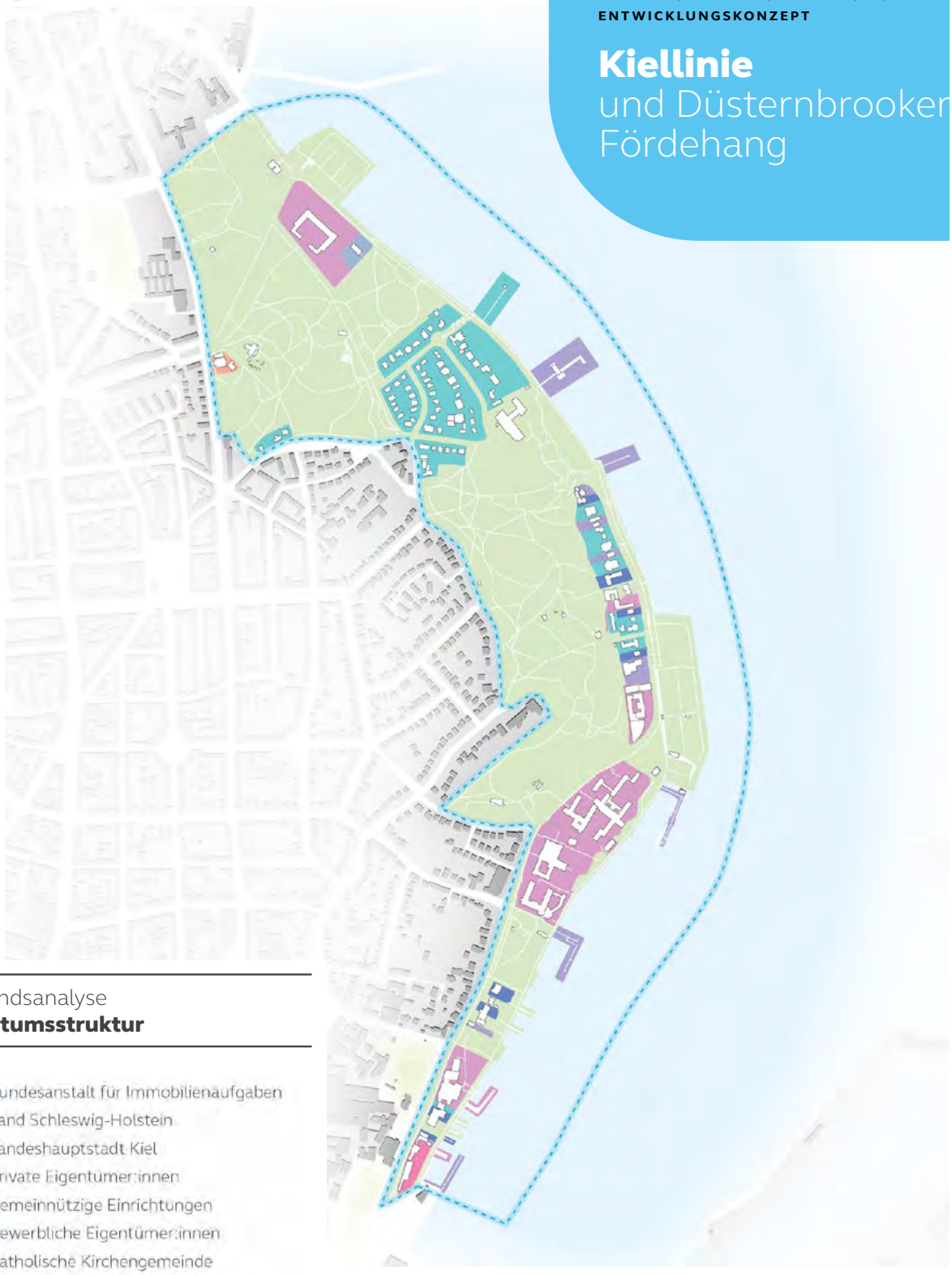
Die flächenbezogene Analyse der Eigentümerstruktur zeigt, dass sich ein hoher Flächenanteil insbesondere entlang der Kiellinie und im Düsternbrooker Fördehang im öffentlichen Eigentum befindet. Die weit überwiegenden Straßen- und Grünflächen innerhalb des Untersuchungsgebietes sind städtische Flächen.

Eine Besonderheit des Untersuchungsgebietes stellen die teils städtischen Steganlagen, Brücken und manche Parkplatzflächen dar, die Gestaltungsmöglichkeiten und Potenziale für ergänzende Nutzungen bieten.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker
Fördehang



K9 Eigentumsstruktur

4.5 Nutzungen und Funktionen

4.5.1 Allgemeine Einführung in die Branchenstruktur

Kiel ist Landeshauptstadt, Hochschulstadt und zentraler Sitz weiterer öffentlicher Einrichtungen des Landes Schleswig-Holstein. Darüber hinaus ist Kiel aber auch Sitz vieler Firmen und Organisationen. Traditionell ist die Kieler Wirtschaft durch den maritimen Bereich geprägt. Der Großteil der Kieler Wirtschaftsleistung entfällt heute jedoch auf den Dienstleistungssektor. Rund 84 Prozent der Wirtschaftsleistung wird auf diesem Feld erbracht, deutlich mehr als im Landesdurchschnitt (72,4 % im Jahr 2022). Mit rund 144.000 Beschäftigten ist der Dienstleistungssektor stark ausgeprägt. Beispielsweise entwickelte sich die Gesundheitswirtschaft rund um die Kliniken in den letzten Jahren deutlich weiter und auch unternehmensnahe Dienstleistungen wachsen stetig. Besonders dynamisch ist das Wachstum in der IT-Branche. Auch die Finanzwirtschaft und der Handel sind in Kiel traditionell stark vertreten.

Zwar ist der industrielle Bereich in den vergangenen drei Jahrzehnten geschrumpft, ein sehr aktiver Kern von Industriebetrieben und Zuliefererfirmen ist jedoch verblieben und steht bundesweit und international besser da als noch vor zehn Jahren. Der Kieler Hafen befindet sich insgesamt auf Wachstumskurs.

Kiel ist mit seinen Hochschulen – der Christian-Albrechts-Universität (CAU), der Fachhochschule, der Muthesius Kunsthochschule und der neu gegründeten Dualen Hochschule – ein wichtiger Bildungs- und Wissenschaftsstandort in Schleswig-Holstein. Die zuerst genannten Hochschulen bilden derzeit mehr als 35.000 junge Menschen aus. Die Wirtschaft profitiert somit von einem starken Hochschulbereich, der für Wissenstransfer und hoch qualifizierte Nachwuchskräfte sorgt.

Kiel ist eine wachsende Stadt von ca. 250.000 Einwohner*innen. Die Beschäftigung nimmt in der Landeshauptstadt weiter zu: im Jahr 2022 arbeiteten knapp 131.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Kiel, etwa 22.000 mehr als noch zehn Jahre zuvor. Dabei ist das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein mit mehr als 13.500 Beschäftigten von insgesamt 16.312 Beschäftigten[31] im Jahr 2022 der größte Arbeitgeber in Kiel.

Kiel ist nicht zuletzt aufgrund seiner exponierten Wasserlage ein attraktiver Standort für die Wirtschaft. Dies gilt sowohl für traditionsreiche Branchen wie die Schiffsindustrie und den Lokomotivbau, als auch für Tourismus und moderne IT-Unternehmen. Im Jahr 2016 siedelten sich 28 Unternehmen neu an, darunter elf Software- und IT-Unternehmen. In den folgenden Jahren setzte sich der positive Trend fort, wobei die Anzahl der neuangesiedelten Unternehmen aufgrund der geopolitischen Rahmenbedingungen weltweit und in Europa auf etwa 10-15 Unternehmen pro Jahr sank.

Trotz des erhöhten Interesses von Unternehmen besteht eine besondere Herausforderung in der Bereitstellung von Gewerbeflächen.

31 Die Beschäftigtenzahlen der UKSH gelten für beide Standorte Kiel und Lübeck zusammen (https://www.uksh.de/jahresberichte/2022.html)

4.5.2 Forschung, Wissenschaft und Verwaltung

Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen

Drei bundes- und weltweit renommierte wissenschaftliche Institute der Helmholtz- und Leibniz-Netzwerke befinden sich aktuell im Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus besitzt die Christian-Albrechts-Universität weitere Einrichtungen im Untersuchungsgebiet.

GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung, Düsternbrooker Weg 20

Im südlichen Abschnitt des Untersuchungsgebietes liegt nördlich des Ostseekais das GEOMAR Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel, eine der weltweit führenden Einrichtungen auf dem Gebiet der Meeresforschung. Der Vorläufer, das Institut für Meereskunde (IfM) wurde 1937 als Universitätsinstitut gegründet. 1987 folgte das Forschungszentrum für marine Geowissenschaften GEOMAR. Beide fusionierten 2004 zum IFM-GEOMAR, das 2012 mit der Aufnahme in die Helmholtz-Gemeinschaft seinen heutigen Namen annahm[32].



A99 Institut für Meereskunde am Westufer, 1972



A100 GEOMAR 2018

Das GEOMAR beschäftigt rund 1.000 Mitarbeiter*innen, davon ca. 500 Wissenschaftler*innen aus mehr als 40 Ländern (Stand: März 2022) an zwei Hauptstandorten in Kiel: das Westufer Gebäude am Düsternbrooker Weg 20 (Kiellinie) ist eines davon.

1972 fand das IfM im heutigen Westufer Gebäude des GEOMAR seine Heimat an der Kiellinie. Seither machen an der Admiralsbrücke der Kiellinie die Forschungsschiffe des Instituts, aber auch Schiffe anderer Einrichtungen fest. 1988 erfolgte eine Erweiterung. Seitdem besitzt das Institut mit dem Seehundbecken und dem Aquarium auch touristische Anziehungspunkte.

Seit Juli 2023 hat das GEOMAR seinen Sitz in Kiel vollständig an den Standort auf dem Ostufer in Wellingdorf verlagert. Die Perspektive des aktuellen Standortes an der Kiellinie sieht ein Zentrum mit Schwerpunkt Meeresforschung (Meeresvisualisierungszentrum) vor, um die Kiellinie in ihrer touristischen und freizeitorientierten Funktion zu stärken und der bisherigen Nutzung thematisch zu folgen. Derzeit sind sowohl Aquarium als auch Seehundbecken weiter in Betrieb.

Institut für Weltwirtschaft (IfW), Kiellinie 66

Das Institut für Weltwirtschaft (IfW) liegt direkt an der Förde im ehemaligen Kruppschen Logierhaus. Dieses wurde im Jahr 1901 von Alfred Krupp erbaut und als Hotel und Restaurant des Kieler Yacht Clubs während der Kieler Woche genutzt.

32 https://www.kiel.de/de/kultur_freizeit/kiel_erkunden/blauer_weg/meeresforschung.php



A101 Hotel Kruppsches Logierhaus 1903



A102 Das Institut für Weltwirtschaft, Juni 2018

Nachdem die Universität das Gebäude erworben und 1919/20 umgebaut hatte, wurde es Sitz des IfW. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Gebäude stark zerstört und anschließend vereinfacht wieder aufgebaut[33]. Baulich direkt anschließend wurde 2001 die Deutsche Zentralbibliothek für Wirtschaftswissenschaften errichtet. Das Institut für Weltwirtschaft ist eines der großen Zentren weltwirtschaftlicher Forschung, wirtschaftspolitischer Beratung und ökonomischer Ausbildung. Die Stiftung des Landes Schleswig-Holstein beschäftigt 180 Mitarbeiter*innen, 100 davon sind Wissenschaftler*innen. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz.

Deutsche Zentralbibliothek für Wirtschaftswissenschaften (ZBW), Düsternbrooker Weg 120

Die ZBW hat zwei Standorte. Der Hauptsitz liegt direkt an der Kieler Förde, der zweite Standort an der Binnenalster in Hamburg. 270 Mitarbeiter*innen waren im Jahr 2022 an den beiden Standorten tätig.



A103 Blick von der Kiellinie auf die ZBW heute

Die ZBW stellt die weltweit größte Forschungsinfrastruktur für die Wirtschaftswissenschaften dar. Die Einrichtung beherbergt 4,27 Millionen Medien und ermöglicht den Zugang zu Millionen wirtschaftswissenschaftlicher Online-Dokumente. National ist die ZBW für die Wirtschaftswissenschaften die bedeutendste Einrichtung ihrer Art, international entwickelt sie sich zu einer der zentralen Einrichtungen. Im Jahr 2022 zählte die ZBW rund 13.000 Besucher*innen vor Ort (vor der Corona-Pandemie im Jahr 2017 noch 98.268 Besucher*innen) und 98.933 virtuelle Besucher*innen[34].

Seit 1990 ist die ZBW Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft. Seit dem 01.01.2007 ist die ZBW eine Stiftung öffentlichen Rechts und seit Juli 2007 ein An-Institut der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel.

Seeburg, Kiellinie 5

Die im Jahr 1910 eröffnete Seeburg ist eine Einrichtung der Christian-Albrechts-Universität (CAU) zu Kiel. In den Jahrhunderten zuvor standen an gleicher Stelle zwei andere Bauten (Menageriehaus des Schlosses bis 1782, ehemaliges Wohnhaus des Bauinspektors Richter bis 1907), die den Ursprung der Seeburg bildeten. Das Wohnhaus wurde durch die Stadt Kiel 1907 gekauft und sollte der geistigen Erholung der Studierenden dienen. Aufgrund des Bauzustandes konnte das Gebäude nicht erhalten werden. Der 1909/1910 errichtete Bau an gleicher Stelle hatte von der CAU bestimmungsgemäß ein Studentenkasino sowie Leseräume und Sitzungsräume wissenschaftlicher Vereine aufzunehmen[35].

33 http://www.geschichte-s-h.de/institut-fuer-weltwirtschaft/
34 http://www.zbw.eu/ueber-uns/profil/zahlen-und-fakten/

Diese für damalige Verhältnisse innovative Nutzung machte den Ursprungsbau zum ersten Mensagebäude Deutschlands. 1913 entstand im Erdgeschoss eine Terrasse mit abschließendem Pavillon, dem sogenannten Kaiserzimmer.

Nach Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg wurde das Gebäude 1946 wieder aufgebaut. An das Ursprungshaus erinnert heute noch die verglaste Veranda mit dem Kaiserzimmer.

Zur Tradition der Seeburg gehörte auch, dass im Untergeschoss Wassersportvereine ihre Clubräume besitzen.

Von 1994 bis 1997 wurde die Seeburg grundlegend renoviert. Hauptpächter der Seeburg wurde das Studentenwerk Schleswig-Holstein, das über die Hochschulservice & Seeburg GmbH die Mensa und ein Restaurant bis 2012 betrieb. Zwischen 2012 und 2016 pachtete die Campus Suite die Gastronomieräume.



A104 Die Seeburg von Süden gesehen, Juni 2018



A105 Gästehaus im Düsternbrooker Weg 150, Juni 2018

Die CAU strebt mittel- bis langfristig einen umfassenden Umbau des Gebäudes an und hat bereits im Gebäudeinneren erste Baumaßnahmen vorgenommen. Hauptziele sind die Schaffung eines Zentrums für Wissenstransfer mit Tagungseinrichtungen und der Einbau einer Gastronomie einschließlich Außengastronomie. Die Planungen für die Seeburg sind ein wesentlicher Baustein zur Entwicklung des südlichen Eingangs der Kiellinie.

Gästehäuser der CAU

Die CAU betreibt im Untersuchungsgebiet zwei Gästehäuser für internationale Wissenschaftler*innen.

Das Gästehaus im Düsternbrooker Weg wurde 1974 als erstes Gästehaus der Christian-Albrechts-Universität errichtet und 2008 um das Gästehaus an der Kiellinie erweitert. Der Gebäudekomplex mit



A106 Gästehaus auf der Kiellinie 79, Juni 2018



A107 Internationales Begegnungszentrum IBZ, Juni 2018

35 http://www.uni-kiel.de/fm/de/liegenschaftsverwaltung/Koerperschaftsvermoegen/seeburg/ , https://www.seeburg.uni-kiel.de/de/geschichte-der-seeburg sowie http://www.uni-kiel.de/fm/de/liegenschaftsverwaltung/Koerperschaftsvermoegen/seeburg/festschrift-seeburg

Hofplatz steht zwischen der Kieler Förde auf der einen und dem Wald auf der anderen Seite auf einem großzügigen und mit vielen Freiflächen angelegten Grundstück.

In direkter Nachbarschaft zur Seeburg eröffnete 1989 das zweite Gästehaus, das Internationale Begegnungszentrum (IBZ). Das Gebäude des IBZ steht seit 2018 unter Denkmalschutz. Einen besonderen Panoramablick auf die Förde und den Hafen bietet die oberste Etage mit Gemeinschaftsräumen.

Privatschule Düsternbrook, Kiellinie 93



A108 Privatschule Düsternbrook, Juni 2018

Die Villa, die der Privatschule Düsternbrook als Schulgebäude dient, wurde 1891 von dem Architekten Heinrich Moldenschardt errichtet. In den 1980er Jahren wurde sie durch einen Anbau ergänzt, der 2011 und 2017 um jeweils ein Geschoss erweitert wurde. Die Errichtung des Seitentraktes im Jahr 2013 diente zur Einrichtung einer Mensa. Das gesamte Objekt steht unter Denkmalschutz[36].

Die Privatschule Düsternbrook wurde im Jahre 1957 auf Elterninitiative als Genossenschaft gegründet und 1973 staatlich anerkannt. Mit der Schulreform im Jahre 2011 wurde sie von einer Realschule zur Gemeinschaftsschule mit den Klassen 5 bis 10 umgestaltet. Heute bietet sie Platz für bis zu 180 Schüler*innen[37].

Verwaltungseinrichtungen



A109 Landtagsgebäude, Juni 2018

Mit der Gründung des Bundeslandes Schleswig-Holstein und der Ernennung Kiels als Landeshauptstadt entstand im Laufe der Nachkriegsjahre ein Regierungsviertel an der Förde[38].

Mit dem Schleswig-Holsteinischen Landtag und den benachbarten Ministerien finden sich entlang der Kiellinie zentrale Verwaltungseinrichtungen des Landes.

Landtag Schleswig-Holstein, Düsternbrooker Weg 70 - 76

Das Backsteingebäude, in dem heute der Landtag Schleswig-Holstein residiert, wurde im Jahr 1888 als kaiserliche Marineakademie errichtet. Von 1919 bis 1945 diente es als Sitz des kommandierenden Admirals der Ostseestation. Das Gebäude wurde im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt und 1947 bis 1950 in vereinfachter Form wiederhergestellt.

Im Jahr 1950 zogen der Schleswig-Holsteinische Landtag, Abteilungen mehrerer Landesministerien und die Staatskanzlei ein. Seit dem Einzug folgten zahlreiche Umbauten. Der wasserseitig angebaute gläserne Kubus wurde 2003 als deutlich sichtbares Symbol für eine transparente Demokratie, aber auch als Erinnerung an die von der Marine geprägte Geschichte des Hauses fertig gestellt[39]. Die Umbauten der restlichen Gebäudeteile, großer Teile des Innenraumes und der Außenanlage konnten bis Ende 2004 beendet werden.

36 https://www.privatschule-duesternbrook.de/
37 https://www.privatschule-duesternbrook.de/
38 Landeshauptstadt Kiel: 23. August 1946. Kiel wird Hauptstadt des Landes Schleswig-Holstein. [Online] Quelle: https://www.kiel.de/de/bildung_wissenschaft/stadtarchiv/erinnerungstage.php?id=61
39 Schleswig-Holsteinischer Landtag: Das Haus an der Förde. [Online]. Quelle: https://www.landtag.ltsh.de/parlament/landeshaus/https://www.privatschule-duesternbrook.de/

Gästehaus der Landesregierung, Arwed-Emminghaus-Weg 6



A110 Gästehaus der Landesregierung, Juni 2018

Das Gästehaus der Landesregierung nutzt das ehemalige Kommandeurshaus der ehemaligen Marineakademie. Nach der Zerstörung im Krieg wurde das Gebäude bis 1950 in teils vereinfachter Form wieder hergerichtet und erhielt seinen Namen: Haus B. Bis in die 80er Jahre war Haus B Kabinettsgebäude und Wohnsitz früherer Ministerpräsidenten. Später wurde es der Sitz des Bundesratsministeriums, danach Sitz des Beauftragten für Menschen mit Beeinträchtigungen. Heute dient es als Gästehaus der Landesregierung[40]. Das Gebäude steht seit 1996 unter Denkmalschutz: Es wurde im Jahr 2009 saniert und umgebaut.

Finanzministerium, Düsternbrooker Weg 64



A111 Finanzministerium, Juni 2018

Nach der Gründung des Bundeslandes Schleswig-Holstein 1946 war das Finanzministerium zunächst im Landeshaus untergebracht. 1952 zog das Ressort dann in sein heutiges Gebäude, direkt neben dem Landtag. Das Gebäude steht seit 2014 unter Denkmalschutz. Es wurde als Marineintendantur 1938-40 errichtet.

Nach der Auflösung der Oberfinanzdirektion Kiel und ihrer Eingliederung in das Finanzministerium konnte die Steuerabteilung im Jahr 2006 ebenfalls in den Düsternbrooker Weg 64 ziehen, so dass nun alle rund 300 Beschäftigte dort arbeiten [41].

Wasserschutzpolizei, Düsternbrooker Weg 82

Die Wasserschutzpolizei nutzt das ehemalige Gebäude der Marine-Nachrichten-Versuchsanstalt, das ab 1925 nach Plänen von Walter Kelm an der Kiellinie errichtet wurde. Bemerkenswert ist das maritim geprägte Relief aus Keramikfliesen von Fritz Theilmann. Das Gebäude steht seit 1995 unter Denkmalschutz.

In unmittelbarer Nähe zu den genannten Gebäuden befinden sich weitere Einrichtungen der Landesregierung, wie z.B. das Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport (Düsternbrooker Weg 92), das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,



A112 Wasserschutzpolizei, Juni 2018

40 https://www.landtag.ltsh.de/nachrichten/19_05_29_haus_b_tdot/

41 Der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein (2012): Zur Geschichte des Finanzministeriums. [Online] Quelle: https://web.archive.org/web/20140105074745/http://www.schleswig-holstein.de/FM/DE/Organisation/Geschichte/Geschichte_node.html

Technologie und Tourismus (Düsternbrooker Weg 94) sowie die Staatskanzlei (Düsternbrooker Weg 104) im ehemaligen Landwirtschaftsministerium mit dem Denkmal „Meteor“ (Pferdeplastik).

Ehem. Bundesamt für Migration und Flüchtlinge, Niemannsweg 220

Im nördlichen Bereich der Kiellinie befindet sich das monumentale Gebäude des ehemaligen Luftkreiskommandos in Kiel-Wik, welches von Ernst Sagebiel entworfen und im Herbst 1936 eingeweiht wurde. Das gesamte Objekt steht heute unter Denkmalschutz[42].

Der Verwaltungsbau dient unterschiedlichen Verwaltungseinheiten. Bis zum 31.08.2018 war hier die Außenstelle des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge (BAMF) beheimatet[43].

Aktuell wird das Gebäude als Unterkunft für Geflüchtete genutzt, im Hof wurden zusätzlich Wohncontainer ergänzt.



A113 Ehem. Bundesamt für Migration und Flüchtlinge, Juni 2018

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Kiellinie 247



A114 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Juni 2018

Der Verwaltungsbau der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt wurde 1936 als Marine-Artillerie-Inspektion vom Architekten Wilhelm Rambacher entworfen[44]. Er grenzt im Norden unmittelbar an das Sanierungsgebiet „Grüne Wik“ an. Heute gilt er als eingetragenes Kulturdenkmal. Das Gebäude ist eines von mehreren Bundes- und Landesinstitutionen in Wik.

42 Elke Dittrich (2005). Ernst Sagebiel: Leben und Werk (1892-1970). https://www.privatschule-duesternbrook.de/
43 http://www.bamf.de/DE/DasBAMF/Aufbau/Standorte/AlleStandorte/alle-standorte-node.html?gtp=7759972_Dokumente%253D2
44 Weihsmann, Helmut (1998): Bauen unterm Hakenkreuz: Architektur des Untergangs. Promedia. S. 562.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Forschungs-, Wissenschafts- und Verwaltungsgebäude

Forschungs-, Wissenschafts- und Verwaltungseinrichtungen

Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K10 Forschungs-, Wissenschafts- und Verwaltungsgebäude

4.5.3 Erholung, Sport- und Spielinfrastruktur

Erholung, Sport und Spiel findet im Untersuchungsgebiet auf die vielfältigste Weise statt, sowohl in Vereinen als auch individuell. Spazieren gehen, joggen, walken, radeln und spielen: Die Besucher an der Kiellinie oder des Düsternbrooker Gehölzes sind in Bewegung. Auch zukünftig soll ein attraktives, niedrigschwelliges und vielfältiges Angebot von Sport-, Spiel- und Bewegungselementen auf dem gesamten Areal unterschiedliche Nutzergruppen zur Bewegung einladen. Für die konzeptionelle Weiterentwicklung des Sports im Untersuchungsgebiet werden das Gutachten für die Sportentwicklungsplanung der LHK (2012) und der von der Ratsversammlung beschlossene Masterplan Sport (2018) berücksichtigt, die den Handlungsrahmen darstellen. Die folgende Aufstellung stellt daher nur einen Querschnitt der Aktivitäten dar.

Sportboothäfen



A115 Rudergesellschaft Germania, Juni 2018

Entlang der Kiellinie befinden sich fünf Sporthäfen, die Schiffseig-ner*innen insgesamt 598 Wasserliegeplätze und 20 Landliegeplätze bieten. Die Sporthäfen werden von der Sporthafen Kiel GmbH betrieben.

Die Nachfrage nach Liegeplätzen ist so groß, dass alle Häfen seit Jahrzehnten zu über 100 Prozent ausgelastet sind. So fehlen neben regulären Liegeplätzen, gerade auch für innovative Bootssharing-Angebote, insbesondere Gastliegeplätze für die touristische Nutzung und Liegeplätze für größere moderne Renn-Segelboote und Yachten. Seit der Privatisierung der Häfen vor etwa 20 Jahren wurde viel modernisiert: die Anlagen haben sich von reinen Liegeplätzen für Schiffe zu Dienstleistungsstandorten gewandelt, inkl. Serviceangeboten wie Reparaturarbeiten und W-LAN. Dennoch sind weiterhin Investitionen in die Infrastruktur, u.a. für die Umstellung auf mehr elektrifizierte Boote und die Einrichtung von entsprechenden Ladekapazitäten, notwendig.

Wassersporteinrichtungen

Im Untersuchungsgebiet finden sich vierzehn Wassersporteinrichtungen (s. Karte 11). Die zentrale Lage der Vereinsgrundstücke an der Kiellinie gilt als Standortvorteil und -bedingung zur Ausübung des Wassersports. Die Mitgliederzahl der Wassersporteinrichtungen liegt jeweils zwischen 60 und 550 Mitglieder.



A116 Segler-Vereinigung Kiel, Juni 2018



A117 Segelclub Baltic Kiel, Juni 2018



A118 Erster Kieler Ruder-Club von 1862, Juni 2018



A120 Verband Kieler Schüler Rudervereine, Juni 2018



A119 Ruder- und Kanuzentrum der CAU, Juni 2018



A121 Zugang zum Restaurant der Rudergesellschaft Germania, Juni 2018

An der Einmündung der Koesterallee in die Kiellinie ist die Segler-Vereinigung Kiel (SVK) mit einem Restaurant im Vereinsheim und umgrenzenden Freiflächen zu finden. Das Restaurant steht sowohl Mitgliedern als auch Gästen der SVK zur Verfügung.

Die Segler-Vereinigung Kiel e.V. stellt mit ca. 550 Mitgliedern die größte Einrichtung im Gebiet dar. Mit deutlichem Abstand folgen der Segel Club Baltic e.V., der Erste Kieler Ruder-Club 1862 e.V., der Akadamische Segler-Verein Kiel e.V. und die Rudergesellschaft Germania Kiel von 1882 e.V. Die Mitgliederentwicklung ist durchweg stabil bis steigend.

Die Mitgliedschaft ist bei allen Einrichtungen mit der Zahlung von Beiträgen verbunden. Die Teilnahme an den Kursen ist vor allem für Mitglieder und nur bei manchen Einrichtungen auch für Gäste möglich.

Als besondere Einrichtungen im Untersuchungsgebiet sind auch das Ruder- und Kanuzentrum der CAU sowie der Verband Kieler Schüler Rudervereine V.K.S.R. zu nennen.

Die Interessen aller Kieler Rudervereine und -riegen werden von der Ruderlobby Kiel wahrgenommen. Bei den vereinsübergreifenden Treffen sind Veranstaltungen wie der Stadtachter zur Kieler Woche, der Steuerleute-Lehrgang und die Benefizregatta Rudern gegen Krebs zu nennen.

Die Benefizregatta Rudern gegen Krebs wird jedes Jahr von der Ruderlobby Kiel in Kooperation mit dem städtischen Krankenhaus Kiel organisiert. Die Regatta wird an der Kiellinie vor dem Bootssteg des Verbands Kieler Schülerrudervereine ausgetragen. Mit den Einnahmen der Regatta wird das Förderprojekt Sport & Krebs finanziert, das am Städtischen Krankenhaus für Betroffene angeboten wird[45].

Viele der Wassersporteinrichtungen verfügen über ihre eigenen Vereinsheime. Ausnahmen bilden die

45 https://www.ruderlobby.de/
http://www.bamf.de/DE/DasBAMF/Aufbau/Standorte/AlleStandorte/alle-standorte-node.html?gtp=7759972_Dokumente%253D2

Rudergesellschaft Germania Kiel von 1882 (Pächter) und die Marine Jugend Kieler Förde e.V. (Mieter der Marinekameradschaft Kiel). Ein besonderer Fall stellt die Ruderriege Ditmarsia e.V. dar, die von 1912 bis 2013 im Ruderkeller der Seeburg beheimatet war. Der Verein hatte nach dem zweiten Weltkrieg die Fest- und Ruderräume in Eigenleistung instandgesetzt und instandgehalten. Aufgrund von Umbauplänen für die Seeburg wurde ihnen 2013 gekündigt. Seitdem ist der Verein beim Akademischen Ruderverein (ARV) untergekommen.

Viele der Wassersporteinrichtungen verfügen über vereinseigenes Wassersportmaterial (Schiffe, Ausrüstung usw.), das im Winter in den Vereinsheimen lagert. Als Stellplätze werden zum Teil vereinseigene und zum Teil öffentliche Stellplätze genutzt.

Zur Finanzierung der Instandhaltung der Vereinsräume vermieten einige Vereine ihre Räumlichkeiten als Eventlocation und / oder bieten gastronomische Angebote an. Nutzungskonflikte ergeben sich zwischen Vereinsmitgliedern, die auf dem Steg in ihre Boote ein- oder aussteigen wollen und Sonnenbadenden, die den Steg als Liegefläche nutzen oder von dort ins Wasser springen, obwohl das Betreten der Steganlage nur Vereinsmitgliedern gestattet ist. Durch die Einrichtung des provisorischen Badestegs an der Reventlouwiese im Jahr 2019 konnte diese Konfliktsituation leicht entschärft werden.

Bei den meisten Vereinen ist mobilitätseingeschränkten Personen der Zugang zu Vereinsheimen nicht möglich. Beispielsweise erfolgt der Zugang zum Vereinsheim Rudergesellschaft Germania über eine längere Treppe, wodurch das Restaurant nicht barrierefrei zugänglich ist. Gleiches gilt für den Akademischen Segler-Verein Kiel. Eine barrierefreie Zuwegung zu Stegen sowie zu Slipanlagen ist ebenfalls bei den meisten Vereinen nicht gegeben.

Für Individualsportler*innen wie Stand-Up-Paddler*innen gibt es bislang keine offiziellen Einlassstellen. Zudem sind einige der vorhandenen Bootstege sanierungsbedürftig.

Seebadeanstalt Düsternbrook

Das Baden an der Kiellinie hat eine lange Tradition. Nach einer bewegenden Nutzungsgeschichte erfreut sich die heutige Badeanstalt seit ein paar Jahren größter Beliebtheit. Wie schon um 1830 ist sie auch heute wieder ein Treffpunkt für Kieler*innen.

Die Seebadeanstalt Düsternbrook hat im Sommerhalbjahr täglich geöffnet. Außerhalb dieser Saison ist das Baden nur für Clubmitglieder möglich. Die Badeanstalt verfügt über eine 60-Meter-Bahn und ein Sprungbrett sowie einen Nichtschwimmer-Bereich. An das Seebad angeschlossen ist die Seebar, eine gastronomische Einrichtung.

Camp 24/7 | Segelcamp powered by Stadtwerke Kiel



A122 Segelcamp, August 2018

Das Segelcamp an der Reventlouwiese ist ein soziales, öffentliches und nichtkommerzielles Projekt mit der Zielsetzung, insbesondere Kindern, Jugendlichen und Familien Spaß und Freude am Wassersport zu vermitteln. Hier werden Segelkurse für unterschiedliche Bootsklassen für Kinder und Jugendliche bis achtzehn Jahre angeboten. Die Beachvolleyballflächen laden zur Bewegung und Spiel außerhalb des Wassers ein. Das Segelcamp findet jährlich von Mai bis September an sieben Tagen in der Woche statt. Es ist ein Gemeinschaftsprojekt der Landeshauptstadt Kiel, der Stadtwerke Kiel, der Kiel Marketing GmbH und über neunzig weiteren Partner*innen. Im Jahr 2022 erhielt das Projekt seinen aktuellen Namen und firmierte zuvor unter dem Namen Camp 24/7.

Tennis



A123 Tennisanlage im Karolinenweg, Juni 2018

Die im Jahr 1898 gegründete Tennisgesellschaft Düsternbrook e.V. ist einer der ältesten Tennisvereine in Schleswig-Holstein und zählt heute ca. 600 Mitglieder. Die Anlagen der Tennisgesellschaft umfassen acht Plätze, von denen sich sieben im Karolinenweg finden. Die Tennisplätze sind für Mitglieder sowie für Gäste gegen Zahlung einer Gastgebühr zugänglich.

Skaten



A124 Skateanlage Wik, Juni 2018

Für die Skaterszene ist die Kiellinie mit zwei informellen Spots am Landtag und am GEOMAR ein beliebter Ort. Zudem befindet sich in direkter Nachbarschaft des Untersuchungsgebiets die im Jahr 2000 eingeweihte Skateanlage an der Kiellinie in der Wik. Die Anlage ist ca. 500 m2 groß, jedoch stark sanierungsbedürftig, weshalb sie nur wenig Fahrkomfort bietet und nicht dem tatsächlichen Anforderungsprofil von Skateboardern entspricht. Die Erneuerung der Anlage ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Grüne Wik".

Spielplätze und andere Bewegungsangebote

Im Untersuchungsgebiet liegen zwei Spielplätze, eine 2-Felder-Beach-Volleyball-Anlage, ein Bolzplatz, ein Outdoorfitnessbereich und mehrere Spielpunkte. Beschrieben werden sie unter den jeweiligen Parkanlagen (S. 68 ff. und Karte 12) bzw. unter den Abschnitten der Kiellinie.

Die Pflege des kleinen Spielplatzes am Niemannsweg entspricht den Anforderungen der Verkehrssicherungspflicht, jedoch ist die Ausstattung mit Spielgeräten recht gering und entspricht einem niedrigen Standard. Im Zuge einer Aufwertung der Flächen in der Forstbaumschule sollte auch eine Aufwertung des Spielplatzes erfolgen.

Beim Bolzplatz und beim Outdoorfitnessbereich besteht kein Handlungsbedarf. Der Fitnessbereich wurde erst 2018 eingerichtet und 2023 um eine Sportbox mit Sport- und Spieleequipment ergänzt.

Da rund 72 % der Sportler*innen ab 16 Jahren in Deutschland ausschließlich selbstorganisierten Sport betreiben, sollte diese Entwicklung und das damit verbundene Sportverhalten bei den Planungen im öffentlichen Raum berücksichtigt werden.

Grüne Wege

Schon 2011 hat Schleswig-Holstein mit dem Konzept „Gartenrouten zwischen den Meeren" verschiedenste Freizeitwege mit touristisch interessanten Ausflugszielen erarbeiten lassen. Die Gartenroute Nr. 2 verband Kieler Stationen und wurde durch ein Faltblatt des Tourismusverbandes beworben.

Inzwischen hat die Landeshauptstadt Kiel verschiedene Routen für Wander- und Radtouren zu Ausflugszielen mit unterschiedlichsten Schwerpunkten erarbeitet. Für das Untersuchungsgebiet gibt es ausgearbeitete Routenvorschläge für Spaziergänger (Grüne Wege durch Kiel: Kiellinie – Düsternbrook) mit einem gut begeh- und befahrbaren Basisweg und Ergänzungswegen, die jedoch nicht barrierefrei sind (s. Karte 12). Die Beschreibungen und Handlungsbedarfe sind unter den jeweiligen Grünflächen (S. 60 ff.) zu finden.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Wassersporteinrichtungen- und Vereine

- Segelsport
- Rudern, Kanu, Kajak
- Seebad

1 Sporthafen Kiel GmbH Yachthafenbetrieb
2 Hochschulring Deutscher Kajakfahrer Kiel e.V.
3 Akademischer Segler-Verein in Kiel e.V.
4 Ruder- und Kanuzentrum der CAU
5 Verband Kieler Schüler Rudervereine
6 Erster Kieler Ruder-Club von 1862 e.V.
7 Marinekameradschaft Kiel von 1914 und Marine-Jugend Kieler Förde e.V.
8 Rudergesellschaft Germania e.V.
9 Kanu-Vereinigung Kiel von 1966 e.V.
10 Kieler Kanu-Klub e.V.
11 Segelclub Baltic e.V.
12 Kieler Yacht Club e.V.
13 Seebad Düsternbrook
14 Segler-Vereinigung Kiel e.V.

Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K11 Wassersporteinrichtungen und- vereine

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



K12 Spiel- und Sportinfrastruktur

4.5.4 Tourismus

Dem Tourismus kommt in Kiel in wirtschaftlicher Hinsicht große Bedeutung zu: insbesondere das Reisen und Ankommen im Fährverkehr prägt das Image der Stadt. In den letzten Jahren gewinnt Kiel jedoch als Urlaubs- und Freizeitort selbst immer mehr an Bedeutung.

Die aktuellen Zahlen zur wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus in Kiel bestätigen diesen Eindruck und die positiven Entwicklungen der letzten Jahre. Die Zahl der Übernachtungen für Kiel ist in den Jahren 2022 und 2023 wieder auf die Vor-Corona-Werte gestiegen. 2022 wurden rund 909.000 Übernachtungen gezählt, und damit eine Steigerung um 4,9 Prozent gegenüber 2019 mit 866.065 Übernachtungen erreicht. 2023 setzte sich der positive Trend mit 1.087.389 Übernachtungen bzw. sogar 19,6 % Steigerung zum Vorjahr fort. Der Tourismus ist damit auch von großer beschäftigungspolitischer Bedeutung: die Beschäftigungswirkung im Tourismus ist für Kiel seit 2007 von ca. 14.400 Stellen stetig auf etwa 16.500 Vollzeitstellen in 2017 gestiegen. Aufgrund der Corona-Jahre 2020 und 2021 sank die Beschäftigtenwirkung genauso wie das Bruttoumsatzvolumen. Lag das Bruttoumsatzvolumen 2019 noch bei 1.021 Mio. Euro, wurde 2020 eine Verringerung um ca. 470 Mio. Euro geschätzt[46]. Mit der Rückkehr in den letzten beiden Jahren zum langjährigen Trend wird auch das Bruttoumsatzvolumen durch den Tourismus wieder die alte Stärke erreicht haben. Da für die weiteren Ausführungen keine neuen kleinräumigen Zahlen vorliegen, wird hier davon ausgegangen, dass der beobachtbare Trend sich wie bei den Übernachtungen verhalten hat und die Zahlen von 2017 in etwa den Aktuellen entsprechen. Das wirtschaftliche Wachstum des Tourismus ist zum größten Teil auf den Tagestourismus zurückzuführen, der insbesondere aus den skandinavischen Nachbarländern zu verzeichnen ist.

Laut der Studie der Lokalen Tourismus Organisation Kieler Förde (LTO) ist die Zahl der Tagesausflügler von 19,3 Mio. in 2015 auf 19,7 Mio. in 2017 gestiegen. Die Ausgaben der Tagesausflügler tragen zu einem Nettoumsatz von über 686 Mio. Euro jährlich bei.



A125 Das Maritim Hotel Bellevue, Juni 2018

Überdies entwickelt sich Kiel zu einer zunehmend beliebten Destination für Kreuzfahrtschiffe. Die Zahlen der Schiffsanläufe und der Passagiere haben in den letzten Jahren kräftig zugenommen: Im Jahr 2017 liefen insgesamt 143 Kreuzfahrtschiffe die Kieler Hafenanlagen an. 513.906 Passagiere gingen dabei an oder von Bord. Die Gäste aus Skandinavien, Kontinentaleuropa und Übersee tragen wesentlich zur Internationalität Kiels bei. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Seetourismus in Kiel durch den Bau des neuen Ostseekai-Terminals weiter gestärkt wird.

Im Untersuchungsgebiet befindet sich das Maritim Hotel Bellevue Kiel mit 89 Zimmern und sechs Konferenzräumen für bis zu 550 Personen. Das Maritim Hotel wurde 1869 als stattliches Hotel und Logierhaus Bellevue an der Stelle des heutigen Hotels erbaut. Anlässlich der olympischen Segelspiele 1972 wurde der heutige Hochbau des Maritim-Hotels errichtet. In ihm finden sich nicht nur Hotelzimmer, sondern auch Eigentumswohnungen[47].

46 Kurzstudie Sicherung der touristischen Wertschöpfung in der Landeshauptstadt Kiel, Stand 21.09.2021, Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH im Auftrag Kiel- Marketing e.V.

47 Landeshauptstadt Kiel:1807. Vor 200 Jahren entstand der Düsternbrooker Weg. [Online] Quelle: https://www.kiel.de/de/bildung_wissenschaft/stadtarchiv/erinnerungstage.php?id=81



A126 Romantik Hotel Kieler Kaufmann, Juni 2018

In direkter Nachbarschaft des Düsternbrooker Gehölzes liegt – etwas außerhalb des Untersuchungsgebietes – das 4-Sterne Romantik Hotel Kieler Kaufmann mit 58 Zimmern und Konferenzräumen für bis zu 180 Personen.

Ferienwohnungen sind im Untersuchungsgebiet nur wenige zu finden. Große Tagungen und Veranstaltungen gelten als wichtige Reiseanlässe und tragen wesentlich zur wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus in Kiel bei. Als größtes Segelsportereignis gilt die Kieler Woche (siehe unten).

Beispiel für ein Veranstaltungshighlight waren im ersten Halbjahr 2018 die Special Olympics vom 14. bis 18. Mai. Rund 4.000 Athlet*innen sowie 1.700 Trainer*innen und Betreuer*innen kamen zu diesem Event. Allein in diesem 4-tägigen Veranstaltungszeitraum konnten über die Tourist-Information knapp 8.000 Übernachtungen generiert werden. Des Weiteren zählen nationale und internationale Segelregatten zu den wichtigsten Veranstaltungen in Kiel überhaupt.



A127 Kiellinie zu den Special Olympics, Mai 2018

Eine touristische Attraktion bietet das Aquarium des GEOMAR an der Kiellinie, welches rund 80.000 Besucher*innen pro Jahr anlockt. Das Aquarium und das Seehundbecken waren 1972 kurz vor den Olympischen Spielen als Schaufenster zu maritimen Welten eingerichtet worden und zählen bis heute zu den Besuchermagneten der Landeshauptstadt. Die absehbare endgültige Schließung des GEOMAR voraussichtlich im Jahr 2027 könnte einen Einfluss auf die Besucherströme der Kiellinie haben (s. Kapitel 4.5.2). Im Rahmen der Bürgerbeteiligung haben Anwohner deutlich gemacht, dass das Seehundbecken als Magnet für die Kiellinie gilt und daher an der Kiellinie bleiben sollte. Alternativ könnte der Standort durch eine andere Einrichtung wie einem Meeresvisualisierungszentrum weiterentwickelt werden, in dem Leitthemen wie z.B. Meeresforschung, Forschung und Wissenschaft sowie (zukünftiger) Meeresschutz aufbereitet werden.

Aufgrund der herausragenden Bedeutung der Kiellinie als Veranstaltungsort ergeben sich Konflikte zwischen Tourismus und Erholungsnutzung. Dies gilt im Besonderen für den Bereich der Reventlouwiese.



A128 GEOMAR, Juni 2018

Kieler Woche



A129 Windjammerparade zur Kieler Woche



A130 Abschlussfeuerwerk der Kieler Woche

Die Kieler Woche zählt heute mit drei bis vier Millionen Besucher*innen aus mehr als 70 Nationen zu den größten Segelsportevents der Welt. Über 4.000 Segler*innen aus 47 Nationen liefern sich Wettkämpfe auf der Kieler Förde. Traditionell findet die Kieler Woche in der letzten vollständigen Juniwoche statt. Wirtschaftlich hat die Kieler Woche eine überragende Bedeutung für die Landeshauptstadt: Die durch das Ereignis ausgelöste Wertschöpfung wird auf jährlich etwa 90 Mio. Euro geschätzt.

Die Besonderheit und Alleinstellung der Kieler Woche liegt einerseits in der Heterogenität ihrer vielen Veranstaltungen, anderseits in ihrer räumlichen Ausdehnung bzw. Verteilung. Die Kieler Woche findet auf öffentlichen Flächen statt, welche das Referat Kieler Woche der Landeshauptstadt Kiel an die einzelnen Veranstalter*innen vergibt. Die größten Veranstaltungsflächen befinden sich im Innenstadtbereich, entlang der Kiellinie bis zum Sporthafen Düsternbrook (Abschnitt 1, vgl. Kapitel 4.3.1) und auf der Krusenkoppel.

Zur Kieler Woche wird die Krusenkoppel traditionell zur Spiellinie: eine Abenteuer-, Spiel- und Phantasiewelt für Kinder, die als größtes Kinder-Kulturangebot Europas gilt.

1950 wurde hier eine Freilichtbühne mit 2.000 Sitzplätzen eröffnet, die bis heute betrieben wird und überregionale Bedeutung als Kultur- und Veranstaltungsstätte hat.

Hinzu kommt eine Vielzahl weiterer Veranstaltungsorte und Attraktionen, wie die Windjammerparade, das Abschlussfeuerwerk und Internationale Willer Balloon Sail.

Während der Kieler Woche ist das Radfahren im gesamten Fußgängerbereich der Kiellinie verboten. Darüber hinaus werden weitere teilweise umfassende Sperrungen und veränderte Verkehrsführungen von Kiellinie und Düsternbrooker Weg umgesetzt. Vor dem Abschlussfeuerwerk werden die wassernahen Straßen an der Kiellinie für den Verkehr gesperrt.

4.5.5 Gastronomie

In den letzten Jahren hat sich das gastronomische Angebot im Bereich der Kiellinie insbesondere durch den Aufbau kleiner, mobiler Pavillons deutlich erweitert. Im Untersuchungsgebiet befinden sich 20 gastronomische Einrichtungen, 18 davon an der Kiellinie. Direkt an das Untersuchungsgebiet am Diederichsenpark grenzt ebenfalls ein Hotel mit Gastronomie. Drei gastronomische Einrichtungen sind mobil, sind aber im Regelfall an festen Plätzen zu finden (s. Übersichtskarte 13).

Es handelt sich vorwiegend um Imbisse und Restaurants in mittlerer und gehobener Preislage, wie das seit 2017 eröffnete Fischrestaurant Gosch Kiel – Kiellinie in Höhe Blücherbrücke.

Das ehemalige LOUF - Café Restaurant Bar war eines der ältesten und bekanntesten Treffpunkte an der Kiellinie. Seit seiner Eröffnung im Jahr 2000 hat sich das Restaurant (heutiges Cotidiano) bei Teilen der Stadtgesellschaft als Veranstaltungs- und Ausflugsort etabliert. Im Laufe der Jahre wurden Gebäudeteile erneuert und eine Sonnenterrasse ausgebaut, womit ein einladender Charakter geschaffen wurde.

Mit dem 2022 eröffneten Ahoi Steffen Hennsler und dem 2021 eröffneten Restaurant Flygge des ersten Kieler Sternekochs Mathias Apelt haben sich zwei weitere, gut angenommene Restaurants im Bereich der Promenade etabliert.



A131 Cotidiano, August 2024

Im nördlichen Bereich der Kiellinie befindet sich die Seebar im Seebad Düsternbrook – zugleich Kiels erste Bar auf dem Wasser und Freibad an der Kiellinie. Das Seebad hat sich – nicht zuletzt dank der Seebar – erneut zu einem attraktiven Ziel-, Ausflugs- und Veranstaltungsort entwickelt (s. Kapitel 3.2.3).

Neben diesen mittel- und hochwertigen Gastronomiebetrieben sind auch niedrigpreisige Angebote vorhanden, wie die Kantine im Landeshaus Schleswig-Holsteins.

Auch die Segel- und Rudervereine verfügen in der Regel über gastronomische Einrichtungen. Diese befinden sich meist in den oberen Etagen der Gebäude. Die unterschiedlichen Veranstaltungsorte bieten unterschiedlichste Raumgrößen, in der Regel können Räume für 55 bis 240 Personen angeboten werden.

Die großen gastronomischen Betriebe Jan&Hein&Klaas&Pit, Lagom, Cotidiano, Nordwind,



A132 Seebar, August 2018



A133 Jan&Hein&Klaas&Pit, August 2024



A134 Fahrzeug Fischstand Neptun, August 2024



A135 Moby, August 2024

Ahoi Steffen Henssler, Flygge und Bootshaus sind ganzjährig geöffnet, die kleinen Betriebe saisonal.

Insgesamt verfügt die Kiellinie über eine gute gastronomische Angebotspalette. Die Gastronomie häuft sich im Bereich Seeburg bis Bernhard-Harms-Weg und dünnt in Richtung des nördlichen Bereichs aus. Um die Kiellinie im nördlichen Bereich zu attraktivieren, wäre hier ein gastronomischer Betrieb wünschenswert.

Das Erscheinungsbild der Kiellinie ist erheblich durch Lieferverkehre beeinträchtigt: Oft werden Fahrzeuge von den Betreiber*innen gastronomischer und anderer Einrichtungen in unmittelbarer Nähe ihrer Betriebe geparkt, wie beispielweise hinter dem Fischstand Neptun im Bereich der Schwanenwiese. Kritisch gestaltet sich auch die Vereinbarkeit der dauerhaften gastronomischen Einrichtungen mit den temporären Nutzungen an der Kiellinie, wie unterschiedliche Verkaufsstände und -wagen zwischen Reventlouwiese und Seeburg zeigen.

Die Verkaufspavillons bzw. -stände und die Werbeaufsteller wirken sich teils negativ auf das Erscheinungsbild der Kiellinie und die Bewegungsfreiheit der Fußgänger*innen aus. Auch tragen teils sehr unterschiedliche Mobiliartypen zu gestalterischen Defiziten bei. Ein übergreifendes gastronomisches Konzept zur Anzahl, Ausrichtung und zur Gestaltung der Außengastronomie fehlt.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wiesen die Teilnehmenden auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage hin.

Die Teilnehmenden wünschen sich mehr kleine Cafés, Eisdielen und Restaurants. Auch ein gastronomischer Betrieb im Düsternbrooker Gehölz wäre für die Teilnehmenden wünschenswert. Viele Anwohner*innen machten zudem deutlich, dass die Gastronomieeinrichtungen häufig aufgrund mangelhafter Beschilderung nicht wahrgenommen werden. Darüber hinaus wurden häufig die Zuwegungen zu Gastronomiebetrieben als problematisch bewertet. Beispielsweise erfolgt der Zugang zum Restaurant Lagom über eine längere Treppe und ist damit für mobilitätseingeschränkte Personen nicht zugänglich.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Gastronomieeinrichtungen

- Ganzjährige Gastronomieeinrichtungen
- Saisonale Gastronomieeinrichtungen
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K13 Gastronomieeinrichtungen

4.5.6 Religiöse und kulturelle Bauten sowie sonstige öffentlich relevante Einrichtungen

Im Untersuchungsgebiet und seiner direkten Umgebung befinden sich eine Reihe von Bauten, die religiösen oder kulturellen Zwecken dienen und teils von erheblicher kulturhistorischer Bedeutung sind.

Katholische Garnisonskirche St. Heinrich, Feldstraße 172

Die Katholische Garnisonskirche St. Heinrich wurde von 1907 bis 1909 errichtet, im Zweiten Weltkrieg teilweise zerstört und 1948 wieder instandgesetzt. Seit 2001 ist die Kirche als Kulturdenkmal geschützt.



A136 Katholische Garnisonskirche St. Heinrich, Juni 2018

Heute dient sie als wichtiges Ziel und Orientierungspunkt für Bewohner*innen und Besucher*innen. Der Zugang zur Kirche ist mobilitätseingeschränkten Personen nicht möglich.

Evangelische Pauluskirche, Niemannsweg 16

Die evangelische Pauluskirche wurde von 1878 bis 1882 im neugotischen Stil als Garnisonskirche für den preußischen Marinestandort Kiel errichtet und von diesen bis 1918 genutzt. Danach verfiel sie. Nach dem Besitzübergang in den Kirchengemeindeverband Kiel 1925 wurde sie instandgesetzt und im November 1925 wiedereröffnet. Seitdem gehört sie zur Kirchengemeinde Heiligengeist. Die Schäden des Zweiten Weltkrieges wurden 1948 provisorisch beseitigt, 1949 konnte sie wiedereröffnet werden. Zwischen 1955 und 1960 erfolgte dann eine grundlegende Sanierung. Seit 1988 steht die Kirche unter Denkmalschutz. Im Jahr 2023 erhielt die Gemeinde Fördermittel der Deutschen Stiftung Denkmalschutz für Fugensanierungen.



A137 Flandernbunker, September 2018

Flandernbunker mit dem Mahnmal Kilian, Kiellinie 249

Der kompakte graue, aus Stahlbeton errichtete Flandernbunker verfügt auf drei Etagen über eine Grundfläche von etwa 550 m2. Er liegt im nördlich an das Untersuchungsgebiet anschließenden Bereich der Kiellinie (Wik). Er wurde 1943 von der Kriegsmarine als Truppenmannschaftsbunker bzw. Schutzraum für die Matrosen der 5. U-Boot-Flottille erbaut, deren Wohnschiff im nahegelegenen Tirpitzhafen (Marinestützpunkt) seinen Liegeplatz hatte. Zudem diente er den Seestreitkräften über längere Zeit als Notfall-Kommandozentrale.

Nach dem Krieg wurde der Bunker entfestigt, also für militärische Zwecke unbrauchbar gemacht. Nach jahrzehntelangem Leerstand richtete der Verein Mahnmal Kilian e.V. seit dem Jahr 2001 ein Mahnmal Kilian im Flandernbunker ein. Der Bunker und sein Mahnmal werden heute ehrenamtlich durch den Verein betrieben. Sie dienen vor allem als Ort für Bildungsarbeit, als Ausstellungsraum sowie als Gedenkstätte für die Anfang der 2000er Jahre verloren gegangene Weltkriegsruine U-Boot-Bunker Kilian am Ostufer der Förde[48].

Dem Flandernbunker wurde erst im Jahr 2004 offiziell der Denkmalstatus eingeräumt und anschließend eine grundhafte Sanierung durchgeführt. Der ursprüngliche, raue Charakter des massiven Baus blieb im Inneren wie Äußeren weitestgehend gewahrt[49]. Der erhebliche Grünbewuchs ist bei der Sanierung erhalten geblieben und entfaltet heute eine ambivalente Wirkung: einerseits federt er die raue Wirkung des Bauwerks deutlich ab, schränkt dabei jedoch auch dessen Wahrnehmbarkeit erheblich ein. Ein Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen ist nicht vorhanden. Das direkte Umfeld des Bunkers ist als Einzelmaßnahme in der Gesamtmaßnahme Grüne Wik aufgenommen worden.

Kunsthalle Kiel, Düsternbrooker Weg 1



A138 Kunsthalle zu Kiel

Das 1909 eingeweihte Haus liegt etwas westlich des Untersuchungsgebietes nahe dem Alten Botanischen Garten. Das Gebäude vereint neobarocke sowie Jugendstilelemente. Es wurde durch den 1843 gegründeten Schleswig-Holsteinischen Kunstverein für seine Sammlungen und Ausstellungen errichtet und dient diesem als Sitz.

Nach schweren Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg erfolgte 1958 ein Wiederaufbau, wobei auch ein neues Treppenhaus hinzugefügt wurde. Im Jahr 1986 wurde ein Erweiterungsbau errichtet, der nicht nur weitere Ausstellungsflächen schuf, sondern auch die Einrichtung einer Malklasse, eines Videostudios und einer Fachbibliothek ermöglichte. Ein behutsam in das Baudenkmal integrierter Eingangsbereich öffnet die Kunsthalle seit 2012 zum Düsternbrooker Weg hin[50]. Der Zugang zur Kunsthalle erfolgt über eine Rampe barrierefrei. Seit September 2023 ist die Kunsthalle sanierungsbedingt geschlossen. Die Wiedereröffnung ist 2028 geplant.

Öffentliche Toiletten

Aufgrund der hohen Frequenz auf der Kiellinie werden öffentliche Toiletten in räumlich regelmäßigen Abständen benötigt, die die Bedarfe außerhalb von Events in den Frühjahrs- und Sommermonaten abdecken. Die vorhandenen Toiletten decken diesen Bedarf entlang der gesamten Kiellinie nicht ab.

48 Mahnmal Kilian e.V.: Geschichte des Flandernbunkers. [Online] Quelle: http://www.mahnmalkilian.de/geschichte.html
49 Mahnmal Kilian e.V.: Geschichte des Flandernbunkers. [Online] Quelle: http://www.mahnmalkilian.de/geschichte.html
50 Museumsverband Schleswig-Holstein und Hamburg e. V: Kunsthalle zu Kiel [Online] Quelle: http://www.museen-sh.de/museum/DE-MUS-076017

Übersicht: Stärken und Schwächen im Bereich Eigentumsstruktur, Nutzungen und Funktionen:

Stärken	Schwächen
Eigentumsstruktur • Bezogen auf den Gebäudebestand hoher Anteil an privatem Wohneigentum • hoher Flächenanteil, insbesondere entlang der Kiellinie und im Düsternbrooker Fördehang, im öffentlichen Eigentum (alle Straßen- und Grünflächen, Steganlagen (teilweise), Brücken und Parkplatzflächen • Gestaltungsmöglichkeiten und Potenziale für ergänzende Nutzungen. Forschung, Wissenschaft und Verwaltung • Landesministerien, Bildung und Forschung sowie mit zur CAU gehörende Institute und Verwaltungseinrichtungen machen das Untersuchungsgebiet zu einem multifunktionalen Repräsentationsort Kiels • Das GEOMAR ist eine der weltweit führenden Einrichtungen der Meeresforschung • das Institut für Weltwirtschaft ist eines der großen Zentren weltwirtschaftlicher Forschung • Nachnutzungspotenziale des alten GEOMAR-Gebäudes (mit Aquarium, Seehundbecken) und Admiralsbrücke • die Deutsche Zentralbibliothek für Wirtschaftswissenschaften bietet weltweit die größte Forschungsinfrastruktur für die Wirtschaftswissenschaften Sport- und Spielinfrastruktur • fünf Sporthäfen mit insgesamt 598 Wasserliegeplätzen und 20 Landliegeplätzen • Vielfalt und Vielzahl an Wassersportvereinen • Kiellinie und Fördehang als beliebte Sport- und Spielbereiche (Joggen, Inlineskaten etc.) • Segelcamp als soziales, öffentliches und nicht kommerzielles Projekt • Ausrichtungsort für Großveranstaltungen (Segelregatten)	Übergeordnet • Nutzungskonflikte durch Überlagerung vieler Funktionen – touristische, sportliche u.a. Forschung, Wissenschaft und Verwaltung • Unsichere Zukunft des Bestandsgebäudes des GEOMAR inklusive des Aquariums, des Seehundbeckens und der Nutzung der Admiralsbrücke Sport- und Spielinfrastruktur • Überauslastung der Sportboothäfen • Wassersportangebote unübersichtlich und teils schwer auffindbar • Fehlende systematische Vernetzung der Sport-, Spiel- und Bewegungsangebote für alle Zielgruppen. • Unzureichende Angebote an Sport- und Bewegungselementen mit Aufforderungscharakter für spontane sportliche Aktivität • Sanierungsbedürftige Bootsstege • Fehlende Einlassstellen für individuelle Wassersportler*inen wie Stand-Up-Paddler*innen und Kanufahrer*innen • Provisorische Bademöglichkeiten an der Kiellinie • Skateanlage Wik nur eingeschränkt funktional und wenig attraktiv • Ungenügende und erneuerungsbedürftige Spielinfrastruktur an der Kiellinie insgesamt und im Norden im Speziellen, insbesondere für Kinder und Jugendliche • Keine inklusiven Spielangebote vorhanden Tourismus • Belebung durch Tourismus nur saisonal • Touristische Infrastruktur nur wenig ausgeprägt (Einrichtungen, Informationstafeln, Leitsystem etc.)

Tourismus • Kiellinie als Visitenkarte an der Kieler Förde ist Teil der Stadtidentität • Touristisch attraktives, vielseitiges Gebiet • Steigende Zahl der Tagesausflügler • Zunehmend beliebte Destination für Segler*innen und Kreuzfahrten • Kieler Woche als weit über die Grenzen bekanntes Segelsport- und Eventereignis mit einer wirtschaftlichen Wertschöpfung von ca. 90 Millionen Euro und mehr als drei Mio. Besucher*innen • Aquarium des GEOMAR als touristische Attraktion mit mehr als 80.000 Besucher*innen Gastronomie • Stabile Nachfrage und Verstetigung des gastronomischen Angebotes • Gastronomische Betriebe in Summe: Gute Angebotspalette • Ansiedlung bzw. Ausbau eines gastronomischen Betriebes im Bereich Kiellinie Nord zur Attraktivierung dieses Abschnitts – auch mit Außengastronomie • Verflechtungen zwischen Vereinsräumen und Event- bzw. Gastronomieflächen	Gastronomie • Unausgewogene Verteilung der Gastronomie: zwischen Seeburg und Bernhard-Harms-Weg sehr viele, danach im nördlichen Bereich zu wenige Einrichtungen • Außengastronomie wirkt stellenweise ungeordnet und entfaltet negative Wirkungen auf den Gesamteindruck • Verkaufspavillons und -stände sowie Werbeaufsteller in unterschiedlichen Formen schränken Wege und Gestaltungsqualität ein • teilweise nicht-barrierefreie Zuwegung zu Gastronomiebetrieben • mangelhafte Aus- und Beschilderung der Gastronomiebetriebe • Übergreifendes Gastronomiekonzept zur Angebotspalette und zur Außenbestuhlung fehlt Toilettenanlagen • Nicht ausreichende Toilettenanlagen im Untersuchungsgebiet

4.6 Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität

4.6.1 Verkehrliche Bedeutung und Einbindung

In verkehrlicher Hinsicht wird das Untersuchungsgebiet maßgeblich von der übergeordneten Funktion der Verkehrsachse Kiellinie – Düsternbrooker Weg geprägt. Die Kiellinie ist eine übergeordnete Straßenverbindung, die vollständig unmittelbar am Fördeufer verläuft. Aufgrund dieser räumlichen Randlage und zusätzlich der unmittelbar an den Straßenraum angrenzenden Hanglage im nördlichen Abschnitt der Kiellinie sind ihre Erschließungswirkung und ihr Bündelungseffekt gegenüber anderen übergeordneten Straßen wie der Feldstraße, der Holtenauer Straße und dem Westring deutlich abgestuft. Hinzu kommt eine Konzentration wichtiger Verkehrsziele auf den südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes, so dass die verkehrliche Bedeutung hier höher anzusetzen ist als etwa nördlich der Landesministerien, wo nur wenige Verkehrsziele liegen.

Dies führt in der verkehrlichen Bedeutung als Quell- und Zielgebiet von Verkehrsnachfrage zu einer Zweiteilung des Untersuchungsgebietes. Nördlich der Lindenallee liegen vorwiegend Siedlungsbereiche und Verkehrsziele mit etwas abgestufter Verkehrsnachfrage insbesondere des Freizeitverkehrs (z.B. Forstbaumschule, Diederichsenpark), aber auch punktuelle Ziele im Berufsverkehr (z.B. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Einrichtungen der Bundeswehr, Hotel Maritim). Dem nördlichen Einzugsbereich können noch drei Kindertagesstätten zugeordnet werden, einmal die Kita Niemannsweg vom Studentenwerk Schleswig-Holstein, eine Außenstelle der Kita St. Nikolaus an der St.-Heinrich-Kirche und die Waldkita Düsternbrooker Gehölz von Pädiko e.V. an der Lindenallee/ Ecke Carl Löwe Weg. Südlich der Lindenallee nimmt die Verkehrsbedeutung der Kiellinie deutlich zu, mit einem klaren Schwerpunkt der Ziele auf der Landesregierung mit den zugeordneten Einrichtungen sowie einigen bedeutenden Freizeitzielen wie Sportvereine, Kunsthalle und Aquarium.

Im Gesamtbild des Kieler Verkehrssystems ergänzt der Straßenzug Kiellinie – Düsternbrooker Weg die ausgeprägte Nord-Süd-Ausrichtung der Verkehrswege für alle Verkehrsmittel , ist aber im nördlichen Teil überwiegend von Durchgangsverkehren belegt. Durch die Kfz-Verkehre, die insbesondere im nördlichen Abschnitt die Kiellinie befahren, werden konkurrierende Nutzungen wie der Fuß- und Radverkehr, aber auch der Aufenthalt und damit generell die Qualität der Kiellinie als Erholungsraum, 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 – vor allem auch im Alltag. Neben jährlichen Großveranstaltungen wie der Kieler Woche und dem Triathlon ist das Fördeufer ein beliebtes Ganzjahresziel von Besucher*innen, die das Untersuchungsgebiet erleben möchten und hierbei lagebedingt potenziell anderweitig nutzbare Flächen zum Parken beanspruchen. Diese Art der Flächennutzung konkurriert beispielsweise mit dem Flächenanspruch des Radverkehrs, der hier neben der Bedeutung als Pendelstrecke ebenfalls eine sehr hohe touristische Relevanz hat. Entlang der Kiellinie verläuft der Ostseeküstenradweg, der auch Bestandteil der internationalen Baltic Sea Cycle Route ist. Nördlich des Bernhard-Harms-Wegs verläuft die in einen Premiumzustand umzusetzende Veloroute 1 entlang der Kiellinie. Im südlichen Abschnitt wird sie am Düsternbrooker Weg geführt.

Eine Besonderheit bilden die beiden Anlegestellen der Förde-Fährlinie und der Schwentinefähre, die zu einer stärkeren Bedeutung der anbindenden Ost-West-Verbindungen führen. Hervorzuheben ist hierbei die Reventloubrücke, die über die Reventlouallee und die Beselerallee die Hauptverbindung zwischen der Schwentinefähre (mit Anbindung der Fachhochschule und des GEOMAR auf dem Ostufer)

und der Universität darstellt und damit sowohl im Radverkehr (Veloroute 3) als auch im ÖPNV eine wichtige verkehrs-strategische Bedeutung einnimmt. Die Reventloubrücke stellt einen wichtigen Verknüpfungs- und Umsteigepunkt für die inter- und multimodale Mobilität dar.

4.6.2 Fußverkehr

Aufkommen und Verflechtungen

Die Kiellinie gehört neben der Fußgängerzone Holstenstraße zu den am meisten frequentierten Fußgängerbereichen im Kieler Stadtgebiet. Die Belegung nimmt von Süd nach Nord deutlich ab. Das stärkste Fußverkehrsaufkommen besteht im Bereich Reventloubrücke, da sich hier verschiedene Aktivitäten überlagern und es gastronomische Angebote und Aufenthaltsbereiche gibt. Im südlichen Bereich entsteht zudem durch die angrenzenden Nutzungen und den ÖPNV- Verknüpfungspunkt Reventloubrücke zusätzliches Fußverkehrsaufkommen. Stichprobenartige Verkehrsbeobachtungen seitens urbanus GbR von 2018 im Rahmen der VU haben ergeben, dass neben dem im Untersuchungsgebiet erzeugten Fußverkehrsaufkommen, ausgeprägte Verflechtungen im Fußverkehr mit der Innenstadt über die südliche Schnittstelle Wall/ Schlossgarten bestehen. Bereits mit deutlichem Abstand folgen die Fußverkehrsströme über die Reventlouallee. Alle übrigen Fußgängerströme über das Untersuchungsgebiet hinaus sowie die übrigen Fußverkehre im Untersuchungsgebiet spielen nur eine untergeordnete Rolle.

Fußverkehrsnetz und Fußverkehrsanlagen

Die Landeshauptstadt Kiel hat mit ihrem Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept sowie den Standards für Fußwege einen hohen Anspruch an die Fußverkehrsförderung definiert. Im Untersuchungsgebiet bildet die Kiellinie das Rückgrat der Allzeitwege. Derzeit konzentriert sich diese Funktion aber aus den genannten Gründen auf den südlichen Abschnitt der Kiellinie.

Ebenfalls als Allzeitwege eingestuft sind auch die meisten Ost-West-Verbindungen wie die Reventlouallee, der Schwanenweg, der Karolinenweg, die Lindenallee und die Koesterallee. Wegen der großen Höhendifferenzen ist die tatsächliche Nutzungsintensität hier jedoch abgestuft.

Auffällig ist das dichte Geflecht an Freizeitwegen, die das Untersuchungsgebiet durchziehen und seine Bedeutung als Naherholungs- und Tourismusziel unterstreichen.

Die Fußverkehrsanlagen bieten ein breites Spektrum von großzügig dimensionierten Verbindungen bis hin zu Straßen mit fehlenden eigenständigen Fußverkehrsanlagen. Die großzügigsten Fußverkehrsanlagen finden sich im südlichen Abschnitt der Kiellinie, dort wo sich auch das höchste Aufkommen konzentriert (s.o.). Die Abmessungen der Fußwege entlang der Kiellinie nehmen nach Norden hin kontinuierlich ab und liegen im nördlichsten Abschnitt sogar an oder unter den Regelbreiten der gängigen Richtlinien (RASt 06, EFA Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen). Dort gibt es ein Konfliktpotenzial mit dem Radverkehr.

Auffällig ist, dass die Fußverkehrsanlagen im Wesentlichen an der Verbindungsfunktion ausgerichtet sind. Selbst an der Kiellinie gibt es kaum attraktive Aufenthaltsbereiche, obwohl Potenzial und Bedarf gegeben sind. Abseits der Kiellinie nimmt die Qualität der Fußverkehrsanlagen tendenziell weiter ab. An den übergeordneten Straßen wie dem Düsternbrooker Weg und der Reventlouallee gibt es die klassische Form straßenbegleitender Gehwege, auch hier liegen die Breiten aber abschnittsweise unter den Regelmaßen, wenngleich das derzeitige Fußverkehrsaufkommen entsprechend gering ist. Mit ausreichend breiten Fußverkehrsanlagen und

einer attraktiveren Umgebung ist anzunehmen, dass das Fußverkehrsaufkommen im nördlichen Teil deutlich zunimmt.

Die Verbindungen von der Kiellinie in die westlichen Bereiche des Untersuchungsgebietes und darüber hinaus in die angrenzenden Stadtquartiere sind wegen der Naherholungsfunktion des Düsternbrooker Gehölzes und des Förderhanges sowie zur Vernetzung der Kiellinie mit dem „Hinterland" von besonderer Bedeutung, die sich derzeit aber nicht in der Qualität widerspiegelt.

Konflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr

Entlang der gesamten Kiellinie bestehen ausgeprägte Konfliktpotenziale (s. Karte 13) zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr, die in der Saison und bei Veranstaltungen insbesondere im südlichen Abschnitt als kritisch zu bezeichnen sind. Durch die baulich nicht oder kaum strukturierte Verkehrsfläche nutzen Radfahrer*innen den gesamten Raum. Dies führt insbesondere am Eingang der Kiellinie und an der Engstelle beim Landtag zu Konfliktpotenzialen. Durch die großzügige Bewegungsfläche entsteht auch ein relativ hohes Geschwindigkeitsniveau beim Radverkehr.

Auch im nördlichen Bereich der Kiellinie ab dem Bellevueanleger bestehen signifikante Konfliktpotenziale, da hier der Radweg zu schmal und dabei weder richtlinienkonform noch am Radverkehrsaufkommen ausgerichtet ist. Von daher wurde der Radverkehr als eine erste Maßnahmen stadteinwärts in Richtung Süden bis zur Lindenallee auf die Straße verlagert. Zudem ist ebenso der Gehweg zu schmal und kann überdies nicht in der vollständigen Breite genutzt werden, da die Kaimauer nicht abgesichert ist.

Mit der Erneuerung der Spundwand und Verbreiterung der Promenade am Berthold-Beitz-Ufer wurde zwischen dem Institut für Weltwirtschaft und der Bellevuebrücke der Bereich für den Rad- und Fußverkehr in einer ersten Phase besser nutzbar gemacht und attraktiver gestaltet. Die finale Umgestaltung in einer zweiten Phase folgt.

Der vorliegende Wettbewerbsentwurf (s. Kapitel 8.1) dient als Grundlage für die weitere Entwicklung und Sanierung der Kiellinie. Hier wurde z.B. eine klare Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr vorgeschlagen. Nach Abwägung der möglichen erwartbaren Konflikte u.a. an den Querungspunkten sowie mit den noch umsetzbaren Breiten für eine Fußgängerpromenade wird inzwischen folgende Variante präferiert:

Die Veloroute 1 soll künftig auf dem Düsternbrooker Weg ausgebaut werden und die Kiellinie in den südlichen Abschnitten zwischen dem Parkplatz am Bernhard-Harms-Weg und dem südlichen Eingang zur Kiellinie im Bereich der Seeburg voraussichtlich nach dem bisherigen Prinzip (Gehweg, Radverkehr frei) als eine zusammenhängende, mindestens 7 m Breite Fußgängerpromenade gestaltet werden.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Fuß- und Radwegestruktur

- Premiumroute (mit Nummer)
- Hauptroute
- Nebenroute
- Gehweg, Radverkehr frei
- gesicherte Überquerungsstelle
- Fahrrad-Abstellanlage (inkl. B&R) mit min. 10 Stellplätzen
- SFK-Fährlinie mit Anleger
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K14 Fuß- und Radwegestruktur

Beläge und Barrierefreiheit

Die Beläge der Fußverkehrsanlagen weisen ebenso wie die Abmessungen der Fußwege ein breites Spektrum auf. Es überwiegen Betonplatten und Betonverbundpflaster, die allerdings häufig in die Jahre gekommen sind und nur punktuell saniert wurden. Weiter finden sich vereinzelt Rotklinkerpflaster an Bushaltestellen oder Querungsstellen sowie wassergebundene Decken im überwiegenden Teil der Wege durch die Grünlagen. Auffällig ist das Nebeneinander verschiedener Belagsformen auch im kleinräumigen Bereich. Eine weitgehend einheitliche Belagsgestaltung gibt es eigentlich nur im Bereich des Sporthafens Reventlou mit dem neu gestalteten Parkplatz.

Im gesamten Untersuchungsgebiet finden sich nur vereinzelte Ansätze zur Herstellung der Barrierefreiheit. So finden sich an mehreren Stellen im Fußwegenetz Verbindungen und Querungen mit Treppen ohne alternative Rampenanlagen. Hier sind vor allem die Zugänge zum Hirschfeldblick sowie zur Aussichtsterrasse im Diederichsenpark zu nennen, die derzeit über Treppenanlagen erfolgen. Der Aspekt taktiler Leitsysteme ist bisher im gesamten Untersuchungsgebiet nicht systematisch entwickelt. Gerade bei den denkmalgeschützten Grünanlagen und den anliegenden Straßen wird eine Abwägung der Herstellung der Barrierefreiheit und der Sicherung der historischen, ortsbildprägenden und erhaltenswerten Pflasterstraßen bzw. -flächen erfolgen müssen.

Eine vergleichsweise hohe Qualität bzw. positive Beispiele in Hinblick auf die Barrierefreiheit weisen die Bushaltestellen, der Fähranleger Reventloubrücke, die Überquerungsstelle Kiellinie – Schlossgarten (Rampe) sowie die Kreuzung Schlieffenallee/ Lindenallee/ Niemannsweg auf. Negative Beispiele in Hinblick auf die Barrierefreiheit weist der Knotenbereich Düvelsbeker Weg/ Feldstraße/ Koesterallee auf. Weitere Ausführungen zu diesem Thema enthält Kapitel 4.3.4 Straßen und Wege.

Wegweisung und Orientierung

Ein erheblicher Schwachpunkt im Fußverkehrssystem ist das Fehlen einer systematischen Fußwegweisung bzw. eines integrierten Wegeleitsystems, da etliche Fußgänger, die das Untersuchungsgebiet begehen, nicht ortskundig sind. Die Orientierung ist insgesamt deutlich erschwert. Es fehlt vor allem an einer Ausschilderung wichtiger Ziele (z.B. WC's, Mobilitätsstationen), der Freizeitwege und ggf. auch thematischer Routen (bisher nicht konzipiert).

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Fußwegeachsen mit Nummern

- Freizeitwege
- Kinderwege
- Allzeitwege
- Ampeln
- Nummer der Fußwegeachse
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K15 Fußwegeachsennetz im Untersuchungsgebiet

4.6.3 Radverkehr

Radverkehrsnetz

Der Radverkehr spielt für die Landeshauptstadt Kiel insgesamt eine wichtige Rolle im Verkehrssystem. Mit einem Radverkehrsanteil bei der Verkehrsmittelwahl von etwa 22 % (2018) nimmt Kiel eine Spitzenposition bei der Radnutzung in Schleswig-Holstein ein und ist auch im Bundesvergleich eine Vorbildstadt in der Radverkehrsförderung. Mit den Vorgaben des Masterplanes 100 % Klimaschutz, dem Masterplan Mobilität der KielRegion und dem 2018 beschlossenen Green City Plan (vgl. Kap. 3.3.3) soll der Radverkehrsanteil in den nächsten Jahren nochmals deutlich gesteigert werden.

In der Hierarchie des Radverkehrsnetzes bildeten die Velorouten bisher die höchste Stufe, diese wurde durch die höchste Qualitätsstufe der Premiumrouten ergänzt. Im Untersuchungsgebiet verlaufen heute mehrere Velorouten. Von herausragender Bedeutung ist dabei die Veloroute 1, die das Stadtgebiet nördlich des Nord-Ostsee-Kanals über das westliche Fördeufer mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof mit der dortigen Radstation verbindet. Diese Veloroute ist weitgehend deckungsgleich mit dem Ostseeküstenradweg als internationale Fernradroute und verläuft über die gesamte Kiellinie, im Süden über den Düsternbrooker Weg. Sie hat eine hervorgehobene strategische Netzbedeutung. Zusätzlich haben die Velorouten 3 und 5 ihren Endpunkt an der Kiellinie oder in unmittelbarer Nachbarschaft. Für die Veloroute 10 ist mit den Beschlüssen zum Masterplan Mobilität der KielRegion und des Green City Plans Kiel eine Verlängerung bis zur Kiellinie in der Wik vorgesehen.

Ausgehend vom 2018 beschlossenen Green City Plan der Landeshauptstadt Kiel wurde ein Premium-Radroutennetz entwickelt, das den Charakter eines hochwertigen Radschnellweges erhalten wird. Danach wird die bestehende Veloroute 1 entlang der Kiellinie so ausgebaut, dass sie dem Premiumstandard entspricht. In das Veloroutennetz 2035 wurde als Verlängerung der Veloroute 3 auch die Schwentinefähre aufgenommen, die ein bedeutendes Netzglied in der Ost-West-Verbindung zwischen CAU, FH und GEOMAR mit hohem Nachfragepotenzial darstellt. Dementsprechend gewinnt der Verkehrsknoten Reventloubrücke (ÖPNV+Rad, Mobilitätsstation) einen noch höheren verkehrsstrategischen Stellenwert.

Radverkehrsanlagen

Im Untersuchungsgebiet gibt es kaum eigenständige Radverkehrsanlagen. Durchgehend ist nur der Straßenzug Kiellinie – Düsternbrooker Weg mit einem abgetrennten Radweg ausgestattet. Das Regelmaß für einen Zweirichtungsradweg gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 von der Forschungsgemeinschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) von 2,5 m Breite wird durch die schon durchgeführte und noch geplante Umgestaltung überwiegend erreicht. Im nördlichen Abschnitt der Kiellinie wird das Maß teilweise noch deutlich unterschritten. Die für Velorouten favorisierte Breite von 4 Metern kann bisher nur in Teilabschnitten erreicht werden. Die früher signifikanten Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr insbesondere zu den Verkehrsspitzen sowie an Saisontagen mit hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen konnten dadurch entschärft werden, dass der stadteinwärtige Radverkehr ab dem Knoten Kiellinie/ Feldstraße bis zur Kreuzung Kiellinie/ Lindenallee auf der Straße geführt wird. Positiv ist hier die überwiegend in einem guten Zustand befindliche, fahrradfreundliche Belagsgestaltung in Asphalt oder dunkel eingefärbten Betonplatten, die sich gut visuell abheben.

In der Reventlouallee und in der Lindenallee wurden in der Steigungslage Rad-Schutzstreifen auf kurzen Abschnitten eingerichtet. In den meisten Straßen im Untersuchungsgebiet wird der Radverkehr dagegen in der Fahrbahn geführt. In den Wohnstraßen ist

dies unkritisch, Konfliktpotenziale entstehen hier teilweise auf den von Linienbussen befahrenen Strecken oder bei beengten Straßenräumen wie im nördlichen Abschnitt des Düsternbrooker Weges. Besonders kritisch für den Radverkehr sind Straßen mit Kopfsteinpflaster wie die Koesterallee, vor allem, wenn sich die Beläge noch in einem sanierungsbedürftigen Zustand befinden.

Insgesamt gibt es eine gute Qualität für den Radverkehr auf den Nord-Süd-Achsen (auch Feldstraße) und eine eher schlechte Qualität auf den Ost-West-Verbindungen.

Nutzung der südlichen Kiellinie durch den Radverkehr

Der südliche, parallel zum Düsternbrooker Weg verlaufende Abschnitt der Kiellinie ist als Fußweg mit Freigabe für den Radverkehr ausgewiesen. Obwohl die Veloroute mit einem relativ komfortablen Radweg über den Düsternbrooker Weg verläuft, ist die Kiellinie auch für Radnutzende offenbar deutlich attraktiver – nicht zuletzt wegen der Steigung und des Kfz-Verkehrsaufkommens. Eine Stichprobenzählung im September 2018 hat folgende Verteilung ergeben, die sowohl durch die stadträumliche Attraktivität der Kiellinie als auch durch die Höhendifferenzen beim Düsternbrooker Weg beeinflusst werden dürfte:

- 70 % nutzten die Kiellinie
- 30 % nutzten den Radweg am Düsternbrooker Weg

Durch die baulich nicht strukturierte Verkehrsfläche nutzen die Radfahrenden praktisch den gesamten Raum. Dies führt insbesondere am Eingang zur Kiellinie und an der Engstelle beim Landtag zu Konfliktpotenzialen. Durch die großzügige Bewegungsfläche entsteht auch ein relativ hohes Geschwindigkeitsniveau beim Radverkehr.

Überquerungsstellen und -hilfen

Eine wichtige Komponente für die (funktionale) Verknüpfung zwischen Stadt und Kiellinie im Fuß- wie auch Radverkehrssystem sind die Überquerungsstellen, die aktuell nicht optimal sind und verbessert werden sollten (vgl. Abbildungen 138 ff.). Analog zur Verkehrsstärke beschränken sich durch Lichtsignalanlagen gesicherte Überquerungsstellen auf den südlichen Teil des Düsternbrooker Wegs. Nördlich davon befinden sich Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), zum Teil aber auch ungesicherte Überquerungen (z.B. Lindenallee). Insbesondere von den im nördlichen Teil gelegenen Freizeitwegen kann die Fahrbahn meist nicht gesichert zum direkt am Ufer entlangführenden Fußgängerbereich der Kiellinie gequert werden (z.B. Orchideenwiese). Im Übrigen sind die meisten Übergänge nicht oder nicht vollständig barrierefrei gestaltet, dies gilt auch für die Lichtsignalanlagen.



A139 Blick von der Brücke am Schloßgarten, Juni 2018

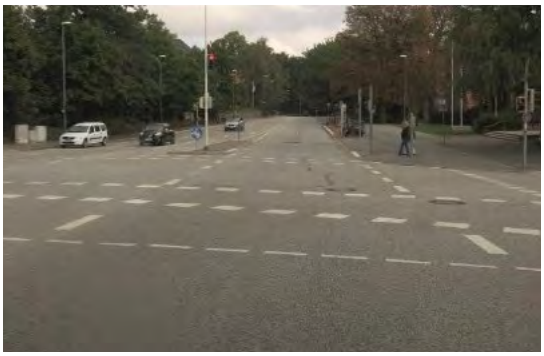


A140 Überquerungsstelle Koesterallee, Juni 2018

Eine besondere Überquerungsstelle bildet derzeit die Fußgängerbrücke über den Düsternbrooker Weg am Eingang der Kiellinie. Diese wird jedoch relativ wenig als Überquerungsstelle genutzt. Eine Stichprobenzählung am 05.09.2018 ergab im Zeitraum von 14 bis 17 Uhr insgesamt nur neun Fußgänger*innen. Bei schönem Wetter am Wochenende und bei Veranstaltungen an der Kiellinie (wie Kieler Woche) oder im Schlossgarten besteht eine intensivere Nutzung, insbesondere da die niveaugleiche Alternative dann aufgrund des hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens mit längeren Wartezeiten verbunden ist. Außerdem erfüllt die Brücke auch eine Funktion als Aussichtsplattform und als Landmarke zum Eingang der Kiellinie. Insofern ist hier eine entsprechende Abwägung der verschiedenen Aspekte notwendig.



A141 Überquerungsstelle Lindenallee, Juni 2018



A142 Überquerungsstelle Reventlouallee, Juni 2018

Fahrradparken einschließlich Bike&Ride und Bikesharing

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 inzwischen die sogenannten Kieler Bügel durchgesetzt. Größere Kapazitäten finden sich an der Reventlouwiese und am Sporthafen Düsternbrook, kleinere Kontingente sind über das gesamte Untersuchungsgebiet verteilt und an einigen Bushaltestellen. Entlang der Kiellinie sind die Kapazitäten nahezu voll ausgelastet, zeitweise sogar überlastet. Dies führt dann dazu, dass Fahrräder auch in sensiblen Bereichen abgestellt werden (v.a. auf Grünflächen, in Gehwegbereichen, auf der Reventloubrücke).

Mit der 2022 errichteten Mobilitätsstation an der Reventlouwiese hat sich die Situation entspannt und es gibt gesicherte Abstellmöglichkeiten. Trotz dieser neuen Anlage ist der Bereich Reventlouwiese/ Reventloubrücke ein übergeordneter Schwerpunkt-Standort für das Fahrradparken und wird intensiv zum Abstellen von Fahrrädern genutzt. Gerade zu Spitzenzeiten können nach wie vor deutliche Kapazitätsdefizite bestehen, die zu einem ungeordneten Abstellen von Fahrrädern führen. Hier gilt es zukünftig, die Parkverkehre an weniger sensiblen Bereichen (entlang der Veloroute 1) abzufangen.

Ergänzend ist an der Reventloubrücke eine Station des Bikesharing-Systems „SprottenFlotte“ der Kiel-Region eingerichtet.



A143 Fahrradparken Düsternbrooker Weg, Juni 2018



A144 Fahrradparken Seebar, Juni 2018



A145 Fahrradparken Reventloubrücke



A146 Fahrradparken Sporthafen Düsternbrook, Juni 2018

Radwegweisung

Die Stadt Kiel verfügt inzwischen über eine dichte Radwegweisung, die vor allem das gesamte Veloroutennetz abdeckt. Dies trägt auch zur Qualität des Radverkehrssystems und zur öffentlichen Präsenz bei. Im Untersuchungsgebiet sind allerdings einige Schilder beschädigt oder durch Witterungseinflüsse in der Lesbarkeit beeinträchtigt. Die Radwegweisung nützt auch dem Fußverkehr, kann aber eine räumlich differenziertere Fußwegweisung bzw. ein integriertes Leitsystem nicht ersetzen. Eine Erneuerung der Radwegeweisung entlang der Velorouten ist geplant und soll auf der Veloroute 1 als erstes umgesetzt werden.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Fuß- und Radwegestruktur

- Premiumroute (mit Nummer)
- Hauptroute
- Nebenroute
- Gehweg, Radverkehr frei
- gesicherte Überquerungsstelle
- Fahrrad-Abstellanlage (inkl. B&R) mit min. 10 Stellplätzen
- SFK-Fährlinie mit Anleger
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K16 Fuß- und Radwegestruktur

4.6.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Bedeutung des ÖPNV

Der ÖPNV bildet eine tragende Säule im Kieler Verkehrssystem, wenngleich sein Anteil bei der Verkehrsmittelwahl mit derzeit etwa 10 % deutlich unter dem Anteil des Radverkehrs liegt (22 %, 2018) und seit mehreren Jahren stabil bleibt. Im Rahmen der Umsetzung des Green City Plans und des Masterplans Mobilität ist aber im ÖPNV wie auch beim Radverkehr eine deutliche Verbesserung des Angebotes zu erwarten, nicht zuletzt durch die Einführung einer Stadtbahn (s. Beschluss der Kieler Stadtverordnetenversammlung vom 17.11.2022, Drucksache 0786/2022). Dies wird sich auch deutlich positiv auf den Marktanteil auswirken, wie Modellrechnungen im Masterplan Mobilität ergeben haben.

Die ÖPNV-Nachfrage ist im Untersuchungsgebiet aktuell eher gering. Ein größeres Fahrgastaufkommen konzentriert sich auf die Haltestellen in der Feldstraße und innerhalb des Untersuchungsgebietes auf den Verknüpfungspunkt Reventloubrücke / Landtag. Hier liegt die Haltestellenbelegung (Summe Ein- und Aussteigende) bei deutlich über 1.000 Fahrgästen pro Werktag. Alle übrigen Haltestellen im Untersuchungsgebiet weisen ein deutlich abgestuftes Aufkommen auf (Datenquelle : Eigenbetrieb Beteiligungen 2018):

Kunsthalle	keine Daten
Schwanenweg	560 Fahrgäste/Tag
Institut für Weltwirtschaft	140 Fahrgäste/Tag
Reventloubrücke/Landtag	1.500 Fahrgäste/Tag
Kiellinie	490 Fahrgäste/Tag
Bellevue	unter 100 Fahrgäste/Tag
Diederichsenpark	keine Daten
Roonstraße	360 Fahrgäste/Tag

Erschließungsqualität

Die ÖPNV-Erschließung des Untersuchungsgebietes erfolgt im Wesentlichen über den Straßenzug Kiellinie – Düsternbrooker Weg und im westlichen Bereich über die Feldstraße. Der südliche Eingang zur Promenade neben den Haltestellen im Düsternbrooker Weg wird auch über die Straße Schlossgarten bedient. Der Kieler Stadtverkehr verfügt über ein dichtes Haltestellennetz, das sich positiv auf den Zugang zum ÖPNV-System auswirkt. Die Haltestellenabstände liegen in der Regel um die 400 Meter, entsprechend etwa 6 Minuten Fußwegzeit. Mit einem 400-Meter-Einzugsbereich, maximal 480-Meter-Einzugsbereich, decken die bestehenden Bushaltestellen den östlichen und westlichen Teil des Untersuchungsgebietes gut ab, ein kleines Erschließungsdefizit ergibt sich im Bereich der Bartelsallee. Eine Busbedienung ist hier aber aufgrund der eingeschränkten Befahrbarkeit der Straßen in Verbindung mit einem geringen ÖPNV-Nachfragepotenzial nicht sinnvoll bzw. erforderlich. Der nächste Zugang zum Stadtverkehr für dieses Wohnquartier ist die Haltestelle Wrangelstraße in der Feldstraße (500 – 600 Meter Fußweg entsprechend ca. 10 Minuten Fußwegzeit).

Bei der Erschließungsqualität besteht somit im Hinblick auf die im Regionalen Nahverkehrsplan festgelegten Standards kein Handlungsbedarf.

Linienführung und Verkehrsangebot

Die Führung der Buslinien orientiert sich vor allem an der Bebauung und den Verkehrszielen als Haupterzeuger der ÖPNV-Nachfrage. Dementsprechend verläuft die Linie 41/42, die direkt den Straßenzug Düsternbrooker Weg - Kiellinie bedient, im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes anstatt weiter über Kiellinie über Lindenallee und Niemannsweg zur Feldstraße. Die Linien verkehren im Taktfahrplan in der Woche abwechselnd alle 15 Minuten, am Samstag und Sonntag alle 30 Minuten.

Der westliche Bereich des Untersuchungsgebietes wird vor allem durch die Linien 32 und X30 angebunden, die über die Feldstraße verlaufen. Linie 32 verkehrt in der Woche sowie am Samstag im 15-Minuten-Takt, am Sonntag halbstündlich. Die Schnellbuslinie X30 fährt nur montags bis freitags im 30-Minuten-Takt, bedient allerdings nur die Haltestellen Düvelsbeker Weg und Unikliniken. An der zum südlichen Beginn der Kiellinie außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegenen Haltestelle „Schlossgarten“ verkehren neben den Linien X30 und 61 die Linien 32 und 62 mit insgesamt jeweils stündlich bis zu 12 Fahrten montags-freitags, 6 Fahrten samstags und 4 Fahrten sonn- und feiertags.

Neben den radial auf die Innenstadt ausgerichteten Buslinien gibt es noch eine Ost-West-Verbindung über die Linie 51 sowie die am südlichen Rand verlaufende Linie 61. Die Linie 51 stellt eine wichtige Querverbindung im Busliniennetz dar, die zudem die Schwentinefähre und die westliche Innenstadt anbindet. Sie verkehrt in der Woche weitgehend halbstündlich, am Samstag zeitweise sogar im 15-Minuten-Takt und am Sonntagnachmittag ebenfalls halbstündlich, ansonsten stündlich. Dies unterstreicht die Bedeutung für den Freizeit- und Tourismusverkehr.

Mit allen vorstehend genannten Buslinien besteht eine der Nachfrage angemessene Verbindung in die Kieler Innenstadt und zum Hauptbahnhof als wichtigster ÖPNV-Knoten.

Haltestellengestaltung

Die Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet sind vom Typ her überwiegend als Haltestellen am Fahrbahnrand ausgebildet. Dies entspricht dem Charakter der vom Bus befahrenen Straßen und modernen Standards der ÖPNV-Gestaltung, bei der Busbuchten nur noch in stark belegten Straßen und in anderen begründeten Fällen zum Einsatz kommen sollten.

Die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen orientiert sich überwiegend an dem Haltestellen-Corporate-Design im Stadtverkehr mit einer barrierefrei erreichbaren Wartefläche mit Rotklinkerbelag und taktilen Bodenindikatoren. Verschiedene Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind noch nicht barrierefrei gestaltet. Im Rahmen des 6. Regionalen Nahverkehrsplans sind diese in die Prioritätenliste aufgenommen und bewertet worden (s. dazu auch die Ausführungen in Kapitel 4.3 unter den einzelnen Straßenbeschreibungen). Einige Haltestellen sind mit Unterständen und Fahrradbügeln ausgestattet. Mit den Gestaltungsvorgaben entstehen zwar ein einheitliches, funktionales Erscheinungsbild und ein gewisser Identifikationseffekt für den Stadtverkehr, eine städtebauliche Integration ist allerdings nur bedingt möglich.



A147 Bushaltestelle Düsternbrooker Weg, Juni 2018



A148 Bushaltestelle Bellevue, Juni 2018



A149 Bushaltestelle Ronnstraße, Juni 2018



A150 Bushaltestelle Kiellinie, Juni 2018

4.6.6 Fähr- und Schiffsverkehr als Komponente des ÖPNV-Systems

Der Fähr- und Schiffsverkehr über die Kieler Förde, der in seiner Funktion als Komponente des ÖPNV-Systems zu betrachten ist, hat für das Untersuchungsgebiet eine hohe Bedeutung. Auf der anderen Seite ist das Untersuchungsgebiet für den Fördeverkehr auch eine wichtige Schnittstelle für die Hinterlandanbindung bzw. die Anbindung des Förde-Westufers. An der Kiellinie gibt es die zwei Anlegestellen Bellevue und Reventlou, die Anlegestelle Seegarten befindet sich unmittelbar südlich des Untersuchungsgebietes. Von hervorzuhebender und auch gesamtstädtischer Bedeutung ist der Anleger Reventlou, der sowohl von der Schwentinefähre (F2) als auch von der Fördefähre (F1) bedient wird. Die Reventloubrücke bildet einen der wichtigsten Kieler Verknüpfungspunkte zwischen Fährverkehr, Linienbusverkehr und Radverkehr. Der Anleger Reventlou ist zudem barrierefrei ausgebaut.

Die Schwentinefähre verkehrt Montag bis Freitag im Viertelstundentakt, samstags im Halbstundentakt und bildet auch von der Nachfrage her die wichtigste Kieler Fährlinie, da sie direkt die Fachhochschule und die dicht bebauten Stadtquartiere nördlich und südlich der Schwentinemündung anbindet und auch am Westufer wichtige weiterführende fuß- und fahrradläufige Verbindungen bedient (z.B. Wissenschaftspark / Universität). Die Schwentinefähre ist zudem Bestandteil des Radverkehrsnetzes und wird auch rege von Radnutzenden in Anspruch genommen (Bike&Ride oder kostenlose Fahrradmitnahme). Perspektivisch ist eine weitere Aufwertung dieser Fährlinie geplant (vgl. Green City Plan).

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



A151 Anleger Reventloubrücke der Schwentinefähre, Juni 2018

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
ÖPNV-Anbindung

- Linie 6
- Linie 11 501/ 502
- Linie 32/ 30S
- Linie 41/ 42
- Linie 51
- Linie 61/ 62
- Bushaltestelle mit 400 m Einzugsbereich (Luftlinienentfernung)
- Weitgehend barrierefreie Haltestellen
- B&R Stellplätze im Bereich Kiellinie und Feldstraße
- SFK-Fährlinie mit Anleger
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K17 ÖPNV-Anbindungen

4.6.7 Straßennetz

Die Straßenkategorien im Kieler Verkehrssystem sind im Verkehrsentwicklungsplan VEP festgelegt. Der Straßenzug Kiellinie – südlicher Düsternbrooker Weg gehört zwar ebenso wie die benachbarte Feldstraße zum klassifizierten Straßennetz (Kreisstraßen) und damit auch zum übergeordneten städtischen Straßennetz, ist aber im VEP von der verkehrlichen Funktion her nicht als Hauptverkehrsstraße, sondern ebenso wie die Reventlouallee lediglich als Verkehrsstraße eingestuft, die Feldstraße sogar nur als Sammelstraße. Mit einer Neuordnung des Verkehrs auf der Kiellinie in Hinblick auf eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs und eine stärkere Verkehrsberuhigung ist auch die Straßenfunktion anzupassen und dann in jedem Fall eine Abstufung von der Kreis- zur Gemeindestraße vorzunehmen. Im Gegenzug wäre eine funktionale Einstufung der Feldstraße zur Verkehrsstraße in Erwägung zu ziehen bzw. zu prüfen. Ebenfalls zu prüfen wäre, inwiefern ÖPNV bei Baustellen und Veranstaltungen in anderen Bereichen auf die nördliche Kiellinie als Umleitungsstrecke integriert werden kann. Auch die „Hop-on-hop-off-Stadtrundfahrt“ nutzt bislang diese Route.

Die übrigen Straßen im Untersuchungsgebiet sind von der verkehrlichen Funktion im städtischen Straßennetz untergeordnet. Von Relevanz sind dann ggf. noch Straßen mit ÖPNV-Bedienung (z.B. Niemannsweg), die gewissen Breitenanforderungen entsprechen sollten.

Verkehrsbelegungen des Kfz-Verkehrs

Die verkehrlichen Funktionen spiegeln sich auch in der Kfz-Belegung wider. Diese stuft sich wie folgt ab (alle Werte Kfz / 24 h DTV-w, Quelle: Verkehrsmodell und Verkehrszählungen der Landeshauptstadt Kiel 2023[51] und eigene Berechnungen):

Düsternbr. Weg (südlich Reventlouallee)	11.000 bis 13.900
Düsternbr. Weg (südlich Sporthafen Düsterbrook)	4.600 bis 8.800
Kiellinie (Sporthafen Düsterbrook bis Koesterallee)	4.600 bis 5.800
Kiellinie (nördlich Koesterallee)	3.700 bis 6.700
Reventlouallee	2.700 bis 4.600

Die Schwerverkehrsanteile liegen in den genannten Straßen einschließlich Linienbusse bei maximal 3,5 %, wobei der Linienbusverkehr bereits etwa ein Drittel des Schwerverkehrs ausmacht.

In allen übrigen Straßen liegt die Kfz-Belegung überwiegend deutlich unter 2.000 Kfz/24 h und damit im Belastungsbereich von Wohn- bzw. Quartiersstraßen. Solche geringen Belegungen sind verkehrsplanerisch nicht relevant. Eine Führung des Radverkehrs in der Fahrbahn bzw. ein Verzicht auf Radverkehrsanlagen ist hier angemessen. Bei Großveranstaltungen wie der Kieler Woche werden einige Straßen ganz oder teilweise gesperrt, so dass sich die Verkehre dann teils erheblich verlagern.

Verkehrsströme des Kfz-Verkehrs

Anhand der vorhandenen Kfz-Verkehrsdaten aus Verkehrserhebungen und dem Verkehrsmodell der KielRegion sowie einer im November 2018 durchgeführten Verkehrserhebung im Zuge der baustellenbedingten Sperrung der Kiellinie konnte abgeleitet werden, dass die Straße auch von Durchgangsverkehren belegt wird, die die Kiellinie als Verbindung zwischen den nördlichen Stadtteilen und der Kieler Innenstadt nutzen. Weiterhin gibt es starke Verkehrsströme über die Kiellinie zu den Verkehrszielen rund um die Landeseinrichtungen im Bereich Düs-

51 Durch die derzeitige halbseitige Sperrung im Zuge der Umbaumaßnahme bei der Kiellinie ist damit zu rechnen, dass sich die Kfz-Belegung nach Fertigstellung wieder in Teilen erhöht.

- Mitfallsimulation 2030 **ohne Sperrung Kiellinie**
- insbesondere nördliche Feldstraße betroffen, im Vergleich zum Ohnefall um etwa 20%-25% höhere Belastung
- Belastung Feldstraße steigt um 1.950 Fz/24h auf 9.000 bis 10.000 (Bereich Mercatorstraße bis Hebbelschule)
- Kapazität Feldstraße (bis zu 30.000 Fz/24h) bei weitem nicht erreicht
- Westring kaum von Verlagerungen betroffen
- Minderbelastung Holtenauer Straße zwischen 4.000 bis 7.500 Fz/24h (50%-60%)

✓ **Verkehrlich unproblematisch**

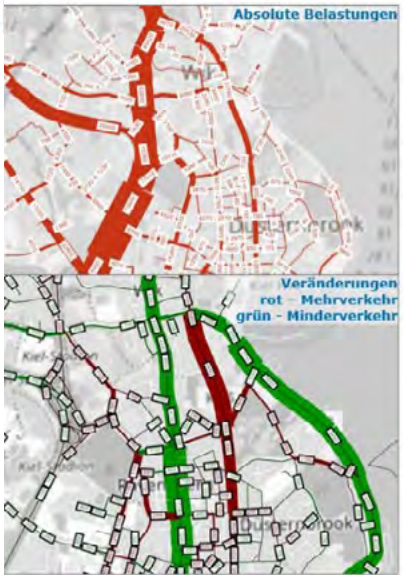
RAMBØLL



- Mitfallsimulation 2030 **mit Sperrung Kiellinie**
- insbesondere nördliche Feldstraße betroffen, im Vergleich zum Ohnefall um etwa 70% höhere Belastung
- Etwa 5500 Fz/24h zusätzlich, Steigerung auf 12.000 bis 13.000 Fz/24h (Bereich Mercatorstraße bis Hebbelschule) – aber weit unter Maximalkapazität (bis zu 30.000 Fz/24h)
- Westring kaum von Verlagerungen betroffen
- Minderbelastung Holtenauer Straße zwischen 4.000 bis 7.500 Fz/24h (50%-60%)

✓ **Verkehrlich unproblematisch**

RAMBØLL



A152 Simulation Verkehrsverlagerung mit und ohne Sperrung Kiellinie

ternbrooker Weg. Bei einer Erhöhung der Fahrwiderstände auf der Kiellinie (Verkehrsberuhigung bis hin zur kompletten Sperrung) würden sich diese Kfz-Verkehre teilweise auf die Feldstraße, zum Teil aber auch großräumig verlagern. Im Rahmen der Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse[52] wurden zur Verkehrsverlagerung Neuberechnungen durchgeführt. Für das Untersuchungsgebiet ist nur die Betrachtung des Teilraums 1 Feldstraße von Belang, die aufgrund der Führung der Stadtbahn in der parallel verlaufenden Holtenauer Straße Verkehre aufenhmen wird. Dabei wurde die mögliche Sperrung der Kiellinie optional mitbetrachtet.

Dabei zeigte sich, wie auch schon in der im November 2018 durchgeführten Verkehrserhebung, dass die Feldstraße den überwiegenden Teil des Nord-Süd-Verkehrs aufnimmt. Zwar unterscheidet sich die Mehrbelastung bei Sperrung Kiellinie deutlich von der Mehrbelastung ohne Sperrung (70 % ggü. 20-25 % Mehrbelastung zum Nullfall), jedoch ist in beiden Fällen die Kapazität der Feldstraße fachplanerisch ausreichend. Bei den Ost-West-Verbindungen und in den Wohngebieten sind nur geringere, verkehrlich unproblematische Veränderungen festzustellen.

Verkehrssicherheit

Die Straßen im Untersuchungsgebiet sind bezüglich der Verkehrssicherheit unauffällig. Die Unfallzahlen liegen selbst auf dem noch relativ viel befahrenen Straßenzug Kiellinie – Düsternbrooker Weg deutlich unter den benachbarten Straßenzügen Feldstraße und Holtenauer Straße. Die wenigen Unfälle mit Personenschaden konzentrieren sich überwiegend auf die Straßenknoten (Einmündungen) und die Überquerungsstellen, die bereits mit Handlungsbedarf belegt wurden (vgl. Kap. 4.4.3).

52 Trassenstudie für ein zukunftssicheres ÖPNV-System auf eigener Trasse: Dokumentation AP E-130.1 Funktionskonzepte, Ramboll Deutschland GmbH 2022

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



K18 Übergeordnetes Straßennetz

Ruhender Verkehr

Im Untersuchungsgebiet gibt es ein differenziertes Angebot an privaten und öffentlichen Parkmöglichkeiten. Größere Kapazitäten an öffentlichen Parkplätzen befinden sich auf den beiden größeren Parkplätzen an der Reventlouallee / Düsternbrooker Weg (ca. 50 Stellplätze) und am Sporthafen Düsternbrook (ca. 150 Stellplätze), wobei letzterer neu gestaltet wurde. Ansonsten gibt es ein relativ großzügiges Parkplatzangebot im Straßenraum entlang der Kiellinie und des Düsternbrooker Weges und in den angrenzenden Straßen. Im Straßenraum sind die Parkplätze überwiegend zum Längsparken eingerichtet mit Ausnahme zweier kurzer Schrägparkzonen südlich der Lindenallee.

Die Parkraumkapazitäten entlang des Fördeufers sind fast täglich gut ausgelastet, wobei auch hier ein Süd-Nord-Gefälle festzustellen ist. In der Woche und an Tagen mit starkem Freizeit- und Tourismusverkehr besteht speziell im südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes ein erhöhter Parkdruck, wobei an saisonalen Spitzentagen sogar ein Defizit an Parkraumangeboten vorhanden ist. Im Bereich der Landesministerien besteht häufig zu den regulären Arbeitszeiten ein Defizit an Parkraum, da die meisten Parkkapazitäten nicht öffentlich zugänglich sind. Es ist zu prüfen, ob Parkkapazitäten außerhalb des öffentlichen Straßenraums der Allgemeinheit (ggf. mit Bewirtschaftung) insbesondere außerhalb der Dienstzeiten zur Verfügung gestellt werden können.

Als kritisch eingestuft wird das Straßenrandparken im nördlichen Abschnitt der Kiellinie und in der Koesterallee, da hier Flächen zu Lasten des Fuß-und Radverkehrs und ggf. von Natur- und Freiflächen in Anspruch genommen werden.

Die starke Auslastung der Parkplätze am Straßenrand wird durch die niedrigen Parkgebühren und sogar teilweise Gebührenfreiheit begünstigt. Die Parkraumbewirtschaftung ist insgesamt wenig transparent. Das Nebeneinander von Gebührenpflicht, Zeitdauerbegrenzung, Gebührenfreiheit und



A153 Parkplatz am Sporthafen Düsternbrook, Juni 2018



A154 Straßenrandparken im Karolinenweg, Juni 2018



A155 Straßenrandparken in Koesterallee, Juni 2018



A156 Parkplatz an der Reventloubrücke, Juni 2018

temporären Parkverboten erweckt den Eindruck eines wenig strukturierten Parkraumkonzeptes Bemerkenswert ist die hohe Anzahl an Parkplätzen, die bestimmten Nutzungen zugewiesen und nicht öffentlich zugänglich sind, obwohl deutliche Kapazitätsreserven bestehen. Eine Überprüfung und Neuordnung der Parkraumkonzeption einschließlich Parkraumbewirtschaftung ist sinnvoll, um die Parkraumnachfrage besser steuern zu können.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Ruhender Verkehr

- Unbewirtschaftetes Parken
- Bewirtschaftetes Parken
- Öffentliche Parkierungsanlage, Parkplatz, Parkhaus/Tiefgarage mit mehr als 20 Parkplätzen
- Nicht öffentlich zugängliche Parkierungsanlage
- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K19 Ruhender Verkehr

4.6.8 Straßenräume

Stadtplanung und Freiraumplanung prägen über ihre verkehrliche Funktion hinaus vor allem die Qualität des öffentlichen Raumes. Die Typologie der Straßenräume bzw. Straßenprofile entspricht weitgehend den Straßenkategorien bzw. Straßenfunktionen und den Verkehrsbelegungen. Zu unterscheiden sind:

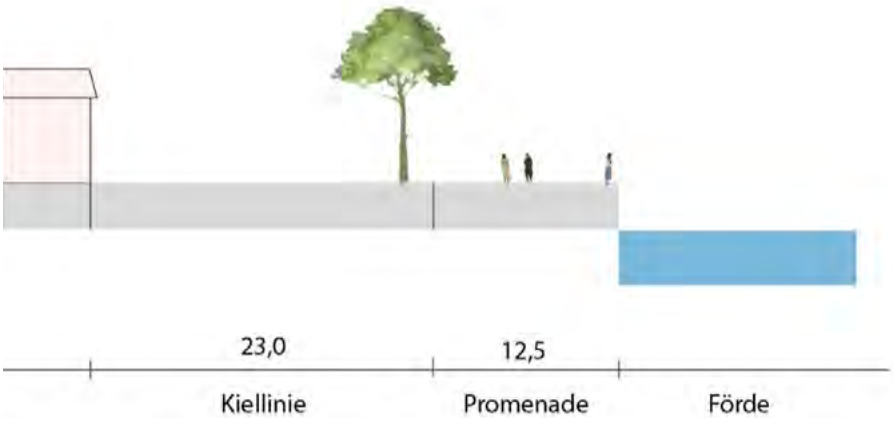
- Angebaute Wohn- / Quartiersstraßen mit schmalen Fahrbahnen und Seitenräumen, Radverkehrsführung in der Fahrbahn.
- Anbaufreie Quartiersstraßen teilweise ohne oder mit einseitigen Gehwegen sowie Parken in der Fahrbahn oder im Seitenraum.
- Verkehrsstraßen mit breiterer Fahrbahn und eigenständigen Gehwegen und Radverkehrsanlagen sowie abgegrenzten Parkplätzen.

Lediglich der als Verkehrsstraße deklarierte Straßenzug Kiellinie – südlicher Düsternbrooker Weg weist verschiedene Typologien der Straßenraumgestaltung auf.

Aufgrund ihres maßgeblichen Einflusses auf die Gestaltung und Qualität des öffentlichen Raumes erfolgt die differenzierte Betrachtung und Bewertung der einzelnen Straßen bzw. Straßenräume im Kapitel 4.3 zum öffentlichen Raum / Landschaftsraum (vgl. dazu Kapitel 4.3.1 und 4.3.2).

Südlicher Düsternbrooker Weg / Kiellinie Süd (Schnitt a)

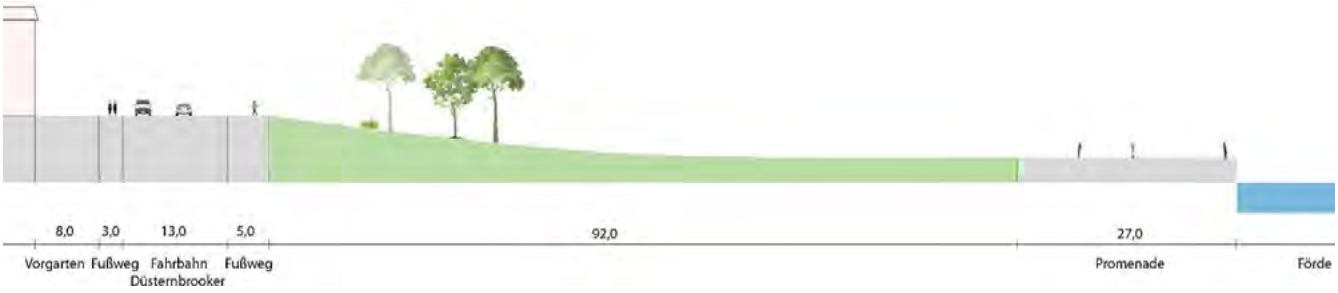
Eigenständiger großzügiger Gehweg entlang der Kiellinie mit Aufenthaltscharakter, abgetrennte Kfz- und Radführung über den Düsternbrooker Weg mit straßenbegleitenden Geh- und Radwegen sowie Seitenrandparken.



A157 Schnitt a

Kiellinie zwischen Sporthafen Düsternbrook und Lindenallee (Schnitt b)

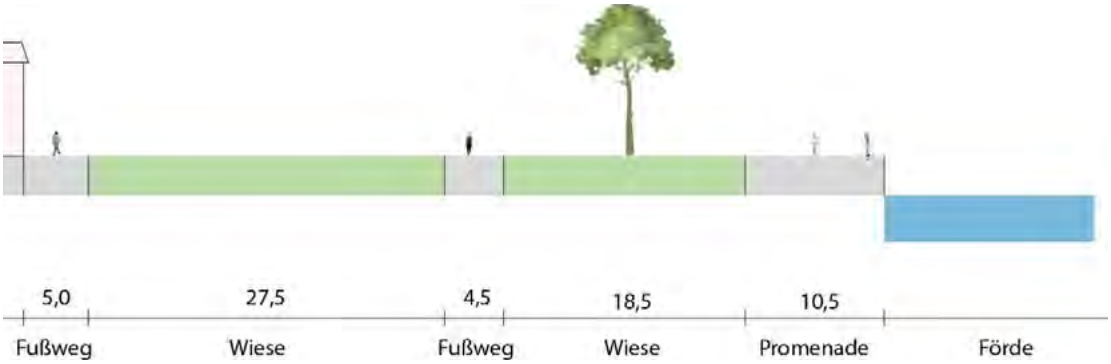
Deutliche räumliche Trennung der Verkehrsanlagen von Kfz-, Fuß- und Radverkehr, eingeschränkter Aufenthaltscharakter.



A158 Schnitt b

Kiellinie nördlich der Lindenallee (Schnitt c)

Abschnitt mit dem schmalsten Straßenraum, ursprünglich klare Trennung der Verkehrsarten mit reduzierten Abmessungen der Geh- und Radwege teilweise unter Regelstandard, deshalb stadteinwärts gerichteter Radverkehr aktuell interimsmäßig auf der Straße geführt, keine Aufenthaltsqualität d.h. vorwiegend Verbindungsfunktion. Im Rahmen des Entwicklungskonzeptes ist zu prüfen, ob durch verkehrsberuhigende und verkehrsreduzierende Maßnahmen die Aufenthaltsqualität und generell die Qualität für den Fuß- und Radverkehr erhöht werden kann.



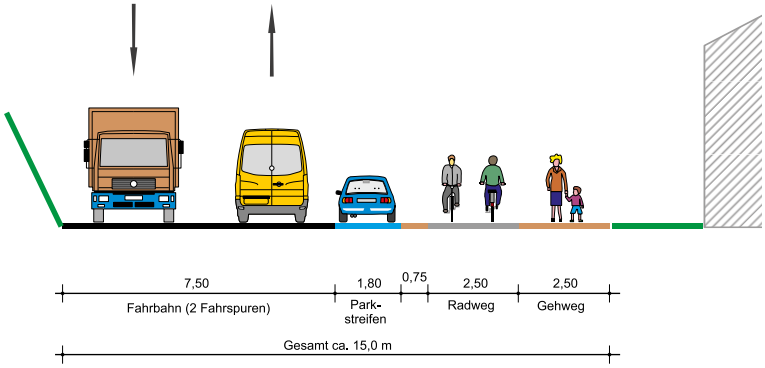
A159 Schnitt c

Querschnitt Düsternbrooker Weg

Der Düsternbrooker Weg verläuft in 100 bis 200 m Abstand zum Fördeufer und quert das gesamte VU-Gebiet. Ihm entlang reihen sich viele Kulturdenkmale, wie das Finanzministerium, die Wasserschutzpolizei und das Innenministerium, der Segelhafen und die Anlegestelle Bellevue. Die zweispurige Fahrbahn mit Parkstreifen, Radweg und Fußweg hat eine ungesicherte Wasserkante und zeitweise hohen Publikumsverkehr. Eine Mobilitätswende in diesem Bereich wird zur Stärkung und Verknüpfung von Fuß-, Rad- und Autoverkehr führen.



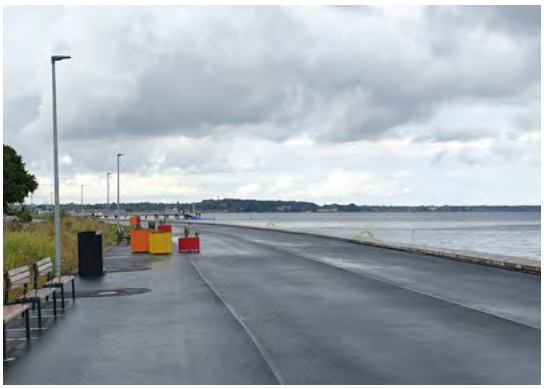
Bestand



A160 Straßenprofil Düsternbrooker Weg

Querschnitt Berthold-Beitz-Ufer

Die Sanierung des ersten Bauabschnittes des Berthold-Beitz-Ufer ist im Frühjahr 2024 abgeschlossen worden. Mehrere Jahre wurde der knapp 500 m lange Teilabschnitt saniert und um rund 4 m verbreitert. Durch eine Erneuerung der Promenade mit Uferbefestigung im Bereich des Berthold-Beitz-Ufers ist es möglich, die Linienführungen an gewandelte verkehrliche Anforderungen anzupassen.



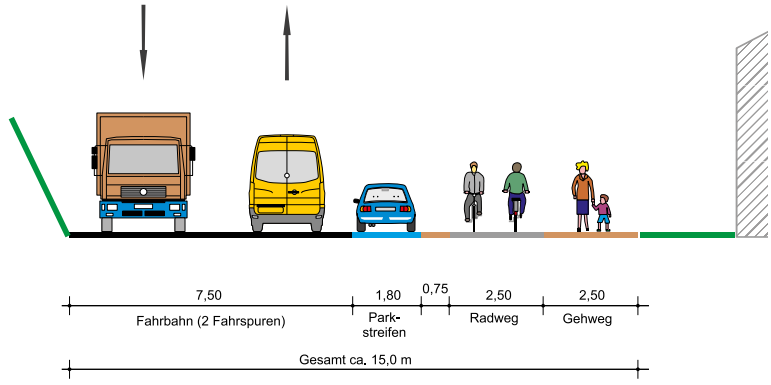
A161 Straßenprofil Berthold-Beitz-Ufer, August 2024

Querschnitt südliche Koesterallee

Die Koesterallee verbindet die Feldstraße auf Höhe der Forstbaumschule mit der Kiellinie beim Sporthafen Wik. Der südliche Bereich ist unattraktiv, stark verkehrsbelastet und somit nicht sicher für alle Verkehrsteilnehmer. Zudem gibt es fehlende Querungs- und Zugangsmöglichkeiten.



Bestand



A162 Straßenprofil südliche Koesterallee

Übersicht: Stärken und Schwächen im Bereich verkehrliche Infrastruktur und Mobilität

Stärken	Schwächen
• Vielzahl vorhandener Freizeitwege im Untersuchungsgebiet • Fahrradfreundliche Gestaltung und Zustand der Radverkehrsanlagen südlich der Lindenallee • Selbstregulierender Mischverkehr auf der südlichen Kiellinie • Barrierefreie Gestaltung der meisten Haltestellen • Reventloubrücke als Verknüpfungspunkt zwischen Fährverkehr, Linienbus und Radverkehr • vorhandene Bushaltestellen (400 m Einzugsradius) und ein für die bestehende Nachfrage angemessenes Verkehrsangebot • Förde- und Schwentinefähre mit gesamtstädtischer Verbindungsfunktion • Differenziertes und an Normaltagen ausreichendes Angebot an Parkmöglichkeiten	• Unterschreitung der Regelbreiten für Fuß- und Radwege insbesondere im nördlichen Bereich der Kiellinie, aktuell durch Interimslösung entschärft • Nebeneinander verschiedener Belagsformen bei den Gehwegen mit Instandsetzungsbedarf • Ungesicherte Überquerungsstellen zwischen Uferbereich und Fördehang • Fehlende taktile Leitsysteme • Fehlendes durchgängiges Leitsystem für den Fuß- und Radverkehr • Radverkehrsanlagen auf Nebenstraßen (Linienbusse, ruhender Verkehr, Kopfsteinpflaster) • Qualität der Radwegeverbindung in Ost-West-Richtung (weniger ausgewiesene Routen, Kopfsteinpflaster) • Überlastung der Fahrradabstellanlagen inkl. Ausweichen in sensible Bereiche (an hochfrequentierten Orten entlang der Kiellinie) und Qualitätsdefizite bei der Gestaltung des Fahrradparkens • Städtebauliche Integration der Bushaltestellen und Fähranleger Bellevue-Brücke unzureichend, da die Gestaltung und Einbindung nur einen geringen Raumbezug und keine gestalterische Qualität aufweist • Sanierungsbedarf von Bellevuebrücke • Straßenrandparken im nördlichen Abschnitt der Kiellinie und in der Koesterallee • Uneindeutiges Parkraumkonzept

4.7 Wasserbau und Hochwasserschutz

4.7.1 Wasserbau und Hochwasserschutz

Naturräumliche Grundlagen

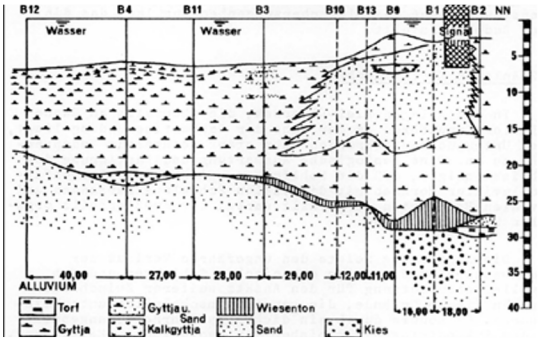
Die Kieler Förde ist ein glazial geprägtes See- und Landschaftsgebiet. Während der letzten beiden Eiszeiten war das Gebiet mehrmals von Gletschermassen ausgefüllt und die heutige Förde entstand als durch Eis und Schmelzwasser gebildete schmale und ehemals noch tiefere Erosionsform, die durch Endmoränenzüge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

Bodenverhältnisse

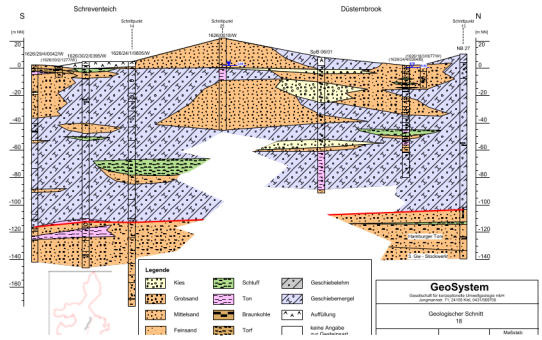
In der Oberflächengeologie der Kieler Förde überwiegen glazigene Ablagerungen und somit Gemische aller Korngrößenklassen von Ton über Schluff, Sand, Kies und Steine bis hin zu Findlingen. Zudem sind insbesondere in der Innenförde große Bereiche anthropogen überprägt. Im Uferbereich des VU-Gebietes selbst stehen oberflächlich Sand mit einem unter 10 %-tigen Anteil an Steinen sowie Sand mit höherem Schlickanteil und ebenfalls einem unter 10 %-tigen Anteil an Steinen an.

Hinsichtlich des Baugrunds sind nicht allein die oberflächennahen Böden zu betrachten, sondern auch die unterliegenden Schichten. So sind bei Untersuchungsbohrungen beim Bau der Blücherbrücke an der Kiellinie folgende Bodenschichten vorgefunden worden[54]:

- Wasser bis NN[53]-4,0 m
- Alluvialer Sand bis NN -19,0 m
- Alluviale Gyttjen (Mudde) und Torf bis zu einer Tiefe von NN -33,3 m
- darunter wiederum alluviale Sande



A163 Bodenschichten im Bereich der Blücherbrücke an der Kiellinie (eingezeichnet ist der dort ehemals installierte Signalturm)[55]



A164 Bodenschichten in etwa entlang des Düsternbrooker Weges, 2017

Entsprechende Schichtungen mit zwischengelagerten Weichschichten sind am Rand der Seitenstrauchmoräne des Gletscherzungenbeckens Kieler Bucht grundsätzlich zu erwarten[56].

Im Rahmen der Instandsetzung der Uferanlage am Berthold-Beitz-Ufer wurden Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Dabei wurden vom oben beschriebenen allgemeinen Baugrundaufbau ab-

53 Ruck, W., 1968: Auswirkung der geologischen Verhältnisse im Küstengebiet auf Baumaßnahmen im Wasserbau. Mitteilungen der Bundesanstalt für Wasserbau 26

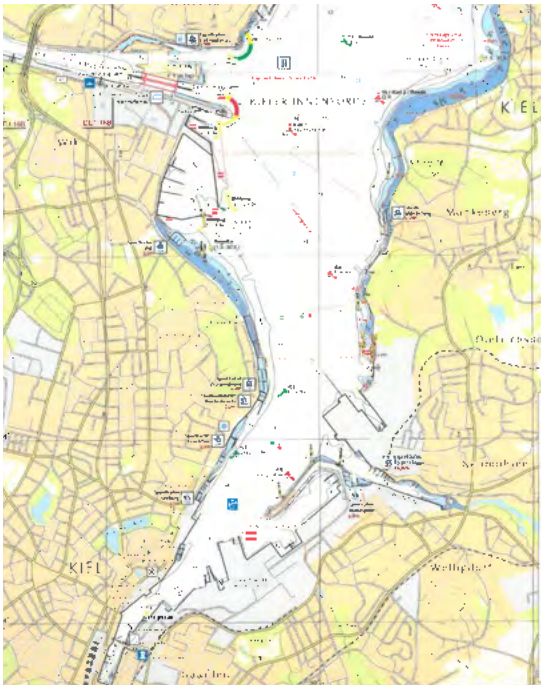
54 In Norddeutschland kann näherungsweise eine Angabe in Normal-Null (NN) gleichgesetzt werden mit dem aktuell gültigen Höhenbezug Normal-Höhe-Null (NHN)

55 Ruck, W., 1968: Auswirkung der geologischen Verhältnisse im Küstengebiet auf Baumaßnahmen im Wasserbau. Mitteilungen der Bundesanstalt für Wasserbau 26

56 Ruck, W., 1968: Auswirkung der geologischen Verhältnisse im Küstengebiet auf Baumaßnahmen im Wasserbau. Mitteilungen der Bundesanstalt für Wasserbau 26

weichende Baugrundschichtungen angetroffen. Im Wesentlichen wurden landseitige Auffüllungen, gefolgt von wasser- und landseitigen wechselnden, unterschiedlich mächtigen muschel- und pflanzenhaltigen Schmelzwassersanden in unterschiedlichen Lagerungsdichten sowie Schluffe und Geschiebemergel angetroffen. In relativ kleinen Abschnitten wurden zusätzlich organische Weichschichten in Form von Torf und Modde erbohrt.

Zusammenfassend stellen die größtenteils anstehenden Mineralböden unterhalb der Auffüllungen tragfähigen Baugrund dar. Auffüllungen sowie organische Weichschichten, die in Teilbereichen angetroffen wurden, sind als setzungsverursachende Baugrundschichten einzuordnen. Bei anstehenden Uferumgestaltungen bzw. der Sanierung von Uferanlagen sind von daher Baugrunduntersuchungen vorzusehen.



A165 Ausschnitt aus der Seekarte des Jahres 2024

Topographische Gestalt des Gewässerbetts

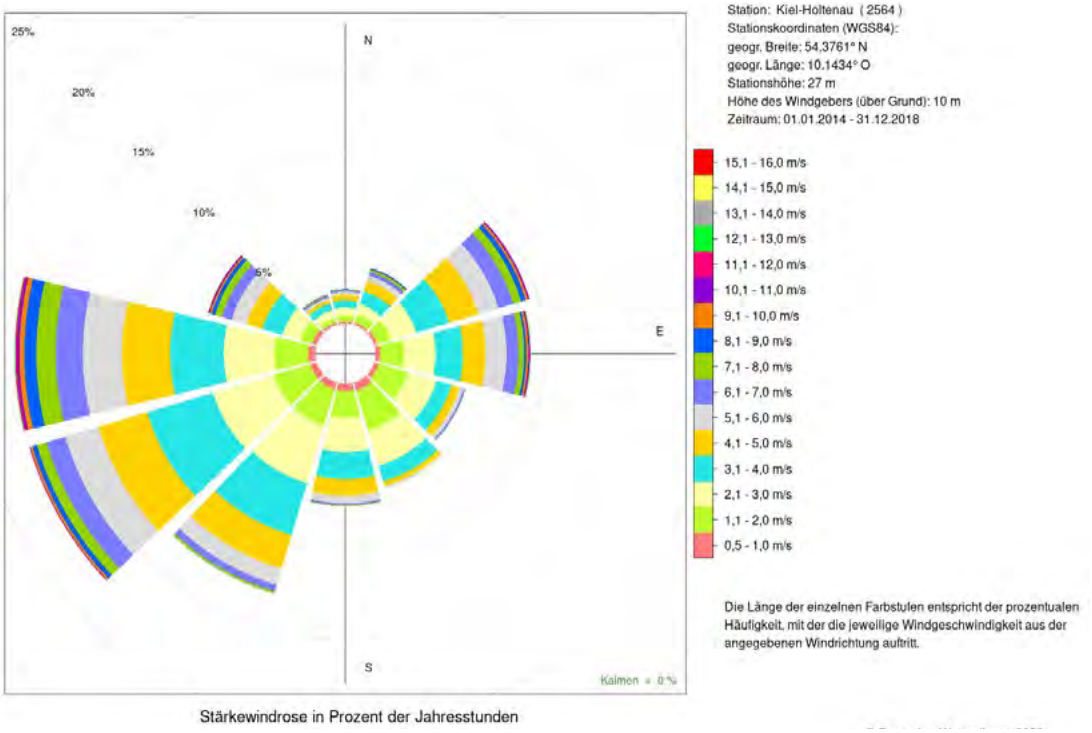
Die Kieler Innenförde weist eine tief eingeschnittene zentrale Längsrinne auf, die am südlichen Ende an der Hörn eine Wassertiefe von rund d=8 m besitzt und erreicht mit geringem, etwa gleichmäßigem Gefälle in der Kieler Bucht rund 20 km entfernt Tiefen von mehr als d=20 m. Aber auch in der südlichen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

Die Breite des Bereichs vor dem Untersuchungsgebiet mit Wassertiefen d>10 m beträgt im Süden rund 700 m und im Norden rund 1.500 m. In Richtung Ufer und somit Kiellinie steigt der Untergrund zwischen den Wassertiefen 10 m>d<5 m steil an, mit sehr steilen Anstiegen von im Mittel bis zu 15% im Süden und flacheren Anstiegen im Norden vor der Tirpitzmole von im Mittel 0,02 %. Ebenfalls ist der Flachwasserbereich mit Wassertiefen d<5 m im Süden teilweise nur 25 m breit, während er wiederum im Norden vor der Gorch-Fock-Mole mit rund 300 m am größten ist (Abb. 165). So liegt das wasserseitige Ende des Seebads Düsternbrook noch im Flachwasserbereich, während die Wassertiefen am wasserseitigen Ende des Fähranlegers Bellevuebrücke bei d=6 m liegen.

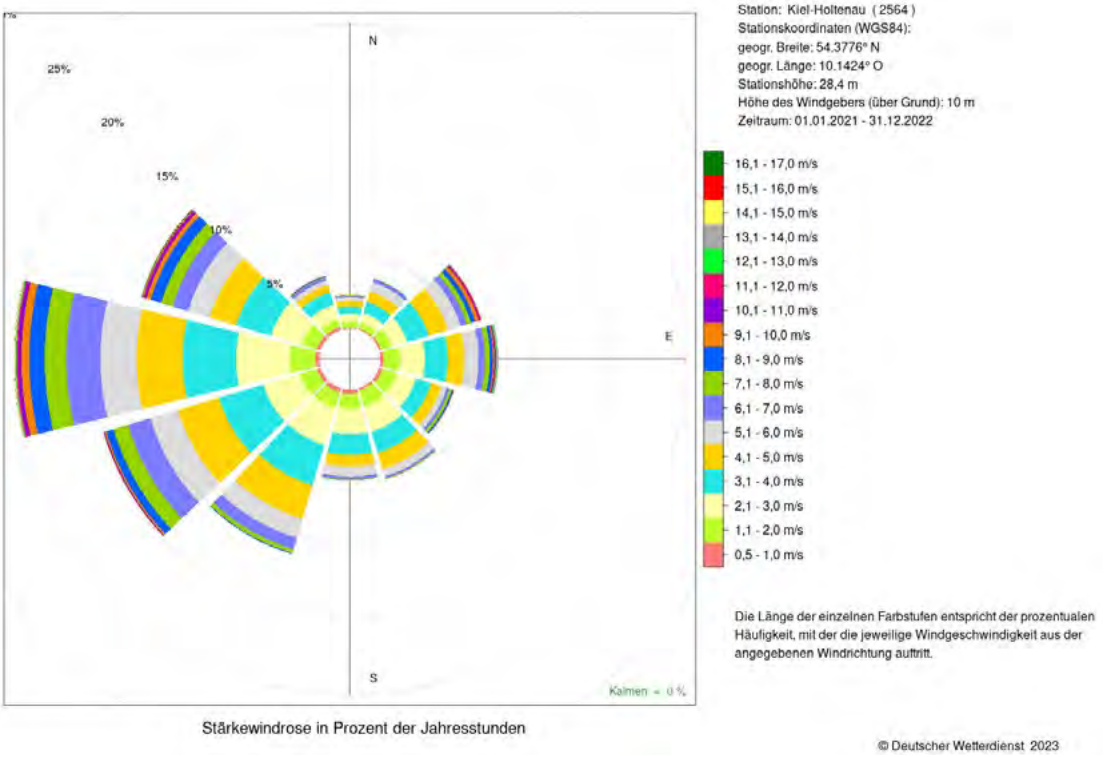
Wind

Winddaten liegen vom Deutschen Wetterdienst (DWD) für die Station Kiel-Holtenau einerseits in Form von Windrosen der Zeiträume 1998 bis 2007, 2014 bis 2018 und 2021/2022 und andererseits in Form einer langjährigen Datenreihe vor. Angaben zu mittleren jährlichen Windereignissen inklusive Richtungsinformation in 30°-Stufen sind den Windrosen zu entnehmen. Zur Ermittlung von Starkwindereignissen ist die Zeitreihe richtungsabhängiger Windgeschwindigkeiten extremwertstatistisch zu untersuchen.

In den Abbildungen 166 und 167 ist die Stärkewindrose in Prozent der Jahresstunden des 8-Jahres-Zeitraums 2014-2022 der DWD-Station Kiel-Holtenau dargestellt. Die Winde im Planungsgebiet wehen überwiegend aus westlichen Richtungen. Die in der Windrose Kiel-Holtenau maximal dargestellte Windgeschwindigkeit aus westlicher Richtung beträgt vWind-240° = 12 m/s mit einer jährlichen Gesamtwirkdauer von rund 9 Stunden. Die maximal dargestellte Windgeschwindigkeit aus nördlicher



A166 Stärkewindrose des Zeitraums 2014 bis 2018 in Prozent der Jahresstunden an der DWD-Station 2564 Kiel-Holtenau



A167 Stärkewindrose des Zeitraums 2021 bis 2022 in Prozent der Jahresstunden an der DWD-Station 2564 Kiel-Holtenau

Richtung beträgt vWind-0° = 7 m/s, ebenfalls mit einer jährlichen Gesamtwirkdauer von rund 9 Stunden.

Hinsichtlich der Frage des Einflusses des Klimawandels auf die Windgeschwindigkeit ist entsprechend vorliegender Messdaten in Deutschland kein signifikanter Trend festzustellen. Es wird jedoch als wahrscheinlich angesehen, dass es zukünftig zu einer Verschiebung des nordatlantischen storm tracks in Richtung Europa und somit zu einem häufigeren Auftreten starker Zyklone über der Nordsee und Westeuropa kommt[57]. Eine Auswirkung dieser Verschiebung auf Nordwestdeutschland wird beschrieben, der Ostseebereich wird jedoch nicht spezifiziert. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die vorliegende Zeitreihe 2014 – 2018/22 grundsätzlich die aktuelle Windgeschwindigkeitsverteilung an der betrachteten Station repräsentiert.

anzusetzende Stundenmittel überschlägig v=25 m/s mit einer statistischen Wiederkehrzeit von 50 Jahren.

In Tabelle 1 sind die nach der Gumbel- bzw. Extremal-I-Verteilung ausgewerteten, für die Seegangsvorhersage relevanten richtungsabhängigen (0° bis 150°) Jahresmaximalgeschwindigkeiten des Zeitraums 1981 bis 2017 an der Station Kiel-Holtenau für statistische Wiederkehrzeiten von T=2 Jahre, T=50 Jahre, T=100 Jahre und T=200 Jahre dargestellt. Zusätzlich ist eine richtungsunabhängige Auswertung vorgenommen worden. Richtungsabhängig sind die höchsten Extremalwindgeschwindigkeiten aus dem relevanten Richtungssegment aus 60° mit vT=2a=11,3 m/s, vT=50a=16,8 m/s und vT=100a=17,9 m/s zu erwarten. Bei richtungsunabhängiger Auswertung der Winddaten ergeben sich Werte von vT=2a=14,6 m/s, vT=50a=21,9 m/s und vT=100a=23,4 m/s.

	0°	30°	60°	90°	120°	150°
T=2 a	9,8 m/s	10,7 m/s	11,3 m/s	9,3 m/s	6,8 m/s	6,9 m/s
T=50 a	15,6 m/s	16,6 m/s	16,8 m/s	15,3 m/s	10,1 m/s	9,9 m/s
T=100 a	16,7 m/s	17,8 m/s	17,9 m/s	16,5 m/s	10,7 m/s	10,4 m/s
T=200 a	17,8 m/s	19,0 m/s	19,0 m/s	17,7 m/s	11,3 m/s	11,0 m/s

T 01 Stundenmittel der Windgeschwindigkeiten mit verschiedenen statistischen Wiederkehrintervallen gemäß extremwertstatistischer Auswertung der Daten der Jahre 1975 bis 2007 und 2013 bis 2017 an der DWD-Station Kiel-Holtenau

Nach DIN EN 1991-1-4/NA[58] (2010) liegt das Untersuchungsgebiet in der Windlastzone 3 und die anzusetzende Referenzwindgeschwindigkeit mit einer statistischen Wiederkehrzeit von 50 Jahren beträgt vref = 27,5 m/s. Die Referenzwindgeschwindigkeit entspricht einem 10-Minuten-Mittelwert der Windgeschwindigkeit in 10 m über Grund im offenen Gelände. Es ist zu beachten, dass bei der Abschätzung von Seegangsparametern Stundenmittel der Windgeschwindigkeit anzusetzen sind, die grundsätzlich geringer als 10-Minuten-Mittelwerte sind. Zur überschlägigen Umrechnung auf Stundenwerte können die 10-Minuten-Mittelwerte durch den Faktor 1,1 dividiert werden. Hiermit beträgt das nach DIN

Neben der Station Kiel-Holtenau des DWD werden die Winddaten auch von der Station am Institut des Geomars erfasst. Die Daten zeigen im Monats- und Jahresverlauf ein äquivalentes Bild auf etwas geringerem Niveau zu den Daten des DWD.

Außerdem liegen seit 2023 neue Klimaprognosen seitens des Climate Service Center Germany (GERICS) vor (s. Kapitel 5.1.2). Auch in den Erhebungen und dem Ausblick wird keine wesentliche Änderung der Windgeschwindigkeiten erwartet. Von daher können die hier genannten Daten und Auswirkungen als Referenzwert betrachtet werden.

57 Brasseur, G.P.; Jacob, D.; Schuck-Zöller, S. (Hrsg.), 2017: Klimawandel in Deutschland – Entwicklung, Folgen, Risiken, Perspektiven. Springer Spektrum, Berlin, Heidelberg

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

Gemessene Wasserstände, Bemessungshochwasserstände des Landes Schleswig-Holstein

Wasserstände in der Kieler Förde werden durch die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung WSV am Pegel Kiel-Holtenau gemessen. Der Stand des letzten Hochwassers im Oktober 2023 betrug +1,92mNN. Die kennzeichnenden Wasserstände sind die Folgenden[59]:

- Höchster jemals messtechnisch sicher erfasster Wasserstand: HHW1872 = NHN +2,97 m
- Zweithöchster jemals messtechnisch sicher erfasster Wasserstand: HW1904 = NHN +2,25 m
- Höchster Wasserstand des Zeitraums 2010 bis 2020: HW2010-2020 = NHN +1,26 m
- Mittlerer Wasserstand MW2010-2020 = NHN +0,04 m
- Niedrigster Wasserstand des Zeitraums 2010 bis 2020: NW2010-2020 = -1,67 m
- Niedrigster jemals 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[60]. Die Referenzwasserstände für unterschiedliche Eintrittswahrscheinlichkeiten entlang des Westufers der Kieler Förde und somit im VU-Gebiet sind die Folgenden[61]:

- Referenzwasserstand HW200 = NHN +2,60 m
- Referenzwasserstand HW100 = NHN +2,50 m
- Referenzwasserstand HW50 = NHN +2,35 m
- Referenzwasserstand HW20 = NHN +2,15 m

Der Klimazuschlag bei der Bemessung von Küsten-Hochwasserschutzanlagen des Landes Schleswig-Holsteins beträgt 0,5 m. Würde man die Höhenanforderung an einen Landesschutzdeich auf die Kiellinie übertragen, würde der Bemessungshochwasserstand entlang der Kiellinie BHW = NHN +3,10 m betragen. Zudem wäre bei Ansatz der Anforderungen an einen Landesschutzdeich zu prüfen, ob der ermittelte BHW inklusive Klimazuschlag den bisher höchsten örtlich beobachteten Sturmflutwasserstand nicht unterschreitet[62], was hinsichtlich des ermittelten BHW erfüllt wäre.

Zusätzlich wird bei der Planung neuer Hochwasserschutzanlagen des Landes zur Einbeziehung der Unsicherheiten in der Abschätzung eines möglichen Meeresspiegelanstiegs infolge des Klimawandel eine sogenannte Baureserve mit einer Höhe von 0,5 m für eventuell später erforderliche Nachverstärkungen vorgesehen. Bei Landesschutzdeichen beträgt die Höhe der anzusetzenden Baureserven aktuell mindestens 0,5 m; bei Anlagen anderer Art wie Hochwasserschutzwände ist die Höhe der Baureserve projektbedingt festzulegen. Diese zusätzliche Höhe der Baureserve muss noch nicht zum aktuellen Bauzeitpunkt realisiert werden, jedoch ist ggf. ein entsprechender Platzbedarf vorzusehen und die Gründungen sind entsprechend auszulegen.

Die Höhe des Klimazuschlags von 0,5 m resultiert aus Aussagen des IPCC-Berichts des Jahres 2007[63], in dem Projektionen von 0,5 bis maximal 1,4 m bis zum Jahr 2100 genannt wurden. Im Jahr 2017 wurde die Befürchtung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie BSH veröffentlicht, dass der Meeresspiegel in den kommenden Jahrzehnten deutlich stärker ansteigen könnte als bisher angenommen, wobei ein Meeresspiegelanstieg an den deutschen Küsten von bis zu 1,70 m bis zum Jahr 2100 als nicht mehr ausschließbar angegeben wurde[64]. Diese

59 Datenblatt des Wasser- und Schifffahrtsamtes WSA Lübeck aus dem Jahr 2024 zum Pegel Kiel-Holtenau MELUR, 2022: Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein, Fortschreibung 2022. Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein

60 MELUR, 2022: Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein, Fortschreibung 2022. Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein

61 LKN-SH, 2013: Fachplan Küstenschutz Ostseeküste – Grundlagen – Hydrologie – Referenzwasserstände an der Ostseeküste. Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein, HusumIPCC, 2007: Climate Change 2007 – Summary for Policymakers. Intergovernmental Panel on Climate Change IPCC

62 MELUR, 2012 u. 2022: Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein, Fort-schreibung 2012 / 2022. Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-HolsteinPresseportal, 10.05.2017

63 IPCC, 2007: Climate Change 2007 – Summary for Policymakers. Intergovernmental Panel on Climate Change IPCC

Szenarien wurden im IPCC-Sonderbericht Ozean und Kryosphäre 2019 untermauert und bestätigt. Von daher wurde sich in Schleswig-Holstein darauf verständigt, für den Küstenschutz das Konzept des Klimadeiches fortzuschreiben und weiter umzusetzen. Insofern ist zu erwarten, dass Klimazuschläge zur Berücksichtigung von Klimawandelprozessen in Zukunft ggf. höhere Werte als bisher definiert annehmen werden. Nach den bisherigen Erkenntnissen inkl. Fortschreibungen reichen die derzeit veranschlagten Werte und daraus resultierenden Maßnahmen für die Referenzwasserstände für den Schutz in der Kieler Förde bis ins Jahr 2100 aus.

Strömungen

Oberflächenströmungen in der Ostsee sind primär Driftströmungen, die vom lokalen Windfeld bestimmt werden. Gezeitenströme sind dagegen wegen der geringen Tidenhübe insgesamt sehr gering. Weitere Beiträge zu Strömungen liefern durch auf- oder ablandige Winde erzeugte Gefälleströmungen, Eigenschwingungen (Seiches) der Ostsee und Ausgleichsströmungen infolge von Dichteunterschieden. 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 belastete Anlagen sind entsprechend der örtlichen Lage die zu erwartenden Seegangsbelastungen für die funktionelle wie strukturelle Bemessung zu ermitteln.

Das Planungsgebiet wird 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°, siehe Tabelle 1, beträgt die zu erwartende signifikante Wellenhöhe im nördlichen Planungsgebiet Hs=1,1 m bei einer Peakperiode von Tp=3,7 s (Abschätzung nach SPM 1984[65]). Im zentralen und südlichen Planungsgebiet sind entsprechend geringere Seegangsbelastungen zu erwarten.

Die Größenordnung der nach SPM 1984 abgeschätzten signifikanten Wellenhöhe im Planungsgebiet wird durch Simulationsrechnungen auf der Basis von Sturmszenarien überwiegend aus den Richtungen 0° bis 90° gestützt, bei denen die maximal erreichte signifikante Wellenhöhe in der Kieler Innenförde Hs<1,3 m beträgt[66]. Auch hierbei ist zu beachten, dass die numerischen Simulationen aufgrund mangelnder Messdaten hinsichtlich der Seegangsparameter nicht kalibriert und validiert wurden. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die mit beiden Verfahren abgeschätzten Seegangsparameter eine richtige Größenordnung darstellen. Durch die Fortschreibung des Generalplans liegen keine geänderten Erkenntnisse vor.

Ökologie

Im Jahr 2018 erfolgte eine Kartierung der marinen Lebensräume entlang der Kiellinie[67], nach der Biotope bezüglich Küstenformen, Substrat und benthischer Gemeinschaften unterschieden wurden, hierunter auch besonders geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes. Lage und Wertigkeiten der ausgewiesenen Biotope sind bei Baumaßnahmen zu beachten.

Hydromorphologie – Bedingungen und Voraussetzungen für die technische Umsetzung von Bademöglichkeiten

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass an der Kiellinie zwar eine lange Uferlinie vorhanden ist,

64 NDR, 2017: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie befürchtet stärkeren Anstieg des Meeresspiegels. Norddeutscher Rundfunk NDR, Presseportal, 10.05.2017

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

66 Bruss, G.; Jimenez, N.; Eiben, H.; Mayerle, R., 2009: Entwicklung von Methoden zur Bestimmung maßgeblicher Bemessungsparameter für Küstenschutzanlagen an der deutschen Ostseeküste. Abschlussbericht 2.2 zum KFKI-Verbundprojekt Modellgestützte Untersuchungen zu extremen Sturmflutereignissen an der Deutschen Ostseeküste (MUSTOK), Kiel

67 MariLim, 2018: Kartierung der marinen Lebensräume für das Gebiet ‚Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang'. MariLim Gesellschaft für Gewässeruntersuchungen mbH, Schönkirchen

eine Badestelle mit Sandstrand jedoch fehlt, wurde in den letzten Jahren mehrfach die Möglichkeit der Einrichtung eines Sandstrandes an der Kieler Förde, insbesondere initiiert durch den Verein Stadtstrand e.V., in der Ratsversammlung wie in politischen Kreisen diskutiert. Es wurden zudem Untersuchungen zum Thema in Auftrag gegeben, unter anderem hydrodynamisch-morphodynamische Modellierungen zweier Varianten eines Sandstrandes nördlich des Sporthafens Düsternbrook[68]. Der aktuelle Stand der Planungen ist, dass die Einrichtung eines Sandstrandes zwar grundsätzlich als interessant angesehen wird, gegen eine solche Maßnahme jedoch die damit erforderliche großflächige Bedeckung von gesetzlich geschützten Flachwasserbiotopen mit Sand sowie die als hoch eingeschätzten Kosten zur Planung, Realisierung und zum Betrieb eines solchen Strandbereichs sprechen[69].

Voruntersuchungen zur morphologischen Entwicklung eines künstlichen Strandes zeigen, dass ein längs der Kiellinie installierter Sandstrand ohne Umwandung maßgebenden morphologischen Veränderungen zumindest bis in eine Wassertiefe von d=1,2 m unterliegen würde, die lediglich durch eine Umwandung des Strandbereichs vermindert werden könnten. Morphologisch stabiler wäre ein Strand, der sichelförmig an einer südlich installierten Endbuhne angelegt werden würde, wobei die Endbuhne mindestens bis in eine der Grenztiefe entsprechenden Wassertiefe von d=1,2 m zu führen wäre. Hierbei ist zu beachten, dass sich in Abhängigkeit vom Korndurchmesser des Strandmaterials eine Ausgleichsneigung einstellen wird.

Bei den beengten Platzverhältnissen in der Kieler Förde hinsichtlich der Nähe der Schifffahrtsrinne zum Ufer insbesondere im südlichen Untersuchungsgebiet zeigt dies an, dass in Abhängigkeit vom gewählten Korndurchmesser des einzubringenden Strandmaterials die Breite des trockenen Strandes und somit diejenige der Liegefläche begrenzt ist. Zur Darstellung der Problematik sei hier beispielhaft der Bereich des Seebads Düsternbrook gewählt. Die 2 m Wassertiefe bei Mittelwasser liegt am Seebad Düsternbrook rund 100 m von der Uferspundwand entfernt. Somit könnte man hier gemäß dem errechneten Ausgleichsprofils eine Breite eines trockenen Strandes vor der Spundwand von rund 70 m bei Verwendung von Grobsand und von rund 30 m bei Verwendung von Mittelsand realisieren.

Neben der Einrichtung eines künstlichen Strandes mit trockener Liegefläche und direkt anschließendem Unterwasserstrand ist auch eine Einrichtung einer allseits mit Bauwerken umfassten sandigen Liegefläche denkbar. In dem Fall müsste das fördeseitige Abschlussbauwerk von Badenden jedoch über eine Treppenanlage überwunden werden.

Neben den morphologischen Gesichtspunkten ist bei der Anlage eines Sandstrandes ebenfalls zu beachten, dass die Flachwasserbereiche einer erhöhten Besiedlung durch Benthos (alle in der Bodenzone lebende pflanzliche und tierische Organismen) unterliegen können, was für eine Badenutzung unvorteilhaft ist. Besonders nördlich des Seebads Düsternbrook besteht aktuell ein starker Bewuchs mit Seegras. Einerseits stellt ein Seegrasbewuchs ein schützenswertes Biotop dar und andererseits kommt es bei Zersetzung des Seegrases zu unangenehmen Geruchsentwicklungen. Darüber hinaus besiedeln Wasservögel oft vermehrt Strandbereiche, was zu einer weiteren Eutrophierung und somit zu einem verstärkten Wachstum von z.B. Algen führen kann. Insgesamt ist von einem erhöhten Unterhaltungsaufwand zur Reinigung eines Badestrandes an der Kiellinie auszugehen.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass eine zumindest einseitige Begrenzung eines Sandstrandes zur Minderung der Umlagerungen erforderlich sein wird. Der für einen Sandstrand erforderliche Platzbedarf ist neben der zu definierenden erforderlichen Größe des trockenen Strandes als Liegefläche maßgebend von der sich im Unterwasserbereich

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

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

einstellenden Strandneigung und somit von der Körnung des zu verwendenden Sandmaterials abhängig. Entlang der Kiellinie sind somit bei der Einrichtung eines Sandstrandes die folgenden Aspekte zu beachten:

- Im nördlichen Bereich der Kiellinie steht zwar eine relativ große Wasserfläche zur Einrichtung eines Strandes zur Verfügung, doch steht der intensive Seegrasbewuchs wie das hohe Aufkommen von Seevögeln einer qualitativ hochwertigen Strandnutzung entgegen.
- Zwischen der Bellevue-Brücke und dem Sporthafen Düsternbrook ist die Anlage eines Strandbades hinsichtlich der wasserseitigen Platzverhältnisse und der Umgebungsbedingungen am ehesten denkbar.
- Südlich des Sporthafens Düsternbrook sind dagegen die wasserseitigen Platzverhältnisse so begrenzt, dass die Ausbildung eines freien Strandprofils unter Wasser hinsichtlich der Nähe zur Fahrrinne als problematisch anzusehen ist. Hier wäre es ggf. erforderlich, den Unterwasserstrand oder gar den trockenen Strand zur Förde hin mit einem Abschlussbauwerk z.B. in Form eines geschütteten Steindamms zu begrenzen. Hiermit wäre die Attraktivität eines Sandstrandes wegen der ggf. nur begrenzten Zugänglichkeit zum Wasser eingeschränkt.

Zudem werden bei der Einrichtung eines Sandstrandes geschützte Unterwasserbiotope verbaut, was einerseits zu ggf. langfristigen Genehmigungsverfahren führt und andererseits ökologische Ausgleichsmaßnahmen bei Genehmigung nach sich zieht. Insgesamt erfordert die Anlage eines Sandstrandes eine vertiefte technische, ökologische und rechtliche Planung und Prüfung.

Unter Beachtung morphologischer, ökologischer, funktioneller, genehmigungsrechtlicher und wirtschaftlicher Gesichtspunkte ist die Installation eines Strandbereichs an der Kiellinie problembehaftet und gutachterlich abzulehnen.

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

- Örtliche Verteilung entsprechender Badestellen entlang der Kiellinie,
- Wassertiefen: Breitere Flachwasserbereiche sind lediglich im nördlichen Bereich ab der Bellevuebrücke in Richtung Gorch-Fock-Mole vorhanden, während im südlichen Bereich ufernah bereits größere Wassertiefen von 2 bis 3 m vorhanden sind,
- Schifffahrt: Der Abstand der Fahrrinne vom Ufer ist im mittleren und südlichen Bereich der Kieler Förde geringer als im nördlichen Bereich, womit die Wirkung der Schiffswellen am Ufer grundsätzlich im mittleren und südlichen Bereich der Kiellinie größer sind als im nördlichen Bereich,
- 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 entsprechende Biotope nicht spezifiziert,
- Rechtliche Fragestellungen zum Betrieb einer öffentlichen Badestelle bezüglich Verkehrssicherungspflicht und Kontrolle der Gewässergüte,
- Nutzungskonflikte mit dem Wassersport und der Berufsschifffahrt.

Hinsichtlich der örtlichen Verteilung von Badestellen entlang der Kiellinie ist eine Anlage im südlichen Bereich vorzuziehen. Aufgrund der ufernah bereits recht großen Wassertiefen und der zudem differierenden Auslegung der Anlage im Vergleich zur Bestandsanlage Seebad Düsternbrook ist die Nutzung eines Schwimmpontons mit Landzugang grundsätzlich angeraten. Entsprechend sind auch bereits die vorhandenen Bootsstege im südlichen Bereich der Kiellinie ausgebildet. Hinsichtlich eines öffentlichen Badestegs ist jedoch zu untersuchen, ob und wie ein Schwimmsteg bei einer ungünstigen Schiffsvorbeifahrt (ufernahe und schnelle Vorbeifahrt eines hohe Schiffswellen erzeugenden

Wasserfahrzeugs) und somit einer maßgebenden Wirkung von Schiffswellen eine ausreichende Verkehrssicherheit gewährleisten kann.

Ein zur Förde offener Badeponton wäre wegen der Wassertiefen lediglich für Schwimmer und nicht für Nichtschwimmer geeignet. Gegebenenfalls ist die Einrichtung einer wellenberuhigten Zone mit geringeren Wassertiefen (Nichtschwimmerzone) durch die Anlage als Badesteg und Wellenbrecher einzusetzenden Schwimmpontons fördeseits oder auch durch den Einsatz eines geschlossenen Pontonbereichs ähnlich dem Badeschiff in Berlin[70] möglich. Hiermit wäre ein mit Schwimmstegen umrandeter Flachwasserbereich vorhanden, und es wäre auch die Möglichkeit gegeben, die äußeren Schwimmstege zum Baden in der offenen Förde zu nutzen.

Grundsätzlich ist zu prüfen, in welcher Form die Kommune bei Einrichtung eines Badepontons der Verkehrssicherungspflicht nachzukommen hat. Es stellt sich die Frage, ob es als ausreichend angesehen werden kann, Warnschilder bezüglich möglicher Gefahren aufzustellen oder ob eine Beaufsichtigung durch Schwimmmeistergehilfen oder Rettungsschwimmer erforderlich ist[71]. Hinsichtlich der Gewährleistung der Gewässergüte an Badestellen sind in Schleswig-Holstein innerhalb der Badesaison vom 1. Juni bis 15. September mindestens monatlich[72] - an der Badestelle Düsternbrook erfolgt dies 14-tägig - Wasserproben zu entnehmen und zu analysieren. Entsprechende Informationen zur Gewässergüte sowie weitergehende Hinweise zur Badestelle und zum Badegewässer werden vom Land Schleswig-Holstein zu den einzelnen Badestellen im Internet zur Verfügung gestellt[73].

Bei der Einrichtung einer zusätzlichen permanenten Badestelle in der Kieler Förde ist zudem zu prüfen, inwieweit örtlich vorhandene Biotope gestört werden und ob gemäß der Unteren Naturschutzbehörde, des Umweltschutzamtes der Landeshauptstadt Kiel, eine Genehmigungsfähigkeit für eine entsprechende Anlage besteht. Zudem ist zu beachten, dass das Ufer entlang der Kiellinie nicht nur landseits, sondern auch wasserseits stark genutzt wird von Sportboothäfen, Fährbetrieben, aber auch von Bootsvereinen und öffentlichen Institutionen wie universitären Einrichtungen. Insofern ist wegen der örtlichen Enge bei der Einrichtung einer Badestelle von einem Nutzungskonflikt auszugehen, der zu klären ist.

Gemäß des Beschlusses des Ausschusses für Schule und Sport vom 13.09.2018[74] sollten weitere kurzfristige Lösungen zur Schaffung von Bademöglichkeiten in der innenstadtnahen Förde umgesetzt werden. Gemäß der Geschäftlichen Mitteilung des Dezernat IV der Stadt Kiel vom 27.02.2019[75] wurde kurzfristig zur Badesaison 2019 ein zusätzliches Schwimmareal im Bereich des Segelcamps durch Kiel Marketing eingerichtet, das über Schwimmstege erreichbar ist. Hierfür wurde die Hafenbenutzungsordnung hinsichtlich der Erlaubnis der Badenutzung in diesem Bereich der Förde geändert. In der Badesaison von Juni bis September übernimmt die Kieler Bäder GmbH die Badeaufsicht am Badesteg und es werden regelmäßig Wasserproben entnommen und analysiert. Die Toiletten des Segelcamps sowie die öffentliche WC-Anlage im Bereich der Mobilitätsstation an der Reventlouwiese werden von Badegästen genutzt.

Aufgrund der sehr guten Akzeptanz des provisorischen Badesteges an der Reventlouwiese, wurde im Jahr 2021 in den Sommermonaten auch am Fähranleger Bellevue das Baden erstmals ermöglicht (Drucksache 0094/2021). In dieser Zeit wird der Anleger nicht vom Fährbetrieb angesteuert und durch einen provisorischen Badeponton ergänzt. Die Evaluation konnte erfolgreich abgeschlossen

70 https://www.arena.berlin/veranstaltungsort/badeschiff/
71 Siehe z.B.: Mager, C., 2007: Die Sicherheit von Badestellen in Norddeutschland. Zeitschrift für öffentliches Recht in Norddeutschland (NordÖR), Heft 9/2007, 10. Jahrgang, Nomos Verlagsgesellschaft Baden-Baden
72 https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/B/badegewaesser/Downloads/GesundesBaden.pdf?__blob=publicationFile&v=1
73 Siehe z.B. für die Badestelle Kiel Düsternbrook: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/B/badegewaesser/DarstellungBadestelle.html#bgst=DESH_PR_0005
74 Beschluss des Ausschusses für Schule und Sport der Stadt Kiel vom 13.09.2018, Drucksache 0756/2018 in: Geschäftliche Mitteilung des Dezernat IV der Stadt Kiel vom 27.02.2019, Drucksache 0223/2019
75 Geschäftliche Mitteilung des Dezernat IV der Stadt Kiel vom 27.02.2019, Drucksache 0223/2019

werden. Von daher wurde der Probebetrieb mit dem Ratsbeschluss am 19.01.2023 (Drucksache 1093/2022) mit dem Ziel der Verstetigung mindestens bis 2024 verlängert.

Hinsichtlich der Einrichtung von Badestellen im Bereich der Kiellinie wird folgendes Vorgehen verfolgt:

- Stadtstrand: Von der Einrichtung eines Stadtstrandes wird unter Berücksichtigung morphologischer, ökologischer, funktioneller, wirtschaftlicher und genehmigungsrechtlicher Aspekte abgeraten.
- Seebad Düsternbrook: Ein Erhalt, eine Erweiterung und auch ggf. ein Neubau des Bestandsbades sind technisch möglich.
- Verstetigung der aktuellen, provisorischen Badestellen: Unter Berücksichtigung der Erfahrungen des Probebetriebs der schwimmenden Badestelle im Bereich der Reventlouwiese ab der Badesaison 2019 und der Nutzung des Fähranleger Bellevue als Badesteg ab der Saison 2021 wird das mittelfristige Ziel verfolgt, die Provisorien zu verstetigten Lösungen zu entwickeln. Dabei soll ein Neubau der Bellevuebrücke erfolgen, wobei beide Funktionen – Baden und Fähranleger – räumlich so organisiert wird, dass keine Konflikte auftreten, was Voraussetzung dafür ist, dass in den Sommermonaten Fährschiff-Anläufe wiederaufgenommen werden können.

Hochwasserschutz

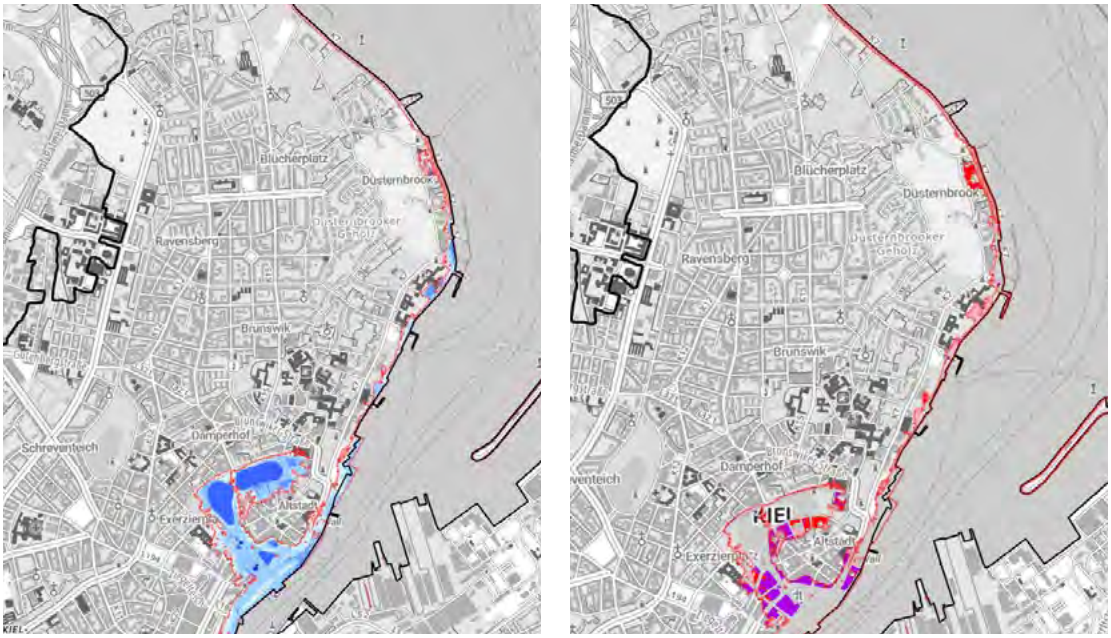
Nach dem Landeswassergesetz Schleswig-Holstein[76] gilt der Grundsatz, dass der Küsten- und Hochwasserschutz Aufgabe derjenigen ist, die davon Vorteile haben, sofern das Landeswassergesetz nicht ausdrücklich andere dazu verpflichtet. So sind Maßnahmen der Küstensicherung und des Schutzes kommunaler Infrastruktur gegen Hochwasser wie Promenaden, Straßen und Gebäude durch die Kommunen und der Schutz privaten Eigentums durch Dritte durchzuführen[77].

Insofern liegt grundsätzlich die Zuständigkeit des Schutzes gegen Überschwemmung der Infrastrukturanlagen entlang der Kiellinie bei der Stadt Kiel und der Schutz privaten Eigentums im Gebiet bei den jeweiligen Eigentümern. Bei der Realisierung der Schutzmaßnahmen durch die Stadt Kiel und durch Dritte kann der amtlich festgelegte Bemessungshochwasserstand BHW als Orientierungsmarke gewählt werden, er ist jedoch nicht verpflichtend. So wurde zwischen der Unteren Wasserbehörde Kiel und dem Stadtplanungsamt Kiel vereinbart, eine Schutzhöhe gegen Hochwasser von 2,60-2,70 m NHN entlang der Kiellinie anzusetzen[78]. Bei einem Neubau einer Hochwasserschutzanlage gemäß der Bemessungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holsteins ist zur Berücksichtigung der Unsicherheiten in der Abschätzung des möglichen Meeresspiegelanstiegs infolge Klimawandel eine Baureserve in der statischen Bemessung wie im geometrischen Design von 0,50 m zu berücksichtigen.

Der Hochwassergefahrenkarte eines 200-jährlichen Hochwasserereignisses ist zu entnehmen, dass große Teile der Innenstadt Kiels überschwemmungsgefährdet sind (siehe Abbildung Hochwassergefahrenquelle). Die überschwemmungsgefährdeten Flächen im Bereich der Kiellinie begrenzen sich jedoch wegen der natürlichen Topographie im Gebiet auf einen schmalen Streifen entlang der Promenade und der Kiellinie mit örtlichen Verbreiterungen in erster Linie in Grünflächenbereiche hinein. Gebäude sind nur vereinzelt betroffen wie das Gebäude der Wasserschutzpolizei. 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 § 80 Landeswassergesetz (LWG) Schleswig-Holstein.

Hinsichtlich der Nutzung der Kiellinie ist zu beachten, dass als Folge des Klimawandels erhöhte Mittelwasserstände wie Extremwasserstände anzunehmen sind. Somit wird erwartet, dass Überflutungen der Kiellinie

76 Wassergesetz des Landes Schleswig-Holstein (Landeswassergesetz) in der Fassung vom 11. Februar 2008
77 https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/K/kuestenschutz_fachplaene/Ostseekueste/4_0_gesamtkonzept.html
78 Information per Email Untere Wasserbehörde Kiel an Stadtplanungsamt Kiel, vom 22. März 2019



A168 und A169 Hochwassergefahrenkarte eines Hochwasserereignisses mit einer Jährlichkeit von 200 Jahren (Referenzwasserstand HW200 = NHN +2,60 m) - HWGK HW200[79]

in Zukunft häufiger auftreten und höher auflaufen. Hiermit muss insbesondere innerhalb der Sturmflutsaison vom 1. Oktober bis 15. April gerechnet werden.

Entlang der Kiellinie existieren keine expliziten Hochwasserschutzanlagen. Vielmehr stellen die Höhenlagen der vorhandenen Uferschutzwerke den Schutz gegen Hochwasser dar. Vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt wurde das Bauwerksbuch der Anlage 612, der vor der Seeburg befindlichen Schwergewichtswand mit Vorschuhung, sowie die Machbarkeitsstudie zur Grundinstandsetzung des Abschnitts 11. In Abschnitt 7 ist die Höhe der Bauwerksoberkante und somit die Promenadenhöhe mit +2,58 m NN angegeben. In Abschnitt 11 weist das Bestandsbauwerk eine Höhenlage der Oberkante von +2,30 m NN auf[80]. Gemäß der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist eine Erhöhung der Bauwerksoberkante auf +2,50 m NN vorgesehen. Somit unterschreiten die Bestandshöhen der Promenade zumindest in diesen Abschnitten den BHW des Landes Schleswig-Holstein um 0,80 m bzw. 0,60 m, wobei hinsichtlich der erforderlichen Höhenlage einer hochwassersicheren Promenade zusätzlich zum Bemessungswasserstand der örtliche Wellenauflauf anzusetzen ist. Auch wenn in den weiteren Abschnitten entlang der Kiellinie keine Angaben zu den Höhenlagen der Bauwerksoberkanten vorliegen, sind entlang der Kiellinie keine maßgebenden Höhenunterschiede der Uferschutzwerke zu erkennen und auch die Hochwassergefahrenkarte zeigt, dass die Promenade insgesamt keine hochwasserfreie Lage aufweist. Zu beachten ist zudem, dass auch die südlich anschließenden Uferschutzbauwerke am Ostseekai des Seehafens Kiel keine Hochwasserfreiheit garantieren.

Es ist jedoch zu beachten, dass entlang der Kiellinie selbst lediglich einzelne Objekte einer Überflutung bei einem schweren Hochwasser ausgesetzt sind und die Überschwemmungsgefahr in erster Linie die Promenade, die Straße Kiellinie sowie angrenzende Grünflächen betrifft.

79 http://zebis.landsh.de/webauswertung/pages/map/default/index.xhtml
80 IL, 05.03.2012: Machbarkeitsstudie zur Grundinstandsetzung Hindenburgufer Kiel – Abschnitt 4 – Varianten, Schnitte. INROS Lackner AG, Rostock

Zur Realisierung eines linienhaften Schutzes gegen extreme Hochwasserstände entlang der Kiellinie entsprechend einer festgelegten Höhenmarke können grundsätzlich die folgenden Maßnahmen ergriffen werden:

- Erhöhung der Geländeoberkante der Uferschutzbauwerke entlang der Kiellinie um das erforderliche Höhenmaß – hier mit Erhöhung des Geländesprungs und des Abstands der Promenade zum mittleren Wasserspiegel unter Einsatz sehr hoher Investitionskosten; unter Berücksichtigung des hierfür erforderlichen hohen Bauaufwands wäre eine Realisierung eines entsprechenden Hochwasserschutzes nur über einen langen Zeitraum entsprechend einer Ertüchtigungsplanung der Uferschutzwerke möglich.
- Teilweise Erhöhung der Geländeoberkante der Uferschutzbauwerke in Kombination mit einem Aufsatz in Form einer Hochwasserschutzwand entlang der Kiellinie – hiermit Schaffung einer Barriere zwischen Promenade und Uferkante, die zur Durchwegung an den Steganlagen, Brücken und Hafenstandorten zu unterbrechen und mit mobilen Verschlüssen zu versehen ist; auch diese Variante ist mit einem hohen Investitions- und Bauaufwand verbunden.
- Bau einer rückwärtigen Hochwasserschutzwand unter Verbleib der Höhenlage der Oberkante der Uferschutzanlagen – hiermit Schaffung einer Barriere zwischen Promenade und Düsternbrooker Weg, die zur Durchwegung an den Verbindungswegen zu unterbrechen und mit mobilen Verschlüssen zu versehen ist; auch hier sind hohe Investitionskosten zu erwarten und die mobilen Systeme sind im Hochwasserfall zeitgerecht zu schließen.

Sämtliche Varianten eines linienhaften Schutzes gegen extreme Hochwasserstände führen zu maßgebenden Barrierewirkungen förde- bzw. stadtseits und sind südlich an ausreichend hochliegendes Gebiet anzuschließen, womit eine Querung des Verkehrswegs Düsternbrooker Weg mit einem mobilen Verschluss erforderlich wäre. Zudem sind neben den Schwierigkeiten in der stadtplanerischen Einbindung hohe finanzielle Mittel zur Realisierung sowie zum Erhalt der Funktionalität mobiler Verschlüsse der Hochwasserschutzlinie erforderlich.

Unter Berücksichtigung der wenigen hochwassergefährdeten Gebäude entlang der Kiellinie ist ein Verzicht auf einen linienhaften Schutz gegen extreme Hochwasserstände empfehlenswert. Die wenigen betroffenen Gebäude können durch Schutzmaßnahmen direkt am Gebäude oder durch eine nahe des Gebäudes vorgesetzte Wand gegen Überflutung geschützt werden. Dies ist umso mehr realisierbar, da sich keine Insellagen ergeben, sondern Wegebeziehungen zum höherliegenden Gebiet auch bei Eintritt eines extremen Wasserstands verbleiben.

Die Nutzung der Kiellinie selbst wäre somit wie bisher hochwasserangepasst zu gestalten, also eine Nutzung ohne hochwassersensible feste Bauten und Räumung hochwassersensibler mobiler Bauten bei Warnung vor hohen Wasserständen bzw. während der Hochwassersaison von Oktober bis April.

Unter Berücksichtigung der mit dem Klimawandel langfristig erwarteten erhöhten Mittelwasserstände und somit auch der Verschärfung von Extremwasserständen ist es dennoch angeraten, bei einer Neugestaltung von Uferschutzwerken und Wegen entlang der Kiellinie tendenziell eine Erhöhung der Höhenlage zu prüfen. So führt bereits ein Aufsatz auf das Uferschutzwerk von wenigen Dezimetern zu einer Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten der Promenade bei erhöhten Wasserständen. Wellenüberlaufmengen werden hiermit bei erhöhten Wasserständen reduziert, so dass eine Sperrung des jeweiligen Bereichs bei moderaten Hochwasserereignissen nicht erforderlich wird. Es ist jedoch zu beachten, dass hiermit erst nach erfolgter sukzessiver Sanierung bzw. Erneuerung der Uferanlagen eine Verbesserung des eigentlichen Hochwasserschutzes entlang der Kiellinie erreicht werden könnte, da lediglich eine bereichsweise Erhöhung ohne seitlichen Anschluss an höher liegendes Gebiet erfolgen würde. Hierfür müssten die vorhandenen Wege und Straßen zusätzlich mit mobilen Systemen geschlossen werden.

Im Rahmen der Auslobung für den Freiraumwettbewerb wurde als eine Empfehlung für die Gestaltung der Promenade die Nutzungseinschränkung durch häufigere Hochwasserereignisse mit den durch den Klimawandel erwartbaren erhöhten Mittelwasserständen mit angesetzt. 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. Am BBU erreicht der Pegelstand NHN +2,67. Diese Höhenlagen können ohne maßgebende Nutzungs- und Sichteinschränkungen entlang der Kiellinie bei einer Sanierung oder Neuanlage von Uferschutzwerken durch Aufkantungen realisiert werden. Bei nutzungsbedingten Öffnungen sind entsprechende mobile Schutzvorkehrungen mit einzuplanen (s. Auslobungstext zum Wettbwerb S. 53).

Grundsätzlich liegt die Definition der geforderten Schutzhöhe, ob kurzfristig zu erreichen in Form von Hochwasserschutzwänden oder sukzessive bei Erneuerungs- und Anpassungsmaßnahmen der Uferschutzwände entlang der Kiellinie bei der Stadt Kiel.

4.7.2 Wasserbauwerke im Planungsgebiet

Die Wasserbauwerke im Untersuchungsgebiet umfassen Ufereinfassungen, Sportboothäfen, Seebrücken (teilweise mit Hochbauten), Stege und Pontons. Zu den meisten Bauwerken im Planungsgebiet liegen Inspektionsberichte vor, die einen gemischten Zustand der Anlagen von weitgehend schadensfrei bis abgängig belegen.

Ufereinfassungen

Die Ufereinfassungen entlang der Kiellinie bestehen überwiegend aus Spundwänden (1.873 m) sowie aus Schwergewichtsmauern (1.320 m). Zudem ist ein Abschnitt von 220 m geböscht ausgeführt.

Die Spundwände wurden überwiegend in den 1990er bis 2000er-Jahren mithilfe von Stahlvorplattungen, Stahlbetonfertigteilen oder Betonplatten saniert. Ein 490 m langer Abschnitt zwischen dem Sportboothafen Düsternbrook und dem Anleger Bellevue war jedoch so erneuerungsbedürftig, dass der Promenadenabschnitt seit 2015 aus Verkehrssicherungsgründen gesperrt war. Aufgrund der Dringlichkeit konnte die Ufereinfassung als vorgezogene Maßnahme mit Hilfe der Städtebauförderung als erste Phase der Einzelmaßnahme „Umgestaltung der Promenade am Berthold-Beitz-Ufer“ erneuert werden. Zudem ist auch die Ufereinfassung der Promenade vor dem Landeshaus hochgradig erneuerungsbedürftig, so dass auch hier im Jahr 2023 ein Antrag auf Dringlichkeit gestellt wurde, um eine Sperrung für Besucher*innen der Promenade zu verhindern. Die einzelnen Uferabschnitte sind in Tabelle 2 aufgelistet und in Abb. 170 dargestellt.

Abschnitt	Länge	Ausführung	Baujahr	Zuletzt erneuert/ Instand gesetzt	Erneuerung/ Instandsetzung geplant
1	90 m	Spundwand; Instand gesetzt mit Stahlbetonfertigteilen und Stahlbetonholm	1959	2005	
2	188 m	Vorschuhung Steg mit kombinierter Spundwand, Stahlbetonfertigteilen und Stahlbetonholm		1998	

3	270 m	Spundwand, Instand gesetzt durch Stahlvorplattung	1960/61	1995	Planung ab 2024
4	130 m	Spundwand, Instand gesetzt mit Stahlbetonfertigteilen und Stahlbetonholm	1969	2000	
5	275 m	Spundwand, Instand gesetzt mit Stahlbetonfertigteilen und Stahlbetonholm	1969	2004	
6	280 m	Spundwand, Instand gesetzt durch Stahlvorplattung	1969	2001/ 2002	
7	91 m	Schwergewichtswand mit Granitsteinvorsatz, Vorschuhung Steg mit Spundwand, Stahlbetonfertigteilen und Stahlbetonholm	1910	2006	
8	220 m	Böschung Granit, Vorschuhung Steg, mit Spundwand, Stahlbetonfertigteilen und Stahlbetonholm		2009 - 2011	
9	140 m	Spundwand, Vorschuhung Steg, mit Spundwand, Stahlbetonfertigteilen und Stahlbetonholm			

T 02 Uferbefestigungen Kiellinie[81]



A170 Bereiche 1 bis 11 der Uferbefestigungen Kiellinie

81 Tiefbauamt Kiel: Lageplan der Uferwand Hindenburgufer, Maßstab 1:5.000, erstellt am 5.5.1997, ergänzt am 20.02.2017

10	490 m	Spundwand mit Betonfertigteil-platten		2021-2024	
11	1.320 m	Schwergewichtswand mit Granit-steinvorsatz	1910		Mittelfristig ab-schnittsweise

Sportboothäfen

Entlang der Kiellinie befinden sich von Nord nach Süd die folgenden Sportboothäfen, die von der Sporthafen Kiel GmbH betrieben werden[82] (vgl. Karte 10 auf S. 93).

- Sporthafen Wik, 189 Wasserliegeplätze, 3 m Wassertiefe,
- Sporthafen Düsternbrook, 316 Wasserliegeplätze, 20 Landliegeplätze, 2 bis 4 m Wassertiefe,
- Blücherbrücke, 19 Wasserliegeplätze mit 3 m Wassertiefe und 3 Wasserliegeplätze 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 im Eigentum des Eigenbetriebs Beteiligungen, die Reventloubrücke im Süden und die Bellevuebrücke im Norden. Beide Anleger werden von der Förde-Fährlinie angefahren; der Reventlouanleger ist zudem der Westuferanleger der Schwentinefährlinie. Von den beiden Anlegern ist bisher nur der Reventlouanleger barrierefrei ausgeführt. Die Bellevuebrücke ist nicht barrierefrei und darüber hinaus sanierungsbedürftig. Eine Sanierung oder ein Neubau ist notwendig. Die Bellevue-Brücke war für den Fährverkehr auch teilweise gesperrt. Angestrebt wird ein Neubau der Bellevuebrücke

Seebad Düsternbrook

Im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes befindet sich das anlässlich der olympischen Spiele 1936 erbaute Seebad Düsternbrook mit angeschlossener Gastronomie, der Seebar Düsternbrook. Das Seebad hat vom 15. Juni bis 15. September täglich geöffnet, während die Gastronomie ganzjährig betrieben wird. Neben der Möglichkeit des Schwimmens in der Kieler Förde auf 60 m-Bahnen mit Sprungbrett existieren ein Nichtschwimmerbereich sowie Sonnenliegen und Strandkörbe. Zudem ist das Ausleihen von Ausrüstungen zum Stand-Up-Paddling möglich. Neben den Sommeröffnungszeiten können Club-Mitglieder des Seebads Düsternbrook ganzjährig den Badesteg nutzen.

Das Seebad Düsternbrook stellt die einzige offizielle Badestelle im Gebiet dar. Die Wassertiefen im Badebereich liegen zwischen 0,5 und 3,5 m. Ein Sandstrand ist nicht vorhanden; der Zugang zum Wasser erfolgt von der Seebrücke aus über Treppen.

Während im Badebereich südlich der Brücke des Seebads Düsternbrook vergleichsweise wenig Unterwasserbewuchs vorhanden ist, sind die nördlich anschließenden Bereiche zumindest im Sommer stark mit Bewuchs versehen.

Es besteht ein hoher Sanierungsbedarf des Seebads Düsternbrook. Bei einer Erweiterung und Modernisierung der Bestandsanlage Seebad Düsternbrook (siehe Hinweise im Abschnitt zur Hydromorphologie, S. 142) sollte das Augenmerk auf die Bewahrung historischer Elemente in Verbindung mit moderner Technologie gelegt werden, um so einen attraktiven Freizeitort mit Alleinstellungsmerkmal zu schaffen. Hiermit kann das Seebad Düsternbrook nicht nur das Interesse der Kieler Bevölkerung, sondern auch das der Touristen wecken und so auch zu einer Erhöhung der sommerlichen durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von Gästen in Kiel führen. Alternativ kann auch über einen Neubau des Seebades Düsternbrook nachgedacht werden.

82 Tiefbauamt Kiel: Lageplan der Uferwand Hindenburgufer, Maßstab 1:5.000, erstellt am 5.5.1997, ergänzt am 20.02.2017

Stege, Brücken, Pontons

Neben den Sporthäfen, den SFK-Anlegebrücken sowie dem Seebad Düsternbrook befinden sich acht teilweise mit Pontons ausgestattete Stege und Anlegebrücken entlang der Kiellinie, die sich im Eigentum der Verwaltung der Stadt, der Universität, dem Institut für Meereskunde, von Sportvereinen oder in privater Hand befinden[83]. Sie werden für Forschungsarbeiten und zum Anlegen von Forschungsschiffen, zum Einsetzen von Ruder-, Paddel- und Segelbooten sowie gastronomisch und im Rahmen von Wassersportevents genutzt.

Übersicht: Stärken und Schwächen im Bereich Wasserbau und Hochwasserschutz

Stärken	Schwächen
• Geringe Strömungsgeschwindigkeiten • Begrenzte Seegangbelastung • Ufernah geringe Wassertiefen • Morphologisch stabiler Zustand • Erhaltenswerte Schwergewichtsmauer • In Betrieb befindliche Fähranleger Bellevue und Reventloubrücke • Barrierefreier Anleger an der Reventlou Brücke • Fünf in Betrieb befindliche Sportboothäfen • Neben den Fähranlegern und den Sportboothäfen acht teilweise mit Pontons ausgestattete Stege und Anlegebrücken • Wenige permanente Bauten im Überschwemmungsgebiet an der Kiellinie	• Zwar konnte die Ufereinfassung im Bereich zwischen dem Sportboothafen Düsternbrook und dem Anleger Bellevue (Berthold-Beitz-Ufer) bereits als vorgezogene Maßnahme erneuert werden, jedoch steht die zweite Phase zur Gestaltung der Promenade noch aus (in Vorbereitung) • Hoher Erneuerungsbedarf der Promenade mit Ufereinfassung im Bereich des Landeshausufers zwischen Reventloubrücke und Wasserschutzpolizei • Anleger Bellevue ist nicht barrierefrei ausgebaut und sanierungsbedürftig • Mit Ausnahme des Seebads Düsternbrook keine dauerhaften direkten öffentlichen Zugänge zum Wasser (nur zwei provisorische Anlagen) • Fehlende wasserseitige Aufenthaltsqualität (öffentlich zugänglicher Steg) im Bereich Kiellinie Nord • Hoher Sanierungsbedarf des Seebads Düsternbrook, ggf. Neubau erforderlich • Fehlende barrierefreie Zugänge zum Wasser • Erneuerungsbedarf der Ufereinfassungen, Brücken, Stege und Pontons, zumeist nicht barrierefrei gestaltet • Keine hochwasserfreie Lage der Promenade

83 Sporthafen Kiel, 2012: Mach fest in Kiel! Bei uns ist das Meer zu Hause. Sporthafen Kiel Gmb

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Bestandsanalyse
Wasserbauwerke

- Sportboothäfen
- Seebad
- Stege, Brücken, Pontons
- Anlegebrücken

- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K20 Wasserbauwerke

4.8 Technische Infrastruktur

Die Stadtwerke Kiel versorgen die Region und das Untersuchungsgebiet mit Strom, Gas, Wasser und Wärme, das Tiefbauamt ist für das Abwasser verantwortlich. In diesem Kapitel werden sowohl Wasser, Gas, Strom und Wärme als auch die Beleuchtung und Breitbandversorgung näher betrachtet.

4.8.1 Wasserversorgung

Die Wasserversorgung wird in Kiel über vier Wasserwerke gewährleistet. Das Wasserwerk Schulensee ist das größte und leistungsstärkste Wasserwerk der Stadtwerke Kiel.

Im Untersuchungsgebiet sind Versorgungsleitungen aus den Werkstoffen Grauguss, Gusseisen, Stahl und Polyvinylchlorid (PVC) verlegt. Eine Ertüchtigung ist im Einzelfall zu prüfen. Zudem befindet sich im Untersuchungsgebiet auf der Lindenallee unterhalb des Maritim Hotels ein Notbrunnen zur Sicherstellung der Wasserversorgung im Bedarfsfall.

4.8.2 Abwasserentsorgung

Im Untersuchungsgebiet findet die Ableitung von Regenwasser und Schmutzwasser getrennt statt (Trennsystem). Das Regenwasser wird in Richtung Förde geleitet, das Schmutzwasser fließt zum Klärwerk Bülk. Die öffentlichen Hauptkanäle verlaufen vorwiegend im Unterbau der Straßen. Der Zustand der Anlagen wird vom Tiefbauamt regelmäßig überwacht. Dort, wo es notwendig wird, erfolgt eine Sanierung bzw. Erneuerung der Kanäle. Einzelne private Kanäle sind ebenfalls vorhanden. Zu Schäden an diesen Anlagen liegen keine Daten vor. Schmutzwasserpumpstationen befinden sich im Bereich Carl-Loewe-Weg und Reventlouwiese. Im Zuge des steigenden Meereswasserspiegels kann es je nach Höhenlage der Einleitungsstellen zu Rückstau in den Kanälen kommen, sodass die Niederschlagswasserentwässerung nicht gesichert werden kann. Um dieser Problemlage entgegenzuwirken, wird eine naturnahe Regenwasserbewirtschaftung bei Umgestaltungen mit einbezogen.

Die Abwasserentsorgung der Landeshauptstadt Kiel und zahlreicher Umlandgemeinden findet im Klärwerk Bülk statt. Im Jahre 1906 wurde genehmigt, das gereinigte Abwasser am Eingang der Förde in die Ostsee einzuleiten. Heute besteht das moderne Klärwerk aus Anlagen für eine 3-stufige Klärung, einem Blockheizkraftwerk (BHKW), drei 26 m hohen Faultürmen sowie einem Gasspeicher. Die Anlage versorgt sich nach den Zielen der Klimaschutzstrategie Kiels bei Strom und Wärme komplett selbst. Die Erneuerung des BHKW sowie des Gasspeichers und die Umrüstung des Zwischenpumpwerks auf energieeffizientere Pumpen sind wichtige Schritte zur autarken Energieversorgung. Ergänzt werden die schon umgesetzten Maßnahmen durch die Erneuerung von Luftverdichtern (Belebungsbecken) sowie eine Photovoltaikanlage auf einer Lagerhalle.



A171 Temporäre Stromkästen, September 2018

Energiemix Strom (2022)	
Kohle	15,1 %
Erdgas	67,6 %
Atom	2,9 %
Sonstige fossile Energieträger	0,4 %
Erneuerbare Energien	14,0 %

Energiemix Wärmenetze (2023)	
Erdgas	83,2 %
Müll	16,2 %
Biomethan	0,6 %
Strom	< 0,1 %

A172 Energiemix

4.8.3 Gas-, Strom- und Wärmeversorgung

Die Gas-, Strom- und Wärmeversorgung erfolgt seit mehr als hundert Jahren durch die Stadtwerke Kiel AG. Heute werden mehr als 74.500 Wohnungen und zahlreiche öffentliche Immobilien über das Wärmenetz versorgt. Herzstück der Kieler Wärme ist das Innerstädtische Verbundnetz, gespeist aus sechs Heiz(kraft)werken. Diese Art der Strom- und Wärmeversorgung wird als sauber und umweltschonend eingeschätzt. Im Zuge des Klimaschutzprogramms wird Kiel seine Heiz- und Heizkraftwerke in den nächsten Jahren auf den Betrieb mit erneuerbaren Energien umstellen. Ein Umsetzungsplan bis 2035 ist vorhanden.

Nach dem Prinzip der Kraft-Wärme-Kopplung erzeugt das Küstenkraftwerk K.I.E.L. gleichzeitig Strom und Wärme, welche das Untersuchungsgebiet durch den Fördetunnel auf Höhe des Carl-Loewe-Weges erreichen. Im Untersuchungsgebiet ist entsprechend eine Heizwasserversorgung gegeben. Außerdem sind eine Gas-Hochdruckleitung aus Stahl und weitere Versorgungsleitungen im Mitteldruckbereich vorhanden. Im Sinne der Klimaschutzziele und der Kommunalen Wärmeplanung ist eine höhere Anschlussdichte an das bzw. ein Ausbau des Fernwärmenetzes anzustreben und ein Rückbau der Gasversorgung zu prüfen. Für die Nutzungen im Hafenbereich (Vereine und Veranstaltungen) sind zudem temporäre und mobile Stromkästen unterschiedlicher Art vorhanden. Hierbei reicht die vorhandene Infrastruktur, insbesondere im Bereich der Sporthäfen nicht aus, um emissionsfreie Elektroboote zu laden.

4.8.4 Beleuchtung

Der Betrieb der Straßenbeleuchtung in der Landeshauptstadt Kiel wurde nach einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren im Jahr 2007 an die swb Beleuchtung GmbH (swb) für 20 Jahre vergeben. Im Beleuchtungsvertrag mit der swb ist eine Mindestbeleuchtung (Kieler Standard) entsprechend den Regeln der Technik festgeschrieben worden. Bei Neubau und Erneuerung muss die swb diesen Standard einhalten.



A173 Kipp-Leuchte am Berthold-Beitz-Ufer, September 2018



A174 Unterschiedliche Leuchten am Hafen, September 2018

Das 2010 beschlossene Lichtkonzept Innenstadt bildet die Grundlage für alle städtischen lichttechnischen Planungen in der Stadtmitte. Zudem werden Empfehlungen für die Gestaltung von Gebäuden, Plätzen, Parks und Brücken gegeben. Aus dem Lichtkonzept Innenstadt geht hervor, dass die Lichtfarbe an der Förde zukünftig bei 4.000K liegen soll.

Für die Leuchten im Untersuchungsgebiet liegt bislang keine einheitliche Gestaltungskonzeption vor. Derzeit sind überwiegend jeweils 3,2 m hohe Masten mit einer Louis Poulsen Kippleuchte sowie weitere Mastleuchten montiert. Bei den privaten Anlagen werden teils gestalterisch sehr hochwertige Leuchten eingesetzt. Trotzdem wird durch das Nebeneinander verschiedener Leuchtenarten ein uneinheitlicher Eindruck generiert. Für ein besseres Erscheinungsbild sollten die Leuchtenarten besser aufeinander abgestimmt werden.

Im nördlichen Bereich stehen die Mastleuchten zwischen Wik und Bellevuebrücke nur einseitig auf der dem Fördehang zugewandten Straßenseite. Eine Ausleuchtung des Fuß- und Radweges findet hier nicht statt. Nur der Überweg für Fußgänger*innen auf Höhe der Seebadeanstalt Düsternbrook wird zusätzlich mit einer gegenüberstehenden Mastleuchte beleuchtet.

Ab der Bellevuebrücke trennen sich die Verkehrswege auf. Entlang der Kiellinie ist eine Straßenbeleuchtung auch hier nur einseitig gegeben. Die Promenade des Berthold-Beitz-Ufers wird durch die Kippleuchte erhellt. Der dazwischenliegende Fahrradweg wird nicht zusätzlich beleuchtet.

Insgesamt wird die Beleuchtung im Bereich der Kiellinie als unzureichend eingeschätzt. Dies wurde auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung deutlich gemacht. Viele Einwohner*innen wünschen sich beispielweise ergänzende Beleuchtung entlang der Kiellinie, die das Gebiet auch am Abend attraktiver machen kann.

Innerhalb des Düsternbrooker Fördehangs ist die Beleuchtungssituation besonders kritisch. Nur

eine Mastleuchte auf Höhe des Dianenspiegels konnte in der Bestandsaufnahme aufgenommen werden. Weitere Beleuchtungselemente, welche Sicherheits- und/oder Leitfunktionen übernehmen, konnten innerhalb der Grün- und Parkanlagen nicht festgestellt werden.

Insgesamt wird die Beleuchtung entlang der Kiellinie unterhalb des Düsternbrooker Fördehangs als unzureichend eingeschätzt. Da sie oft nur einseitig und auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet erfolgt, werden die Bereiche für den Fuß- und Radverkehr vernachlässigt. Einerseits wird die Sicherheits- und Leitfunktion in diesen Bereichen nicht gewährleistet, andererseits wird die Beleuchtung der Aufenthalts- und Verbindungsfunktion nicht gerecht. Die Beleuchtung der Grün- und Parkanlagen stellt zudem eine besondere Herausforderung dar.

4.8.5 W-LAN / Internet

In Ergänzung des Leitungsnetzes wurden zudem an zahlreichen Orten Indoor- und Outdoor-W-LAN-Hotspots durch das Land Schleswig-Holstein eingerichtet. Mit der Kennzeichnung #SH_WLAN werden an folgenden Orten kostenfreie Drahtlosverbindungen angeboten:

- Eingang Kiellinie gegenüber der Kunsthalle,
- Sporthafen Seeburg, nördlich des Endes des Ostseekais sowie am Verwaltungsgebäude,
- Geomar Helmholtz-Zentrum für Ozeanforschung Kiel, Aquarium/ Seehundbecken,
- Schwanenwiese an der Kiellinie,
- Rudergesellschaft Germania e.V., Haupt- und Nebengebäude,
- Restaurant Flygge/ Rune Sauna Kiel, Gebäude und Außenbereich,
- Sporthafen Kiel GmbH, Verwaltungsgebäude sowie Hafenmeister Blücherbrücke,
- zur Kieler Woche an der Kiellinie und der Krusenkoppel,
- Kieler-Kanu-Klub e.V. und Segelcamp powered by Stadtwerke Kiel (indoor),
- Mehrere Standorte Reventlouwiese, Sporthafen Düsternbrook: Reventloubrücke und Hafenmeister,
- Haltestelle DSI Reventloubrücke und KVG Reventlou,
- Haltestelle Landtag Richtung Marinestützpunkt sowie Richtung Innenstadt,
- Wasserschutzpolizeirevier Kiel,
- Kieler-Yacht Club, Restaurant Steffen Henssler Kiel,
- Kiellinie am Graf-Luckner-Zeichen,
- Sporthafen Wik.



A175 Mastleuchte am Dianenspiegel, Juni 2018

Das Projekt #SH_WLAN ist ein Projekt der Omnis WLAN GmbH, die für die Vermittlung, Vermarktung und Netzausbau gegründet wurde. Das Angebot funktioniert ohne Account und Passwort, ist in Datenmenge und Dauer der Nutzung unbeschränkt und verbindet sich automatisch nach dem ersten Login. Die Sparkassen Schleswig-Holsteins sind Premium-Partnerinnen des Angebotes.

Für die Durchführung von Sportgroßveranstaltungen, hierbei insbesondere für die Übertragung von Live-Streams der Events, fehlen jedoch notwendige High-Speed-Internetanschlüsse im Bereich der Kiellinie.

Übersicht: Stärken und Schwächen im Bereich technische Infrastruktur

Stärken	Schwächen
• Trennsystem der Abwasserentsorgung • Bestehende Fernwärmeversorgung • Teils hochwertige private Beleuchtungselemente • Offene WLAN-Hotspots • Kiellinie zumindest grundhaft durchgehend beleuchtet	• Teils fehlende Strom- und Wasseranschlüsse für Vereine, fliegenden Handel und Veranstaltungen • Kein einheitliches Beleuchtungskonzept • Häufig nur einseitig geführte und auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Beleuchtung • Fehlende Sicherheits- und Leitfunktion der Beleuchtung für den Fuß- und Radverkehr • Fehlende Aufenthaltsqualität und mangelnde Verbindungswirkung durch unzureichend gestaltete Beleuchtungen und Beleuchtungsanlagen • Unterschiedliche Formen und Qualitäten der privaten Beleuchtungselemente führt zu einem uneinheitlichen Erscheinungsbild • Möglicher Rückstau in den Regen- und Abwasserkanälen in Folge des steigenden Meeresspiegels.

5 Klima und Umwelt

Die zunehmende Veränderung des Klimas und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Infrastruktur und das Leben der Bürger*innen Kiels werden stetig fühl- und sichtbarer. Wetterextreme wie zunehmende Trockenheit, steigende Temperaturen, Überschwemmungen u.a. infolge von Starkregenereignissen treten vermehrt und in kürzeren Abständen auf. Als direkt an die Ostsee grenzende Stadt ist langfristig ebenfalls mit einem Anstieg des Meeresspiegels zu rechnen, der v. a. im Bereich der Kiellinie merkbar sein wird (s. Kapitel 4.7.1).

Um auf die kommenden Veränderungen des Klimawandels besser vorbereitet zu sein, sollten grundsätzlich zwei Handlungsstränge verfolgt werden: Klimaschutz, auch Mitigation[84] genannt, und die Klimafolgenanpassung (Adaption). Beide Strategien müssen für eine nachhaltige und klimagerechte Stadtentwicklung weiterverfolgt werden – sowohl die Reduzierung der Treibhausgase zum Schutz des für uns Menschen erträglichen Klimas als auch der Umgang mit den nicht mehr vermeidbaren Folgen.

Klimaschutz

Die Aufgabe der Mitigation besteht darin, die Treibhausgasemissionen auf Null oder nahe Null zu reduzieren (Klimaneutralität). Maßnahmen auf globaler und nationaler Ebene können unterstützt werden, jedoch ist ein Herunterbrechen auf die lokale Ebene und die Umsetzung entscheidend. Neben der Erschließung von regenerativen Energiequellen, energieeffizientem Bauen und Sanieren, sind auch Maßnahmen im Verkehrssektor wichtig (Umstellung der Antriebsart im Individualverkehr von fossil zu elektrisch, die Reduktion der Anzahl von Kfz insgesamt, Ausbau energieeffizientes ÖPNV-Netz etc.) sowie die Reduzierung des Strom- und Wärmeverbrauches.

Der Masterplan 100 % Klimaschutz umfasst etwa 250 Klimaschutz- sowie Umsetzungsmaßnahmen. Für das Untersuchungsgebiet sind Maßnahmen wie 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. Bei Bau- und Infrastrukturmaßnahmen sind Flächen für erneuerbare Energien sinnvoll zu integrieren. Dazu zählt vor allem die Nutzung der Sonnenenergie durch Photovoltaik und auf Grundlage der Kommunalen Wärmeplanung Geothermie und Kaikantenaktivierung. Zur Reduzierung des Wärmebedarfs ist die energietische Beschaffenheit und die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung zu prüfen und ggf. zu optimieren.



A176 Handlungsbereiche Klimafolgenanpassung

Mit dem Ausruf des Klimanotstandes wurde das mit dem Masterplan 100 % Klimaschutz schon beschlossene Ziel der Landhauptstadt Kiel[85] weiter verschärft, sodass nun Klimaneutralität bereits vor 2050 zu erreichen ist. Sowohl gemäß des Bundes-Klimaschutzgesetztes (KSG) als auch des Energiewende- und Klimaschutzgesetzes (EWKG) Schleswig-Holsteins ist bis zum Jahr 2045 eine Netto-Treibhausgasneutralität zu erreichen. Die Landeshauptstadt Kiel ist diesen Zielen verpflichtet

84 Mitigation: Folgenabschwächung, wird hier für Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasen verwandt

85 Der Treibhausgasausstoß ist bis zum Jahr 2050 um mindestens 95 % gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren und der Endenergieverbrauch mindestens zu halbieren, Masterplan 100 % Klimaschutz, 2017

und strebt an, die übergeordneten Ziele vor der gesetzlichen Verpflichtung zu erreichen. Für das Untersuchungsgebiet bedeutet dies, dass die im vorigen Absatz genannten Maßnahmen von daher verstärkt weiter zu verfolgen sind.

Klimafolgenanpassung

Die Entwicklung und Umsetzung von Strategien und Maßnahmen, die den Schutz von Mensch und Umwelt bei den nicht mehr vermeidbaren Folgen in den Vordergrund stellen, wird unter dem Begriff der Klimafolgenanpassung zusammengefasst. Genauso wie beim Klimaschutz kommt bei der Adaption die Umsetzung auf der regionalen und lokalen Ebene und somit der Stadtentwicklung eine maßgebliche Rolle zu. Die Handlungserfordernisse in Deutschland betreffen abhängig von der geographischen Lage der Kommune die folgenden vier Themen mit unterschiedlicher Gewichtung: gradueller Temperatur- und Meeresspiegelanstieg, Trockenheit und Niedrigwasser, Starkregen, Sturzfluten und Hochwasser sowie Hitze[86].

Ein verbessertes und verändertes Regenwassermanagement, eine Anpassung des Küstenschutzes mit naturbasierten Elementen, eine Erhöhung des Grünanteils durch Dach- und Fassadenbegrünungen sowie eine Erhöhung von Verschattungselementen können zur Anpassung beitragen. Multifunktionale Nutzungen von Flächen und Synergieeffekten bei den Maßnahmen spielen darüber hinaus eine wichtige Rolle.

86 Gem. Umweltbundesamt: Die Risiken des Klimawandels, 2021

5.1 Klimatrend in Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein gibt es einen ungebrochenen Trend der Erwärmung[87]. Es kam zu einem Anstieg der Jahresmitteltemperatur um 1,6°C seit 1881 und zu mehr Tagen mit sehr hohen Temperaturen und längeren Hitzeperioden. Diese können erhebliche negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben, bis hin zu einer hitzeinduzierten Übersterblichkeit. Ein weiterer Anstieg der mittleren Temperatur ist zukünftig zu erwarten. Der Deutsche Wetterdienst (DWD) geht von einem Anstieg der Jahresmitteltemperatur zwischen 1,2 und 1,9°C gegenüber dem Vergleichszeitraum 1971-2000 für den kurzfristigen Planungshorizont (2031-2060) aus. Somit ist es sehr wahrscheinlich, dass hohe Temperaturen und Hitzeperioden häufiger auftreten werden.

Auch die Jahresniederschlagsmenge ist seit 1881 gestiegen, die Menge ist jedoch jährlich sehr variabel. Das 30-jährige Mittel vom aktuellen Referenzzeitraum von 1991-2020 liegt etwa 3 % höher als der Mittelwert vom davorliegenden Referenzzeitraum 1961-1990. Für die Zukunft ab 2031 wird mit einer Zunahme des mittleren Jahresniederschlages um 4 bis 6 % gerechnet. Langfristig ab 2060 kann die Zunahme beim Weiter-wie-bisher-Szenario um 9 % betragen. Wenn Klimaschutzmaßnahmen greifen, kann diese Zunahme deutlich abgeschwächt werden. Weiter kam es seit 1951 zu einer leichten Zunahme der Häufigkeit von Starkregenereignissen. Dies ist für Schleswig-Holstein insofern relevant, als dass es aufgrund der Topografie des Landes zu schweren Überflutungen und somit größeren Schäden kommen kann. Lokale Überflutungen werden dabei durch Faktoren wie das Maß der baulichen Nutzung und den Versiegelungsgrad beeinflusst . Eine belastbare Prognose ist jedoch aus den derzeitig vorliegenden Modellen nicht abzuleiten.

Die Vulnerabilität von Stadt und Landschaft wird jedoch sehr stark von der jährlichen Niederschlagsverteilung bestimmt. Die Szenarien zeigen bei den Niederschlagsmustern eine mittlere bis deutliche Niederschlagszunahme im Frühjahr und Winter, während für den Sommer langfristig ein Rückgang festzustellen ist. Im Herbst ist je nach Szenario von einer geringfügigen bis deutlichen Zunahme zu rechnen. Von daher ist auch mit verstärkten Trocken- und Dürreperioden im Sommer zu rechnen.

Durch die veränderten Niederschlagsverteilungen ist auch mit einer Änderung der mittleren jährlichen Sonnenscheindauer zu rechnen, die in Rückkopplung auch wieder die Niederschlagsverteilung mitbestimmen wird. Dabei ist in Schleswig-Holstein eine leichte Erhöhung von rund 100 Stunden pro Jahr im vieljährigen Mittel zu beobachten. Analog zur Niederschlagsverteilung sind die Erhöhungen der Sonnenscheindauer insbesondere im Frühjahr bis Herbst zu beobachten, im Winter gibt es kaum Veränderungen.

Aufgrund der Lage zwischen zwei Meeren ist für Schleswig-Holstein eine Veränderung der Windverhältnisse und des Meeresspiegels bedeutsam. Bei den Windverhältnissen ist seit 1950 ein schwacher, leicht abfallender Trend zu beobachten. Jedoch zeigt die gemittelte Messreihe eine deutliche Schwankungsbreite bei den einzelnen Jahren. Insgesamt gibt es große regionale Unterschiede innerhalb des Bundeslandes. Auch wird derzeit davon ausgegangen, dass innerhalb des kurzfristigen Planungshorizontes wahrscheinlich keine oder nur geringfügige Änderungen eintreten. Langfristig können noch keine Prognosen hergeleitet werden.

Anders sieht es beim Meeresspiegelanstieg aus. Die dokumentierten Anstiege für Nord- und Ostsee liegen derzeit für die Nordsee bei einem mittleren Meeresspiegelanstieg von 2,4 cm/Jahrzehnt, bei der Ostsee mit zwischen 1,4 und 2,0 cm/Jahrzehnt etwas niederiger. Die Szenarien des IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) gehen von einem wahrscheinlichen globalen Meeresspiegelanstieg zwischen 33 bis 62 cm (hohe Klimaschutzmaßnahmen) und 63 bis 101 cm (Business as usual) aus, durch die hohe Wärmespeicherfähigkeit der Ozeane und Rückkopplungen können diese Werte jedoch deutlich überschritten werden. Der Meeresspiegelanstieg an

87 Die folgenden Ausführungen fußen auf DWD (2023): Klimareport Schleswig-Holstein; 2. aktualisierte Auflage, Deutscher Wetterdienst, Deutschland sowie Dr. Insa Meinke (2021), Norddeutsches Küsten- und Klimabüro, Helmholtz-Zentrum Hereon, Geesthacht

den deutschen Küsten wird annähernd gleich mit dem globalen verlaufen. Die Auswirkungen sind eine erhöhte Gefahr von und bei Sturmfluten und allgemeiner Überflutung der küstennahen Infrastruktur.

In Zusammenhang damit steht auch die Entwicklung der Wassertemperaturen, die mit dem Meeresspiegelanstieg in positiver Rückkopplung korreliert. In den letzten Jahrzehnten ist ein langfristiger Erwärmungstrend bei beiden Meeren zu verzeichnen, für die Ostsee beträgt er seit 1990 0,58°C pro Jahrzehnt. Da langfristig eine weitere Zunahme zu erwarten ist, wird die Gefahr durch Überflutung küstennaher Infrastruktur weiter gesteigert.

Allen beschriebenen klimatischen Einflussfaktoren ist eins gemeinsam: ihre Entwicklung fördert die Entstehung von Extremereignissen, egal ob es sich um eine längere Phase von hohen Temperaturen (Anzahl der heißen Tage > 30°C, Dauer der Hitze- und Trockenperioden), Starkregenereignisse, Hochwasser, Stürme mit hohen Windgeschwindigkeiten oder andere Wetterphänomene handelt. Insgesamt wurde für alle Ereignisse in der letzten Referenzperiode eine Zunahme der Anzahl und der Intensität festgestellt. Dies bedeutet sowohl eine steigende Belastung für Bebauung und Infrastruktur als auch für Katastrophenschutz und weitere Institutionen[88].

88 Beispiele u.a. Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (2022): Starkregen – Herausforderung für den Bevölkerungsschutz, Bonn und Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (2019): Klimawandel – Herausforderung für den Bevölkerungsschutz, Bonn

5.2 Klimaausblick Kiel

Kiel ist gemäß der Klimawirkungs- und Risikoanalyse Deutschland (KWRA 2021) dem Klimaraumtyp „Küsten“ zuzuordnen. Mit diesem Klimaraumtyp verbunden sind eine leichte Zunahme der durchschnittlichen Temperatur, eine leichte Zunahme der Hitzetage, eine leichte Zunahme der Trockenheit und eine starke Zunahme des Starkregens. Zugleich gehört Kiel zu den Regionen mit einer hydrologischen und küstenspezifischen Veränderung (Meeresspiegelanstieg). Im Vergleich zu anderen Regionen Deutschlands werden Extremwerte und starke Veränderungen erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt (nach dem Jahr 2060) erreicht. Da jedoch die bisherigen Anstrengungen sowohl auf internationaler, nationaler als auch regionaler und lokaler Ebene unzureichend sind, sind die prognostizierten Auswirkungen auch früher und in stärkerem Maßstab möglich.

Das Climate Service Center Germany (GERICS) hat für Kiel und die angrenzenden Landkreise einen Klimaausblick[89] erhoben. Danach ist mit einer Temperaturzunahme von 0,2 – 2,9° C bis 2065 zu rechnen. Eine Zunahme der heißen Tage auf bis zu 9 Tage im Jahr ist möglich, ebenso eine Zunahme von tropischen Nächten auf bis zu 11 Tage im Jahr (beides Maximum, der Median liegt bei unter einem halben Tag im Jahr bzw. 1 Tag im Jahr, je nach Szenario). Gegenläufig entwickeln sich Frost- und Eistage.

Die Änderung der Niederschlagsmuster folgt im Wesentlichen den Trends im Bundesland Schleswig-Holstein. Es ist eher mit einer Zunahme des Niederschlages zu rechnen, dieser kann bis zu +15,5 % im Jahresmittel betragen – der Median liegt zwischen +3 und +5,3 %. Die Projektionen ergeben jedoch eine große Bandbreite im Jahresverlauf sowie zwischen Minimum und Maximum. Auch bei den wahrscheinlichen Trockentagen im Jahr ist die Spanne (von -14 bis +15 Tagen) groß. Im günstigsten Szenario verändert sich bei den Niederschlägen nur geringfügig etwas.

Die Windgeschwindigkeiten werden in Kiel und Umgebung tendenziell abnehmen.

89 Helmholtz-Zentrum Hereon GmbH, GERICS: Klimaausblick Kiel 2023, online unter https://www.gerics.de/klimaausblick-landkreise

5.3 Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet

Die direkte Wasserlage wirkt ausgleichend auf Temperaturextreme an der Kiellinie. Aufgrund der hohen Anzahl an Grün- und Freiflächen und einem im Vergleich geringen Versiegelungsgrad des Gebietes wird das Mikroklima trotz zukünftig steigender Temperaturen voraussichtlich ungefähr gleich bleiben oder sich nur geringfügig ändern.

Auch die Szenarien für die Niederschlagsentwicklung deuten darauf hin, dass es im Bereich des Untersuchungsgebietes vergleichsweise wenig Änderungen geben wird, zumindest was das ganzjährige Wasserangebot angeht. Da auch hier mit einer Verschiebung zu mehr Hitzeperioden und heißen Tagen wie auch zu mehr Starkregenfällen zu rechnen ist, ist die Erhaltung der Grün- und Freiflächen in Verbindung mit Maßnahmen zur Wasserrückhaltung, -speicherung und Verlangsamung von Wasserabfluss (Versickerung) ein wichtiger Baustein. Die vorhandenen Grün- und Freiflächen der Kiellinie wirken temperaturregulierend und in Teilen schattenspendend. Die Erhaltung ihrer Funktionsfähigkeit ist ein wesentlicher Schwerpunkt bei Klimaschutz und -anpassung. Je nach Grünfläche können unterschiedliche Maßnahmen zum Einsatz kommen. Um den heißen Tagen zu begegnen, sollten an geeigneten Stellen entlang der Promenade Schattenplätze integriert werden.

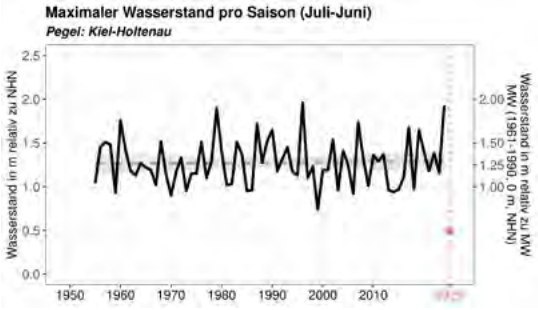
Der Ausbau der erneuerbaren Energien als ein wesentlicher Teil für ein klimaneutrales Kiel spielt im Untersuchungsgebiet durch die geringere Anzahl an Gebäuden eine untergeordnete Rolle. Derzeit geprüft wird die wasserseitige Möglichkeit einer Energieerzeugung durch Kleinwindkraftanlagen. Aufgrund der vielen Gebäude in öffentlicher Hand ist ein Einsatz von Photovoltaik- und Solarthermieanlagen empfehlenswert, da hiervon eine starke Vorbildwirkung für private Eigentümer ausgeht. Durch die Inbetriebnahme des Küstenkraftwerks der Stadtwerke Kiel im Januar 2020 wurde schon eine maßgebliche CO_2-Reduktion gegenüber dem Vorgänger Gemeinschaftskraftwerk erreicht. Die Stadtwerke Kiel planen ebenfalls die jetzige Energieinfrastruktur in den nächsten Jahren klimaneutral auszugestalten.

Die zunehmende Häufung von Hochwasserereignissen ist eine weitere, wichtige Auswirkung des Klimawandels auf Kiel. Die aktuelle Studienlage geht davon aus, dass langfristig selbst bei sehr niedrigen Treibhausgasemissionen und einem damit moderaten Meeresspiegelanstieg Sturmfluten deutlich häufiger und intensiver auftreten werden. Bei einem weiterhin ungebremsten Treibhausgasausstoß können Sturmfluten, die heute statistisch alle 200 Jahre auftreten bis zum Ende des 21. Jahrhunderts etwa alle zwei Jahre auftreten. Aufgrund des bis dahin höheren Meeresspiegels werden sie höher auflaufen und sich entsprechend intensivieren. Demnach sind anpassbare und nachhaltige Küstenschutzmaßnahmen notwendig. Genauso sind klimaresiliente und -angepasste Nutzungsformen umzusetzen. Wie aus den Grafiken des Helmholtz-Zentrums hervorgeht und im Kapitel 4.7.1 beschrieben, werden derzeit an der Kiellinie keine Änderungen erwartet, die von der fortgeschriebenen Hochwasserplanung abweichen.

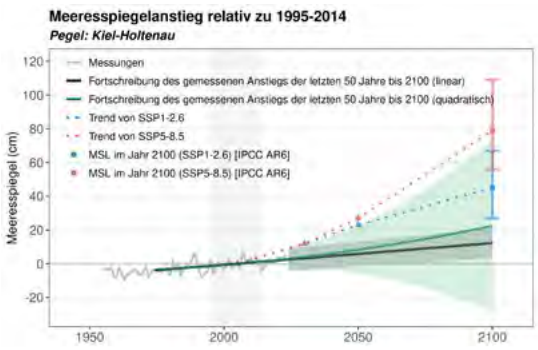
Bei den vorhandenen Gebäuden sollten weitere Maßnahmen zum Hochwasserschutz geprüft und ggf. umgesetzt werden.

So sind bei einem Pegelstand von +1,5 m über NN nur einzelne Bereiche an der Kiellinie von einer Überschwemmung betroffen.

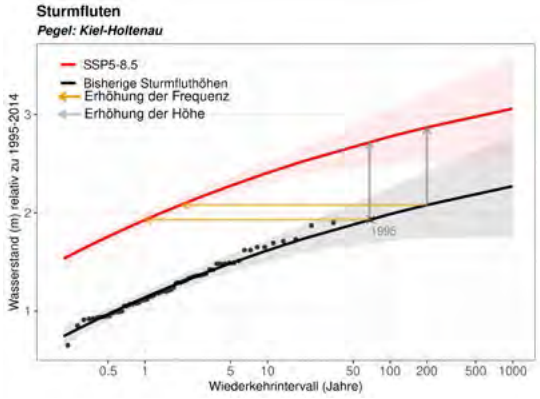
Dazu zählen insbesondere die Sporthafenanlagen, die Fähranleger und Teile der Landesministerien. Bei höheren Pegelständen breiten sich die betroffenen Bereiche aus, bis bei einem Pegelstand von 3,5 m über NN die gesamte Kiellinie mit einem größeren Anteil der anliegenden Gebäude betroffen ist. Weitere Grundlagen zum Schutz der Küstenlinie werden im Kapitel 4.7.1 beschrieben.



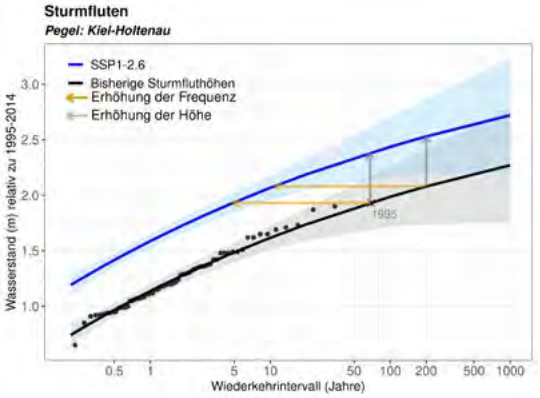
A177 Maximaler Wasserstand in der Saison



A178 Prognose des relativen Meeresspiegelanstiegs in Kiel bis 2100



A179 Mögliche Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs in Kiel auf die Sturmfluthöhe und -frequenz bei derzeitigem Trend



A180 Mögliche Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs in Kiel auf die Sturmfluthöhe und -frequenz bei Trend mit CO_2-Einsparung



A181 Überschwemmungsgebiete bei 1,5 m über NN



A182 Überschwemmungsgebiete bei 3,5 m über NN

Zusammenfassend betrachtet werden die Auswirkungen des Klimawandels auf das Untersuchungsgebiet moderat ausfallen. Anpassungsmaßnahmen sowie Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, sind insbesondere beim Hochwasserschutz und bei den Grün- und Freiflächen umzusetzen.

6 Zusammenfassende Bewertung

Die bisherigen Untersuchungsergebnisse im Rahmen der VU werden im Folgenden zusammengefasst und bewertet.

Das Untersuchungsgebiet wird im Osten durch die Uferpromenade Kiellinie und im Westen durch den im nördlichen Bereich parallel verlaufenden Grünzug Düsternbrooker Fördehang begrenzt. Im Süden bildet der Eingang zur Kiellinie die Grenze und im Norden die Orchideenwiese.

Im Folgenden sollen nunmehr aufbauend auf der Bestandsanalyse die Potenziale und Bedarfe für das Untersuchungsgebiet benannt werden.

6.1 Stärken und Potenziale

Für die weitere Qualifizierung der Kiellinie und des Düsternbrooker Fördehanges kann auf eine Vielzahl an Planungskonzepten zurückgegriffen und aufgebaut werden.

Der gewachsene Stadt-, Park- und Landschaftsraum mit Denkmalqualität wird durch wechselnde und heterogene Bau-, Raum- und Grünabfolgen städtebaulich geprägt. Die baulichen Strukturen sind zur Förde ausgerichtet. Groß- wechseln sich mit Kleinstrukturen, historischer Bestand mit Neubauten, Hochpunkte mit Eingeschossern, dichte Bebauung mit Grün- und Freiflächen ab. Neben den Villen an der Bismarckallee hat auch die Abfolge der qualitätsvollen Großbauten ab dem Kieler Schloßgarten bis zum Institut für Weltwirtschaft und der Übergang in die nachfolgende Villenstruktur eine hohe städtebauliche Qualität. Eine Besonderheit ist das baukulturell hochwertige Villenviertel entlang der Bismarckallee.

Kiellinie

Mit der Agglomeration von Verwaltungs-, Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen einerseits und Wassersport, Gastronomie- und Hoteleinrichtungen andererseits wird das Untersuchungsgebiet durch vielfältige Nutzungen geprägt. Der Landtag Schleswig-Holsteins und die Landesministerien, das Weltwirtschaftsinstitut, die Zentrale Bibliothek sowie die zur CAU gehörenden wissenschaftlichen und kulturellen Einrichtungen machen das Untersuchungsgebiet zu einem multifunktionalen Arbeits- und Repräsentationsort Kiels.

Darüber hinaus ist die Kiellinie eng mit Aktivitäten und Nutzungen im und auf dem Wasser verknüpft. Bademöglichkeiten bieten derzeit die Seebadeanstalt Düsternbrook, sowie der provisorische Badesteg gegenüber der Reventlouwiese und das in den Sommermonaten über einen Ponton ermöglichte Baden am Bellevueanleger. Das Baden wird voraussichtlich bei fortschreitendem Klimawandel noch stärker nachgefragt werden, sowohl als Freizeitaktivität als auch als Erfrischung bei zunehmendem Hitzestress. Segel-, Ruder- und Kanuvereine sind hier ansässig und verzeichnen einen großen Zulauf. Ihre Steganlagen und Liegeplätze prägen das Bild der Kiellinie in hohem Maße. Den Sportboothäfen kommt bei der Attraktivität der Kiellinie eine besondere Rolle zu. Neben ihrer Funktion für den Wassertourismus besitzen sie auch für die Gastronomie eine entscheidende Rolle. Gemeinsam mit der Promenade, den Steganlagen und Brücken sind sie ein Alleinstellungsmerkmal für das Untersuchungsgebiet.

Der Kiellinie kommt insgesamt eine überragende Bedeutung als Tourismus- und Austragungsort für Großevents zu. Die Kieler Woche ist ein weithin bekanntes Segelevent und ein großer Wirtschaftsfaktor für die Stadt. Die Summe der Segelsport-Großereignisse, der an der Kiellinie ansässigen Segel- und Rudervereine prägt zudem das Selbstverständnis Kiels als sailing city. Die Kiellinie ist die Visitenkarte der Stadt von internationalem Rang.

Die Kiellinie hat als zentrale Nord-Süd-Achse heute schon eine herausragende Bedeutung für den

Fuß- und Radverkehr und bietet auch aufgrund der geringen Höhenunterschiede das Potenzial, noch weit über die heutige Nutzung hinaus eine attraktive Hauptverkehrsachse für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung als Baustein der Mobilitätswende zu werden. Dies gilt sowohl für den Alltags- als auch für den touristischen und Freizeitverkehr zum Zweck der Naherholung.

Die bestehenden Bushaltestellen decken das Untersuchungsgebiet gut ab. Sie sind überwiegend barrierefrei ausgebaut.

Die beiden Anlegestellen der Fördefährlinie und der Schwentinefähre haben eine herausragende Bedeutung für den Fähr- und Schiffsverkehr im Untersuchungsgebiet. Hervorzuheben ist hierbei der neugebaute, barrierefreie Fähranleger Reventlou, der als Verknüpfungspunkt zwischen Fährverkehr, Linienbus und Radverkehr fungiert. Mit Einrichtung einer Mobilitätsstation im Jahr 2022 und Integration der Schwentinefähre in das Veloroutennetz wurde der provisorische Standort entsprechend gestärkt.

Offene WLAN-Hotspots bieten an verschiedenen Orten wie Sportboothäfen kostenfreien Internetzugang für Bewohner*innen und Besucher*innen.

Düsternbrooker Fördehang

Von besonderer städtebaulicher und historischer Bedeutung sind die Stadt- und Landschaftsansichten von der Förde auf das Untersuchungsgebiet und umgekehrt. Wechselseitige Blickbeziehungen von den Fördehängen auf die Kiellinie und weiter auf das Wasser bieten die Möglichkeit, den Düsternbrooker Fördehang und die Kiellinie stärker zu verbinden. Die vorhandenen Aussichtspunkte innerhalb der Parkanlagen sind beliebte Anlaufpunkte für Erholungssuchende und stellen eine visuelle Verbindung der Grünanlagen mit der Förde her.

Die Abfolge von Gründenkmalen innerhalb des Untersuchungsgebietes und der mit diesen in enger Beziehung stehenden Baudenkmale gilt als einzigartig. Die denkmalprägende Zeitschicht ist das 19. Jahrhundert im Kontext des englischen Landschaftsgartens mit weiten Sichtachsen, gebauten und landschaftlichen Sichtbezügen, Aussichtspunkten und einem differenziert gewählten Wegesystem. Dahinter steht das große Bedürfnis der Romantik des 19. Jahrhunderts Naturbegeisterung erlebbar zu machen.

Den Gründenkmalen Krusenkoppel, Düsternbrooker Gehölz, Forstbaumschule und Diederichsenpark kommt eine hohe historische und kulturlandschaftliche Bedeutung zu. Die historischen Parkanlagen und naturnahen Wälder werden durch wertvolle, artenreiche Baumbestände und ein hügeliges Terrain eiszeitlichen Ursprungs geprägt. Dabei spielt die besondere Topographie eine wesentliche Rolle als Referenz an die Ursprungslandschaft und als Erlebnisfaktor z.B. mit den identifizierten Biotopen und maritimen Lebensräumen an der Kiellinie und im Fördehang.

Durch den eiszeitlichen Ursprung und der geringen anthropogenen Überformung hat der Fördehang in seiner heutigen Ausgestaltung eine besondere geologische und landschaftliche Bedeutung.

Das Untersuchungsgebiet übernimmt mit seiner Lage am Wasser und den vielfältigen und weitläufigen Parkanlagen und Grünflächen eine überaus wichtige Erholungs- und Freizeitfunktion für die Bewohnerschaft und die Gäste Kiels sowie für das Stadtklima im weiteren Umfeld. Die wohnungsnahen und zentral gelegenen Grünflächen wirken sich positiv auf das Wohnumfeld der dortigen Wohnlagen aus. Auch auf die innerstädtische Biodiversität haben die Grün- und Freiflächen sowie die marinen Lebensräume einen maßgeblichen, positiven Einfluss. Um die positiven Auswirkungen zu erhalten, sind im weiteren Verfahren deshalb die naturschutz- und artenschutzrechtlichen Anforderungen bei den einzelnen Maßnahmen zu berücksichtigen.

Übersicht: Stärken und Potenziale im Untersuchungsgebiet

Stärken	
Übergreifend • Vielzahl an Planungsgrundlagen liegen als Ausgangspunkt für Weiterentwicklungen vor • Von besonderer städtebaulicher, historischer und auch touristischer Bedeutung sind die Stadt- und Landschaftsansichten von der Förde auf das Untersuchungsgebiet und umgekehrt • Die vorhandene Artenvielfalt sowohl im Wasser als auch an Land ist schützenswert. • Insbesondere der fördeseitige Seegraswiesenbestand ist für den Ostseeraum ein wichtiges und nur noch gering vorkommendes marines Biotop. Kiellinie • Kiellinie ist integraler Bestandteil und Herzstück der Qualifizierung der Wasserkante • Gewachsener Stadt-, Park- und Landschaftsraum mit Denkmalqualität ist städtebaulich geprägt durch wechselnde und heterogene Bau-, Raum- und Grünabfolgen • Die Kiellinie ist Standort sowohl für Politik, Repräsentation, Wirtschaft, Forschung und Wissenschaft als auch für Tourismus, Freizeit und Gastronomie sowie für Sport und Veranstaltungen • Die Kiellinie ist Tourismusdestination und Austragungsort für Großevents • Die Kiellinie ist zentrale Nord-Süd-Achse für den Fuß- und Radverkehr • Die beiden Anlegestellen der Förde-Fährlinie und der Schwentinefähre verbinden das Ost- und Westufer miteinander	Düsternbrooker Förderhang • Landschaftsschutzgebiet Kieler Fördeumgebung (Düsternbrook) als ältestes Kieler Schutzgebiet (seit 1980) und 63 ha großen Flächenkulisse mit den Teilräumen Krusenkoppel, Düsternbrooker Gehölz, Diedrichsenpark und Forstbaumschule. Stark hügelige Topographie mit zum Fördeufer hin abfallenden Hängen ist mit Wald, Rasen oder Großbaumbewuchs sowie hohem prägenden Waldanteil mit vielen verschiedenen Laubholzarten und Parkanlagenbereichen mit alten, z.Teil dendrologische bedeutungsvollem Baumbestand bewachsen • Die Abfolge von Gründenkmalen innerhalb des Untersuchungsgebietes und der mit diesen in enger Beziehung stehenden Baudenkmale und Archäologischen Denkmale gilt als einzigartig. • Den Gründenkmalen Krusenkoppel, Düsternbrooker Gehölz, Forstbaumschule und Diederichsenpark kommt eine hohe historische und kulturlandschaftliche Bedeutung zu. Die denkmalprägende Zeitschicht ist das 19. Jahrhundert im Kontext des englischen Landschaftsgarten mit weiten Sichtachsen, gebauten und landschaftlichen Sichtbezügen, Aussichtspunkten und einem differenziert gewählten Wegesystem. Dahinter steht das große Bedürfnis der Romantik des 19. Jahrhunderts Naturbegeisterung erlebbar zu machen. • Die in der Grünanlage integrierte Freilichtbühne Krusenkoppel ist in den Sommermonaten eine sehr gut besuchte Spielstätte diverser kultureller Veranstaltungen mit überregionaler Bedeutung.

Potenziale

- Einbindung der Kiellinie und des Düsternbrooker Fördehangs in den städtebaulichen Gesamtkontext durch Aufstellung eines Rahmenplans mit Gestaltungshandbuch und Beleuchtungskonzept. Die Kiellinie als Promenade verbindet die Agglomeration unterschiedlich genutzter Gebäude mit den Steganlagen, Brücken und Grünflächen. Über Straßen, Wege und Treppen wird sie mit dem Düsternbrooker Gehölz verbunden
- Gesamtheitliche Herausbildung der Wasserkante Kiels durch die Qualifizierung der Promenade entlang der Kiellinie und ihrer Aufenthaltsqualitäten
- Durch Erneuerung der Promenaden mit Uferbefestigung im Bereich des Berthold-Beitz-Ufers und Landeshausufers kann die Chance ergriffen werden, die Linienführungen an gewandelte Anforderungen anzupassen
- Stärkung der Wirtschaftsleistung der Kiellinie durch gestiegene Freizeit- und touristische Nutzung in Folge einer Umgestaltung der Promenade und Freiflächen (Gastronomie und Veranstaltungen)
- Setzung neuer kultureller Akzente wie die Errichtung einer modernen Einrichtung am heutigen Standort des GEOMAR zum Schwerpunktthema Meeresforschung
- Verstetigung der provisorischen Bademöglichkeiten am Badesteg Reventlou und Fähranleger Bellevue (hier in Multifunktion mit Fährbetrieb)
- Verstetigung und gestalterische Aufwertung des Segelcamps
- Multicodierung[90] kann unterstützen, die Kiellinie in Balance zu halten. Mit der Lage am Wasser und den dahinterliegenden weitläufigen Parkanlagen und Grünflächen erhält das Untersuchungsgebiet eine überaus wichtige Erholungs- und Freizeitfunktion für die Bewohnerschaft und die Gäste sowie eine stadtklimatische Funktion für das weitere Umfeld
- Die Kiellinie bietet ein besonderes Potenzial, die Mobilitätswende zu unterstützen durch die Stärkung und Verknüpfung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Personennahverkehr
- Tradition der Naturbegeisterung der Romantik fortführen: Die Topographie von Förde und Düsternbrooker Gehölz ist eine Referenz an die Ursprungslandschaft und als Erlebnisfaktor z.B. mit den identifizierten Biotopen und maritimen Lebensräumen an der Kiellinie und am Fördehang
- Stärkung als Erholungsgebiet mit zahlreichen Angeboten für Spiel und Sport sowie niedrigschwellige Badeangebote für die breite Öffentlichkeit mit für die Freizeitfunktion entsprechender Infrastruktur
- Potenzial der Reventlouwiese als öffentliche Aufenthalts-, Freizeitsport- und Veranstaltungsfläche ausbauen
- Aufbaumöglichkeiten der Stände zur Kieler Woche verbessern sowie Besucher*innenlenkung ermöglichen

90 Multicodierung (von Stadträumen) - Qualifizierung von Orten für unterschiedliche Nutzungen und Qualitätsanforderungen durch Sicherung der Lesbarkeit, Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Aneignungs- und Interpretationsfähigkeit sowie mehrdimensional erlebbare Raumausstattungen. Raumtaktik zur Sicherung der Vereinbarkeit unterschiedlicher Nutzungen und Akteursbeziehungen mit dem Ziel der Förderung resilienter Raumstrukturen (hier Stadtlandschaft).

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Zusammenfassende Bewertung
Stärken

Straßen, Wege und Plätze
- Gute ÖPNV-Anbindung
- Anbindung ins Stadtgebiet
- Attraktive Fuß-/Radwegeverbindungen
- Zugänglichkeit der Wasserkante
- Hohe Parkplatzkapazitäten
- Veloroute Premiumradweg
- Fährverbindung

Grün- und Freiräume
- Sportboothäfen als Aushangeschild
- Abwechslungsreicher Grüngürtel
- Öffentliche Freiflächen
- Bademöglichkeiten
- Überregional wichtiger Veranstaltungsort
- Prägendes Landschaftselement Fördehang
- Landschaftsschutzgebiet
- Seegrasbestände

Gebäude und Städtebau
- Aussichtspunkte
- (Öffentliche) Gebäude mit Strahlkraft
- Vielfältige Gastronomieangebote
- Touristisches Potenzial

- Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K21 Stärken und Potenziale

6.2 Mängel und Konflikte

Im Untersuchungsgebiet können erhebliche Funktions- und Substanzschwächen nachgewiesen werden. Hierbei werden nach § 136 Abs. 3 BauGB zwei Arten von Missständen unterschieden, die sich im konkreten Fall auch überlagern können:

Substanzschwächen

Substanzschwächen liegen nach § 136 BauGB vor, wenn „das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht“. Bei der Beurteilung sind nach § 136 (3) Nr. 1 BauGB insbesondere zu berücksichtigen:

- die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,
- die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
- die Zugänglichkeit der Grundstücke,
- die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
- die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
- die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen; insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen, die vorhandene Erschließung; maßgebend ist im Untersuchungsgebiet die vorhandene Bebauung oder die sonstige, nicht durch Bebauung geprägte Beschaffenheit (z.B. Nutzungen ohne Bebauung, Verkehrsanlagen, Grünanlagen, Altlasten)

Funktionsschwächen

Funktionsschwächen liegen vor, wenn das Untersuchungsgebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen. Beispielhaft sind in § 136 (3) Nr. 2 BauGB die nachfolgenden Funktionen aufgezählt, deren Erfüllung bzw. Funktionsfähigkeit beeinträchtigt sein können:

- der fließende und ruhende Verkehr,
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Untersuchungsgebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich,
- die infrastrukturelle Erschließung des Gebietes, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportflächen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs; insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben des Untersuchungsgebietes im Verflechtungsbereich.

Der gewachsene Stadt-, Park- und Landschaftsraum mit Denkmalqualität wird städtebaulich geprägt durch wechselnde und heterogene Bau-, Raum- und Grünabfolgen. Ein den gebauten, grünen und blauen Bestand verbindendes integriertes Konzept fehlt, das als Klammer für räumliche, nutzungsbezogene, verkehrliche und wassertechnische Belange fungiert.

Kiellinie

Entlang der Kiellinie weisen die Promenadenfläche, die angrenzenden Freiflächen und Brücken, Stege, Pontons aber auch Ufereinfassungen substanzielle Mängel auf. Der letzte Punkt traf besonders auf den Bereich Berthold-Beitz-Ufer zu, weshalb hier die Umgestaltung der Promenade als vorgezogene Maßnahme aufgrund besonderer Dringlichkeit in einer ersten Phase (Erneuerung der Uferbefestigung) parallel zur Erarbeitung der VU umgesetzt wurde. Weiterhin weist die Uferbefestigung vor dem Landeshaus (zwischen Reventlouallee und Wasserschutzpolizei) einen hohen Erneuerungsbedarf auf, weshalb auch hier im Jahr 2023 vor Abschluss der VU ein Antrag auf Dringlichkeit gestellt wurde.

Aus der Innenstadt kommend ist die Auffindbarkeit der Kiellinie erschwert und die Eingangssituation nicht ablesbar. Es fehlt ein Leit- und Orientierungssystem, das Gäste von der Innenstadt zur Kiellinie leitet. Der südliche Auftaktbereich zur Kiellinie wird durch die visuelle Barrierewirkung der Fußgängerbrücke und durch fehlende Sichtbeziehungen auf die Förde nicht als solcher wahrgenommen. Überdies ist das intuitive Auffinden besonderer Orte an der Kiellinie erschwert. Dies gilt für wichtige Wirtschaftsunternehmen, Wissenschaftseinrichtungen, den Landtag und das Leibniz Informationszentrum Wirtschaft (ZBW).

Die Kiellinie ist eine Promenade mit unterschiedlichen Nutzungsabschnitten. Es mangelt an einem einheitlichen Konzept für die Gestaltung der öffentlichen Räume. Durch die bestehende Uneinheitlichkeit bei der Gestaltung der Wege und des z.T. fehlenden oder erneuerungsbedürftigen Stadtmobiliars lassen sich unterschiedliche Raumabfolgen, Moden und Gestaltungstrends der letzten Jahrzehnte ablesen. Der öffentliche Raum schafft es nicht, die heterogene Bebauung entlang der Kiellinie und die verschiedenen Nutzungsabschnitte konzeptionell zu verbinden.

Darüber hinaus wirkt sich ein zu geringes Angebot an niedrigschwelligen Sport- und Spielmöglichkeiten auch mit inklusiven Geräten für alle Generationen und Geschlechter, das ohne Kosten und Vereinszugehörigkeit genutzt werden kann, negativ auf die Aufenthaltsqualität der Kiellinie aus.

Im Alltag fehlen ausreichend öffentliche Toilettenanlagen, um ein unbeschwertes Flanieren und Verweilen auf der gesamten Länge der Kiellinie zu ermöglichen und die Toilettenanlagen in den Restaurants zu entlasten.

Die Kiellinie wird durch großzügige Grün- und Freiflächen geprägt, die jedoch schwerwiegende funktionale Defizite, unter anderem durch Übernutzung, aufweisen. Die Reventlouwiese stellt eine Grünfläche mit attraktiver Lage am Wasser dar, wird jedoch ihrer Erholungsfunktion durch die intensive Nutzung als Veranstaltungsfläche in ihrer heutigen Gestaltung und Abgrenzung häufig nicht mehr gerecht. Defizite in Bezug auf Gestaltung und Aufenthaltsqualität (veraltetes Mobiliar und Wegeverbindungen) weist auch die Schwanenwiese auf.

Die Funktion des Biotopverbundes in Form von Querverbindungen zwischen den Grün- und Freiflächen wird durch die vorhandene Bebauung beeinflusst. Durch verschiedene Nutzungsansprüche des Raumes wird der Biotopverbund stark eingeschränkt.

Weitere Funktionsschwächen sind die fehlenden barrierefreien Zugänge zum Wasser und die überwiegend nicht öffentlich nutzbaren Steganlagen. Zwischen der Seebadeanstalt Düsternbrook und dem Marinequartier Wik fehlt gänzlich eine wasserseitige Aufenthaltsqualität (öffentlicher Steg).

Dem Anleger Bellevue kommt eine wichtige Bedeutung für den Freizeit- und Tourismusverkehr in Kiel zu. In der heutigen Gestaltung und dem heutigen Erhaltungszustand wird er jedoch dieser Bedeutung nicht gerecht, was dadurch verstärkt wird, dass er in den Sommermonaten aufgrund des Badebetriebs nicht anfahrbar ist. Der Vorbereich der Bellevuebrücke wird stark durch den motorisierten Verkehr geprägt und bietet keine komfortable Fußverbindung zwischen Fördehang und der Bellevuebrücke. Der Anleger Bellevue ist nicht barrierefrei ausgeführt und sanierungsbedürftig.

Neben dem Seebad Düsternbrook gibt es inzwischen an der Kiellinie zwei weitere niedrigschwellige Bademöglichkeiten: Der provisorische Badesteg an der Reventlouwiese und der saisonal provisorisch installierte Badeponton am Fähranleger Bellevue. Unter Beachtung morphologischer, ökologischer, funktioneller, genehmigungsrechtlicher und wirtschaftlicher Gesichtspunkte ist von der Installation eines zusätzlichen Strandbereichs abzuraten.

Insbesondere im nördlichen Bereich der Kiellinie ergeben sich aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsarten und vielen Verkehrsteilnehmenden häufig Nutzungskonflikte und unübersichtliche Situationen durch zu schmale und zu wenig strukturierte Fußgänger- und Radverkehrsflächen. Auch ungesicherte Überquerungsstellen für Fußgänger*innen zwischen dem Uferbereich und dem Fördehang wirken als additive funktionale Schwächen. Aufenthaltsqualität auf der Promenade ist an diesem Abschnitt kaum vorhanden, da sie durch die linearen Verkehrsflächen (Fahrbahn, Radweg und Fußweg) geprägt ist, so dass kein Platz für den Aufenthalt gegeben ist. Weiterhin beeinträchtigen die Schallemissionen des Kraftfahrzeugverkehrs die Aufenthaltsqualität beträchtlich.

Düsternbrooker Fördehang

Instandsetzungsmaßnahmen sind zu sehr Stückwerk und auf den jeweiligen Ort fokussiert, ein übergeordnetes Entwicklungskonzept, ein Denkmalpflegeplan oder Parkpflegewerk fehlt, das die Orte in Beziehung setzt und Entwicklungsziele benennt.

Schwerwiegende Mängel bestehen in der barrierefreien Zugänglichkeit und Begehbarkeit der Grünflächen und Wege. Dies betrifft vor allem die erneuerungsbedürftigen Treppen- und Rampenanlagen oder Begrenzungsmauern (Zyklopenmauerwerk) und Einfriedungen, aber auch die schadhaften Oberflächen des gesamten Wegenetzes im Düsternbrooker Gehölz. Insbesondere unebene, kopfsteingepflasterte Straßen stellen für den Radverkehr einen deutlichen Mangel dar. Substanzielle Defizite bestehen ebenso im Niemannsweg, in der Roonstraße sowie in der Koester- und Bismarckallee, insbesondere durch großformatiges rundes bzw. kopfförmiges Kopfsteinpflaster („Katzenkopfpflaster“) und Straßenschäden.

Defizite bestehen weiter im Bereich des Düsternbrooker Gehölzes durch unterlassenes Freischneiden und im Laufe der Jahre zugewachsene historische Sichtbeziehungen. Die Herausstellung historischer Sichtachsen zu Plätzen, Aussichts- und Grünpunkten (z.B. Marientempel und Tanzplatz, Baumgruppe) innerhalb von Grünanlagen ist dringend geboten.

Schadhafte Oberflächen, fehlendes oder erneuerungsbedürftiges Stadtmobiliar und fehlende Beleuchtung wirken sich negativ auf die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der Grünflächen aus. Zum Beispiel im Bereich der Forstbaumschule ist die Zeitschicht des Volksparkgedankens mit Sport- und Liegeflächen sowie gastronomischen Einrichtungen in Teilen verloren gegangen. Die punktuelle Wiederherstellung oder Qualifizierung der Sport- und Liegeplatzflächen scheinen sinnvoll.

Übersicht Substanz- und Funktionsschwächen

Substanzschwächen	
• Sanierungsbedarf bei Brücken, Stegen, Pontons und bei Ufereinfassungen, insbesondere umfassenderErneuerungsbedarf der Uferbefestigungen am Landeshausufer zwischen Reventloubrücke und Wasserschutzpolizei. Zwischen Bellevuebrücke und Marinearsenal Wik ist die Natursteinufereinfassung mittelfristig zu sanieren. • Schadhafte und unebene Treppen- und Rampenanlagen, die eine höhere Gefährdung von Zufußgehenden darstellen • Schadhafte und materialbedingt unebene Oberflächen von Straßen (z.B. Niemannsweg, Lindenallee, Bismarckallee / Roonstraße, Koesterallee) und Wegen in Grünflächen (z.B. Schwanenwiese, Krusenkoppel, Düsternbrooker Gehölz) • Schäden an der Struktur von Grünflächen durch Übernutzung	• Historische Sichtachsen zu Plätzen, Aussichts- und Grünpunkten (z.B. Marientempel und Tanzplatz, Baumgruppe) innerhalb von Grünanlagen nur teilweise erlebbar, zumeist zugewachsene historische Sichtbeziehungen • Instandsetzungsmängel baulicher Anlagen in historischen Grünanlagen wie Treppen, Begrenzungsmauern (Zyklopenmauerwerk) und Einfriedungen dringend geboten. Ebenso die Freilichtbühne Krusenkoppel • Instandsetzungsmängel historischer besonderer landschaftlicher Prägungen – Renaturierung ehemals vorhandener Bachläufe, z.B. der Graben der Düvelsbek sowie anderer historisch relevanter Gewässer (z.B. Mond- u. Dianenspiegel im Düsternbrooker Gehölz)

Funktionsschwächen

- Fehlendes Gestaltungs- und Beleuchtungskonzept für den Gesamtraum
- Uneinheitliche Gestaltung der Kiellinie
- Fehlendes Leit- und Orientierungssystem, was das Auffinden z.B. wichtiger Einrichtungen und Wegeverknüpfungen erschwert
- Gestaltungs- und Funktionsdefizite bei Grün- und Freiräumen, insb. Reventlou- und Schwanenwiese
- Historische Entstehungsgeschichte (Naturbegeisterung der Romantik des 19. Jhds.) ist im Düsternbrooker Gehölz nicht mehr ablesbar
- Verschwundene alte und fehlende neue Verknüpfungen zwischen den Gründenkmalen
- Zeitschicht des Volksparkgedankens in der Forstbaumschule in Teilen verschwunden
- Mängel im Erholungsverbund, Landschaftsbild, Biotopverbund
- Fehlende Barrierefreiheit, fehlende barrierefreie Zugänge zum Wasser, fehlendes taktiles Leitsystem zu wichtigen Einrichtungen an der Kiellinie
- Anleger Bellevue nicht barrierefrei ausgebaut, im Sommer Konflikt mit Badeponton (nicht anfahrbar)
- Unzureichende Sport- und Spielmöglichkeiten entlang der Promenade
- Unzureichende öffentliche Toilettenanlagen
- Aufenthaltsqualität entlang der Promenade durch fehlendes oder erneuerungsbedürftiges Mobiliar sowie unzureichende Beleuchtung eingeschränkt
- Badepontons nur provisorischer Natur
- Öffentliche wasserseitige Aufenthaltsqualität (Steg) fehlt im Bereich Kiellinie Nord
- Eingangssituation zur Kiellinie entwertet durch die schlecht geordnete Situation mit Fußgängerbrücke, abgesperrten Hafenanlagen und prägender Hauptverkehrsstraße. Der Schnittpunkt von Fußgängerbrücke und Eingang Kiellinie wird als sehr eng empfunden, der angrenzende Zaun zum Hafengelände und Brückenlager verstärken diesen Eindruck. Der Raum unter der Brücke gleicht einem Restraum, einem Nicht-Ort.
- Fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten entlang der Kiellinie mit der Folge eines ungeordneten Abstellens
- Uneindeutiges Parken aufgrund eines fehlenden Parkraumkonzeptes
- Verkehrliche Konflike zwischen allen Verkehrsarten insbesondere entlang der Kiellinie Nord und den Fuß- und Radverkehr betreffend
- Unzureichende Breiten der Abmessungen der Radverkehrsanlagen im gesamten Verlauf Kiellinie - Düsternbrooker Weg
- Geringe Aufenthaltsqualität in den Bereichen, die stark durch den Kraftfahrzeugverkehr geprägt sind (zum Beispiel Kiellinie Nord), aufgrund geringen Platzangebots sowie starker Verlärmung durch Kraftfahrzeugverkehr
- Defizitäre Liegeplatzinfrastruktur für touristische Gastlieger*innen und nicht vereinsgebundene Wassersportler*innen sowie moderne Rennyachten mit entsprechendem Tiefgang

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Zusammenfassende Bewertung
Schwächen

Straßen, Wege und Plätze
- Defizite für Fuß-/Radverkehr
- Wege mit Erneuerungsbedarf
- Zugänge mit Erneuerungsbedarf
- Straßenbauliche Mängel
- Ungesicherte Querungen
- Konflikte/Gefahren durch verschiedene Nutzungen

Grün- und Freiräume
- Verrohrte Fließgewässer
- Sanierungsbedarf im Freiraum
- Fehlende Verbindung Kiellinie-Grünraum
- Fehelender öffentl. Wasserzugang (Steg)
- Übernutzung/Überlastung von Freiräumen
- Geringe Aufenthaltsqualität/Nutzungsoption
- Fehlendes/erneuerungsbedürftiges Mobiliar
- Erneuerungsbedürftige Spielplätze/-inseln

Gebäude und Städtebau
- Sanierungsbedarfe und Unternutzung
- Gestaltungsdefizit
- Gestörte Sichtbeziehungen
- Sanierungsbedarf Spundwand/ Ufereinfassung
- Abgrenzung Untersuchungsraum

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K22 Schwächen und Risiken

7 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Die Kiellinie, der Düsternbrooker Fördehang und die Förde sind gewachsene Stadt-, Park- und Landschaftsstrukturen, die sich den verändernden Nutzungsanforderungen seit dem 19. Jahrhundert flexibel anpassen. Der Stadtraum wird durch die Vielfalt prägender Bausubstanz, öffentlicher Grün- und Freiräume, reizvoller Stadt- und Wasserkanten, frequenzstiftender Funktionen und Nutzungen sowie **lokaler, regionaler und internationaler Identitätsorten und Wegenetze erfahrbar** – und die genannten Strukturelemente sind elementarer Bestandteil der Identität der Landeshauptstadt Kiel.

Dabei steht die Kiellinie unter einem multiplen Veränderungs- und Erneuerungsdruck. Die verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Ziel- und Anspruchsgruppen gilt es harmonisch und zielgerichtet in Einklang zu bringen, um ein tragfähiges Entwicklungsprogramm für Raum und Funktion der Kiellinie abzuleiten. Zugleich ist eine zukunftsgerichtete Anpassung an den Klimawandel unumgänglich, um die bestehenden ökologischen und klimatischen Qualitäten der Kiellinie zu schützen und resilient zu festigen. Die Entwicklungen im Untersuchungsgebiet sollen genutzt werden, um den städtebaulich-funktionalen Charakter insbesondere entlang der Kiellinie zu schärfen und zu profilieren.

Für ein einheitliches Entwicklungskonzept der Kiellinie hat sich die Stadt Kiel im Jahr 2020 entschieden, einen Realisierungswettbewerb durchzuführen. Der Wettbewerb wurde im Mai 2022 durch die Stadt ausgelobt und November / Dezember 2022 beendet. Nicht Teil des Wettbewerbes ist die Parklandschaft „Düsternbrooker Fördehang“ mit den Grünflächen Krusenkoppel, Düsternbrooker Gehölz, Forstbaumschule und Diederichsenpark. Grundlage für den Wettbewerb waren die Analyseergebnisse der VU mit dem Stand 2020. Aufgrund direkter Auswirkungen der Wettbewerbsergebnisse auf die weitere Erarbeitung der VU und der Herleitung von Maßnahmen, wurde der Wettbewerb vor Abschluss der VU durchgeführt. In dieser Zeit ruhte die Bearbeitung der VU. Die Ergebnisse des Wettbewerbs mit darin benannten Leitzielen flossen in das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept ein. Zudem erfolgte eine Orientierung der räumlichen Handlungsschwerpunkte (s. Kapitel 7.1.3) an den Wettbewerbsabschnitten.

7.1 Leitbild

Im gesamtstädtischen Kontext präsentieren sich die Kiellinie und der Düsternbrooker Fördehang zukünftig als Teil der attraktiven und facettenreichen Stadt- und Landschaftspromenade entlang der Kieler Wasserkante vom Strand Hasselfelde am Ostufer bis nach Schilksee im Nordwesten.

Die Kiellinie ist zum bunten **Kaleidoskop der Ansprüche und Erwartungen** einer vielschichtigen Gesellschaft geworden: Urbanität und Landschaft, Alltag und Lifestyle, Bewegung und Erholung, Beschaulichkeit und Dynamik, Work and Travel.

Mit Erneuerung und Umgestaltung der prägenden Raum- und Funktionsstrukturen sowie einzelner Gebäude entstand **neuer Glanz** auf der traditionsreichen und identitätsprägenden Promenade. Historie und Zeitschichten der städtebaulich-funktionalen Entwicklungen wurden akzentuiert und für die Zukunft übersetzt. Dabei werden herausragende **Landmarks** wie der Landtag von Schleswig-Holstein oder das Seebad Düsternbrook als Identifikations- und Orientierungspunkte akzentuiert und profiliert.

Die Aktivierung und Intensivierung von Funktionen und Nutzungen sichert Bestand, Relevanz und Zukunftsfähigkeit der Kiellinie. Gezielte Akzente für mehr **Natur, Bewegung** und **Erlebnis** – am und im Wasser – schärfen nun das Gesamtprofil der Kiellinie und sind darüber hinaus ideenleitend für wahrnehmbare Profilbereiche.

Die **Verknüpfung** von Wasserkante, Promenade, Parkanlagen und Stadtraum stärkt die Vernetzung der Kiellinie mit der Gesamtstadt, fördert Frequenzen und Besuchsanlässe und lädt Anwohner*innen und Besucher*innen zum Verweilen, Erkunden und Erleben ein.

Der Düsternbrooker Fördehang mit seinen unterschiedlich geprägten Wald- und Parkflächen übernimmt schwerpunktmäßig im Gebiet den **Erhalt des Naturraums** mit seinen beispielhaften Funktionen Naturhaushalt, Biodiversität und Vernetzung zu benachbarten Naturräumen. Eine behutsame Instandsetzung und naturnahe Umgestaltung inklusive Renaturierungsmaßnahmen bieten sowohl Naturerlebnisse als auch Rückzugsräume für Tiere und Pflanzen.

Die **Kiellinie der Zukunft ist ein Erlebnis-, Erholungs- und Verbindungsraum** – qualitätsvoll, nahbar und erlebbar in allen Lebenslagen und Lebensphasen. Den Rahmen für die zukunftsfähige Erneuerung, Sanierung und Entwicklung der Kiellinie setzen die unikalen Qualitäten:

„**GRÜN** STÄRKEN. **BLAU** ERLEBEN.
LEBEN GENIEßEN – an der **KIELLINIE**.

Die Motive des Leitbilds spiegeln sich in Leitlinien und Entwicklungszielen wider. Diese lassen sich für die Erneuerungsvorhaben in fünf räumlichen Schwerpunkte gliedern (s. Kapitel 7.3).



K23 Leitbild

7.2 Entwicklungsleitlinien

Leitlinie 1: Die Kiellinie ist die Visitenkarte der Sailing City.

Die Kiellinie gefällt! In ihrer Gesamtheit ist die Uferpromenade das erste Aushängeschild und Alleinstellungsmerkmal der Kiel.Sailing.City. Erscheinungsbild und Ersteindruck prägen Wahrnehmung und Image. Die Erneuerung und Gestaltung der Uferpromenade sowie der angrenzenden und begleitenden Stadt- und Funktionsräume erfolgt nach dem **Prinzip der Ganzheitlichkeit.**

Prägnante Entreesituationen im Norden und Süden, kleinteilige Zu- und Übergänge in die angrenzenden Stadträume, Verweilorte mit Weitblick und Profil setzen die grün-blau-lebendigen Qualitäten der Kiellinie in Szene. Die Kiellinie wird ihrer Lage und Bedeutung durch eine **bestandsorientierte, qualitätsvolle, maßstäbliche und nachhaltige Entwicklung** gerecht. Das typische Stadt- und Landschaftsbild der Kiellinie mit der nach Norden hin geringer werdenden Bebauungsdichte und den ausgedehnten Grünbereichen ist zu bewahren und angemessen am Bestand orientiert weiterzuentwickeln.

Ankommenden aus der Stadt oder zu Wasser bietet sich ein unverwechselbares Bild – Wasser, Stadt und Landschaft prägen adressbildend die Wahrnehmung und das Erleben der Kiellinie. Die Erneuerung von Kiellinie, Düsternbrooker Fördehang und Förde ist profilstiftend und taktgebend eingebettet in die gesamtstädtische Entwicklung der Wasserkante.

Leitlinie 2: Die Kiellinie begeistert Alle.

Im Verlauf der Jahreszeiten treffen die unterschiedlichsten Nutzungsinteressen und Zielgruppen auf die Kiellinie. Durch intuitive Multicodierung und gute Orientierung werden verschiedenste **Teilräume, Flächen und Angebote bedarfs- und gebrauchsabhängig synchronisiert**. An der Kiellinie wird gearbeitet und geforscht, flaniert und spaziert, gespielt, geradelt, gejoggt und geskatet, gesegelt, gerudert und geschwommen, getrunken, gegessen und gefeiert. Die unterschiedlichen Profilbereiche Erlebnis, Bewegung und Natur konzentrieren stimmig Funktionen und Nutzungen.

Die Kiellinie ist und bleibt ein Ort, der sich dem stetigen gesellschaftlichen Wandel anpasst, den Interessen und Bedarfen von Alt und Jung, aller Geschlechter, Menschen jeglicher Herkunft und Stadtbewohnerschaft wie Gästen gerecht wird – **gendergerecht, inklusiv, barrierearm, zugänglich und offen**.

Die Möglichkeit, in der Förde zu baden, bietet ergänzende Nutzungsperspektiven auf die Kiellinie und verändert den Blick, im Wasser schwimmend, das Treiben an Land beobachtend. Badestellen in Kombination mit Aufenthalt an Land sind wichtig für die Bewohner*innen und Besucher*innen und imagefördernd für die Stadt Kiel. Ein niedrigschwelliges kostenfreies Angebot ist hierfür Voraussetzung.

Leitlinie 3: Die Kiellinie verbindet Stadt und Wasser.

Die Kiellinie profitiert von einer starken Orientierung des öffentlichen Stadtraums auf die Wasserlage und fungiert zudem als Rückgrat und **Schnittstelle zwischen Land und Wasser**. Als Verbindungs- und Bewegungsraum mit **hoher Aufenthaltsqualität** verknüpft sie Stadträume und Menschen und bietet vielfältige Nutzungsangebote im öffentlichen Raum.

Raum für lineare Bewegungen, Aufenthalt und Aktivität – die Kiellinie ist **Promenade, Flaniermeile, Sportfläche, Verbindungsweg, Radroute, Erholungsort** und Kieler-Woche-Highlight zugleich. Die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs prägen die Gestaltung und das Erscheinungsbild der Kiellinie, auch in ihrer Maßstäblichkeit. Die Fuß- und Radwegeanbindung und Verbindung in Nord-Süd-, aber auch Ost-West-Richtung wird durch ÖPNV-Angebote und Fährverbindungen (aus Ostufer) gestärkt und fördert den Umweltverbund. Auch Blickbeziehungen sowie die Nähe zum historischen Stadtkern schaffen für alle Kieler*innen und Gäste gemeinsame Stadtraumbezüge.

Leitlinie 4: Die Kiellinie respektiert Naturraum am Düsternbrooker Fördehang. Die historischen Parkanlagen, die waldartigen Baumbestände des Düsternbrooker Gehölzes und die Kieler Förde sind wichtige **stadtnahe Ausgleichsräume, die** Entschleunigung und Entspannung ermöglichen. Es gilt den **Biotopverbund**, die Entwicklung von Flora und Fauna sowie den besonderen **Artenschutz** und das **Stadtklima** zu fördern und ganzjährig **Stadtnaturerlebnisse** für Alle zu ermöglichen.

Erhalt, Pflege und zeitgemäße sowie ökologisch wertvolle Nutzung der wassernahen Grünstrukturen sind von hoher Priorität. Hierbei sind auch die Ansprüche der Pflanzen- und Tierwelt, die Restriktionen der Schutzgebietsverordnung, des Arten- und Biotopschutzes sowie das Erfordernis zur Sicherung und Schaffung klimaresilienter, versickerungsfähiger Freiräume zu beachten.

Die Tradition der Naturbegeisterung aus der Romantik wird an der Kiellinie durch grün-blaue Naturerlebnisse neu interpretiert. Mit der Qualifizierung von Leitsystem, Sichtachsen, Wegestrukturen und Verweilflächen wird die Orientierung zwischen urban und landschaftlich geprägten Bereichen verbessert.

7.3 Räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele

Für die Sanierung und Entwicklung des Untersuchungsgebietes „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ werden sechs räumliche Handlungsschwerpunkte definiert. Ihnen ist jeweils ein integriertes Maßnahmenportfolio zugrunde gelegt, um städtebaulich-funktionale Mängel zu beheben und die formulierten Entwicklungsleitlinien zu realisieren. Für die räumlichen Handlungsschwerpunkte werden konkrete Entwicklungsziele definiert. Die räumlichen Handlungsschwerpunkte sind:

- KIELLINIE SÜD
- REVENTLOUWIESE MIT LANDESHAUSUFER
- MITTE
- BERTHOLD-BEITZ-UFER
- KIELLINIE-NORD
- DÜSTERNBROOKER FÖRDEHANG

Generationengerechtigkeit, Orientierung, Barrierefreiheit und Klimawandel sind Querschnittsthemen, die eine ganzheitliche Rolle für die Entwicklung der Kiellinie spielen.

Die **Etablierung eines Leitsystems für Radweg- und Fußwegweisung** (insbesondere Ausschilderung des Fördewanderweges und Leitsystem zum Stadt. Garten.Wander.Weg) wird wesentlich zur besseren Auffindbarkeit und Verknüpfung einzelner Orte sowie zur Organisation der Verkehre beigetragen. Die in Kiel bestehenden Modelle an Informations- und Leitsystemen gilt es sukzessive zu koordinieren und zu vereinfachen.

Um die Zugänglichkeit und Benutzbarkeit der Kiellinie und des Düsternbrooker Fördehangs für Alle sicherzustellen, hat die deutliche **Reduzierung von Barrieren** eine sehr hohe Priorität, auch als entscheidender Standort- und Wirtschaftsfaktor. Zu den bestehenden Ansätzen einer barrierefreien Gestaltung sind insbesondere Bushaltestellen, Abgrenzung der Verkehrswege, Überquerungsstellen, Brücken und die Zuwegungen zu öffentlichen Freianlagen, Einrichtungen und Gebäuden barrierefei zu gestalten. Wünschenswert wäre auch privates Engagement bei der Gestaltung halböffentlicher Zugänge zu Gastronomie und Vereinsheimen. Abwägungsbedarfe und Anwendbarkeit von Richtlinien und Normen werden bei der Umsetzung insbesondere am Fördehang entstehen, wo größere Höhenunterschiede in einigen Situationen nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand barrierefrei überwunden werden können.

Auf der folgenden Karte 24 sind die räumlichen Handlungsschwerpunkte in der Übersicht dargestellt. Danach werden die Entwicklungsziele für die einzelnen Handlungsschwerpunkte beschrieben.

Kiel. Sailing.City.

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Verortung
Räumliche Handlungsschwerpunkte

Räumliche Handlungsschwerpunkte

Abgrenzung Untersuchungsraum

N

0 125 250 500 m

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Kartengrundlage: ALKIS
Stand: Juni 2024

K24 Räumliche Handlungsschwerpunkte

Kiellinie Süd





A183 Kiellinie Süd

Städtebau, öffentliche Räume und Grünstrukturen

Die Fußgängerbrücke am Schlossgarten und die ebenerdige Zuwegung vom Düsternbrooker Weg bilden den südlichen Zugang zur Kiellinie und schließen an den nicht öffentlich zugänglichen Hafenbereich (Ostseekai) an. Mit Zugang zur Kiellinie Süd beginnt die 3,5 km lange Stadt- und Landschaftspromenade und ein uneingeschränktes Fördeerlebnis. Der Auftaktbereich erhält damit eine besondere Bedeutung.

Das Entree zur Kiellinie soll attraktiv und wahrnehmbar gestaltet werden und seiner Funktion als Empfangsbereich gerecht werden. Ein **großzügiger und einladender Entreebereich** mit Information und Orientierung aber auch Verweilmöglichkeiten Ambiente und maritimem Flair, Sichtbezügen auf die Förde und das Ostufer sollen geschaffen und konturiert werden. Zur Ausprägung eines attraktiven Eingangsbereiches wird empfohlen, die Gestaltungsflächen auszuweiten, indem Flächen des Ostseekais (nördliche Parkplatzbereiche) in Anspruch genommen werden. Barrieren, die die uneingeschränkte Benutzbarkeit des öffentlichen Raumes verhindern, werden grundsätzlich abgebaut und eine Gestaltung für Alle verfolgt. Bei Veranstaltungen, insbesondere während der Kieler Woche, wird der südliche Eingangsbereich in das Flächenkonzept des Events einbezogen. Die Flächen sind daher flexibel und multifunktional nutzbar auszugestalten.

Das **Grundstück des GEOMAR** mit der Admiralsbrücke bietet wegen der Konzentration des GEOMAR am Ostufer der Förde Gestaltungsspielraum für eine stärkere Einbeziehung in die öffentliche Nutzung. Die Perspektive des GEOMAR-Standortes ist es, hier nach 2027 ein Meeresvisualisierungszentrum zu errichten. Das Meeresvisualisierungszentrum soll sich zur Kiellinie öffnen. Darüber hinaus ist im Falle eines Ersatzbaus eine besonders hohe gestalterische Qualität zu erreichen. Die angrenzenden Freiflächen sind von einer solchen Bebauung freizuhalten, um dem hohen Bedarf an Freiflächen an der Kiellinie Rechnung zu tragen.

Entwicklungsziele für Städtebau, öffentliche Räume, Grün:

- Attraktivierung der Entreesituation mit Leit- und Orientierungssystem
- Gestaltung fehl- und untergenutzter öffentlicher Flächen (Freiflächen, Gebäude)
- Ergänzung von Stadtmobiliar und weiteren Verweilangeboten für unterschiedliche Nutzergruppen
- Barrierefreier Ausbau zur uneingeschränkten Nutzbarkeit für Alle

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Neben der Entreefunktion muss die südliche Kiellinie künftig auch als Drehkreuz und Ankunftsort ertüchtigt werden. Durch Überlagerung verschiedener Wegebeziehungen und Verkehrsströme entsteht ein komplexes verkehrliches Anforderungsgefüge für Fuß-, Rad-, Nah-, ÖPNV- und MIV-Verkehr. Über die Bushaltestellen am Düsternbrooker Weg ist die Erreichbarkeit des südlichen Eingangs sowie der Kiellinie über die Fußwegeverbindung neben der Schwanenwiese mit dem ÖPNV gesichert. Für Radfahrende hingegen muss Infrastruktur ausgebaut werden. Ein großzügiger Umgang mit Flächen sollte daher ebenso im Bereich der Bushaltestelle und für die Überquerung zum Schlossgarten erfolgen, so dass sich bei starken Fußverkehrsströmen Konfliktpotenziale minimieren. Bezogen auf den Verkehr sind für die künftige Gestaltung folgende Aspekte von besonderer Relevanz:

- Zusätzliche Anbindungsbedarfe bestehen mit den angrenzenden Arealen des Schlossgartens und des Ostseekais.
- Aus den Gebäudenutzungen am südlichen Düsternbrooker Weg entstehen besondere Anforderungen an Parkierungsangebote sowie für Ver- und Entsorgungsverkehre.

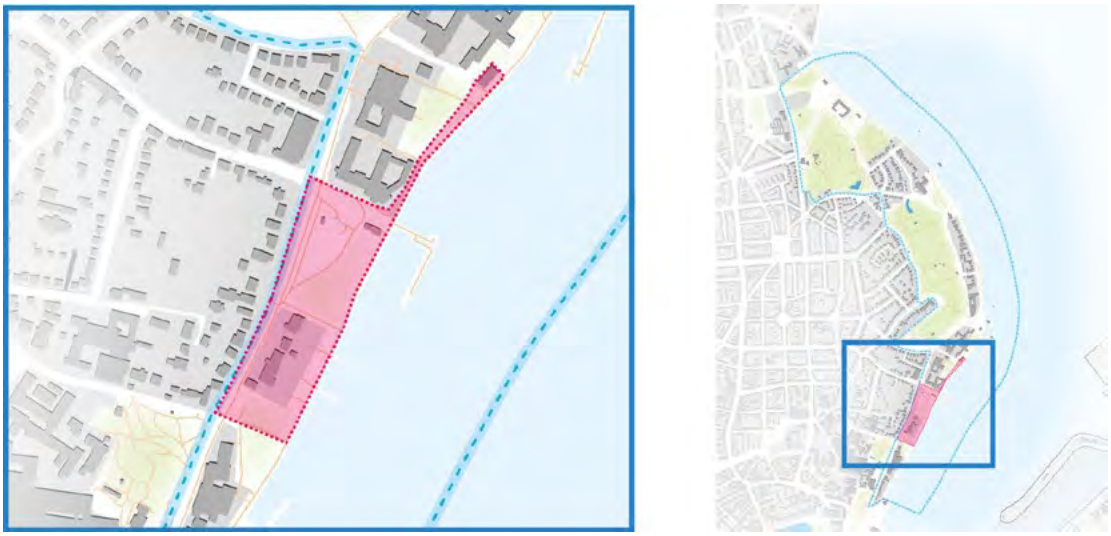
Der künftige Straßenquerschnitt des Düsternbrooker Weges wird maßgeblich bestimmt von der Aufwertung der vorhandenen Radführung zur Premiumradroute. Dazu ist eine Aufweitung des derzeitigen straßenbegleitenden Radweges in Zweirichtungsführung erforderlich.

Im Verlauf der Kiellinie bis Höhe GEOMAR bleibt eine schmale Zufahrt für die rückwärtige Anbindung der Gebäude am Düsternbrooker Weg, für KFZ mit Bootsanhängern und für Versorgungsverkehre bei Großveranstaltungen erhalten.

Entwicklungsziele für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur:

- Aufwertung der vorhandenen Radführung zur Premiumradroute
- Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr
- Gestaltung fehl- und untergenutzter öffentlicher Flächen (Verkehrsflächen)

Reventlouwiese mit Landeshausufer



A184 Reventlouwiese mit Landeshausufer

Städtebau, öffentliche Räume und Grün

Der Bereich der Reventlouwiese mit Landeshausufer dient einerseits kurzweiliger Naherholung und Gastronomie und steht andererseits für Großevents und temporäre Nutzungen zur Verfügung. Dabei bildet die Reventlouwiese das Herz der Kiellinie.

Die Reventlouwiese ist in ihrer Funktion als **multifunktionale Grün- und Freiraumfläche für Veranstaltungen, informelle Spiel- und Sportangebote und zur Erholung** weiterzuentwickeln. Zur Stärkung der ganzjährigen Freiraumqualität in diesem Bereich der Kiellinie sind Gestaltungsvorstellungen zu entwickeln, die die Qualitäten des Stadtgrüns mit dem öffentlichen Raum verbinden. Funktionen und Standort erfordern eine besonders hochwertige Gestaltung in Architektur und Freiraumplanung. Maßgeblich für die Gestaltung ist die Wahrung der multifunktionalen Nutzbarkeit der Fläche bei gleichzeitiger Steigerung der Aufenthaltsqualität, wenn keine Veranstaltungen stattfinden. Anforderungen aus der Klimaanpassung zum Beispiel zur Verschattung, sind beim Entwurf zu berücksichtigen. Die barrierefreie Erreichbarkeit ist sicherzustellen. 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 und Zuwegungen für Veranstaltungen zur Verfügung stehen.

Die Reventlouwiese ist seit 2003 Standort für das **Segelcamp powered by Stadtwerke Kiel**, das sich zu einer Institution für segelbegeisterte Kinder und Jugendliche entwickelt hat. Der Fortbestand des Segelcamps an der Kiellinie ist zu sichern. Die Neugestaltung des Camps im Zuge einer städtebaulichen und freiraumplanerischen Neuordnung des Bereichs Reventlouwiese wird angestrebt. Denkbar ist, Teile des Segelcamps auf einen schwimmenden Ponton umzusetzen. Solange hierfür keine Lösung gefunden wird, soll das Segelcamp temporär auf der Reventlouwiese verbleiben.

Die Integration von **gastronomischen Angeboten** soll angestrebt werden bzw. das Angebot im Bereich neuer Nutzungsschwerpunkte in sinnvollem Umfang ergänzt werden. Die Außengastronomie soll geordnet werden.

Die Erweiterung der Nutzungsangebote auf dem Wasser ist eine wichtige Zielstellung für den Bereich der Reventlouwiese sowie am Landeshausufer. Es gilt, neue **Angebotsflächen z.B. durch Stege, Wassertreppen oder Pontons** sowie eine **langfristige Bademöglichkeit** (Badestelle Reventlouwiese) zu entwerfen und diese mit den Anforderungen der Wassersportvereine und des Biotopschutzes, rechtlichen Aspekten, Fragen der Wassergüte und Nutzungskonflikten abzugleichen. Ziel ist es, Optionen aufzuzeigen, wie die unterschiedlichen Flächenansprüche mit naturschutzfachlichen Zielstellungen und solchen der Freiraumnutzung in Einklang gebracht werden können. Hierbei können Konzepte entwickelt werden, die divergierende Nutzungen (z. B. Baden in der Förde – Wassersport und Schiffsverkehr) voneinander trennen oder so neu organisieren, dass bestehende Konflikte abgebaut werden.

Entwicklungsziele Städtebau, öffentliche Räume und Grün

- Stärkung der Freiraumqualität durch Maßnahmen der Klimaanpassung
- Ergänzung von Stadtmobiliar und weiteren Verweilangeboten für unterschiedliche Nutzergruppen
- Unterstützung der gastronomischen Angebote zur qualifizierten Gestaltung der Standorte (Gestaltungsrichtlinien) sowie durch ermöglichende technische Infrastruktur
- Erhalt und die Optimierung der Kiellinie als Freizeit- und Veranstaltungsort
- Erweiterung und Qualifizierung wasserseitiger Nutzungsangebote (z. B. Badestellen, Anleger, Freitreppen)
- Neugestaltung des Segelcamps an der Reventlouwiese

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Die weitreichendsten verkehrlichen Maßnahmen betreffen die Reventlouwiese und den ÖPNV-Verknüpfungspunkt am östlichen Ende der Reventlouallee mit Übergang zur Reventloubrücke als Anlegestelle der Förde- und Schwentinefährlinie.

Um den **naturräumlichen Charakter der Reventlouwiese zu festigen** und die grün- und freiraumplanerischen Gestaltungsspielräume zu erweitern, wird geprüft, inwieweit derzeit noch anders genutzte Flächen einbezogen werden können. Als Ersatzangebot wird eine **(Teil-) Freigabe des Landesparkhauses** an der Reventlouallee für die öffentliche Nutzung (ggf. auch zeitlich begrenzt) geprüft.

Die heutige Bushaltestelle Reventloubrücke mit Mobilitätsstation wird zum Mobilitätsknotenpunkt aufgewertet, der künftig sowohl funktional als auch gestalterisch ein „verkehrliches Drehkreuz“ im Untersuchungsgebiet bildet. Folgende Angebote sollen gesichert und möglichst ausgebaut werden:

- Gestalterische Aufwertung als netzstrategisch bedeutender ÖPNV-Knoten im Übergang Bus - Fähre und Bus - Bus,
- Ausbau und Komfortsteigerung für das Fahrradparken einschließlich gesicherter Abstellplätze (Fahrradsammelgarage),
- Standort für ein Fahrrad-Verleihsystem
- Eine Fahrrad-Servicestation sowie
- Aufbau eines Standortes für CarSharing ggf. mit ergänzenden Serviceangeboten,
- Aufwertung der Schwentinefährlinie als Bestandteil des Veloroutensystems.

Diese Mobilitätsangebote sollen **Anreize für ein verändertes Mobilitätsverhalten** der Beschäftigten und Besucher*innen der Landeseinrichtungen und der Kiellinie geben sowie darüber hinaus stadtweit eine umweltfreundlichere Mobilität, zum Beispiel zur Verknüpfung der Hochschul- und Forschungsstandorte an West- und Ostufer, befördern.

In der Disposition der Verkehrsflächen sind eine Wendeschleife für Gelenkbusse entsprechend der heutigen Dimensionierung, ausreichend Zu- und Abwegungen sowie großzügig bemessene Warteflächen an der Bushaltestelle zu berücksichtigen.

Im **Düsternbrooker Weg setzt sich das Gestaltungsmodell vom südlichen Eingangsbereich** fort, insbesondere mit einer Reduzierung der Fahr-

bahnfläche zugunsten des Radverkehrs (Premiumroutenstandard). Der in Relation zu den künftigen Kfz-Verkehrsströmen überdimensionierte Knoten Düsternbrooker Weg / Reventlouallee wird entsprechend angepasst und in der Gesamtfläche reduziert. Für den Bereich der Reventlouwiese wird empfohlen, die beiden parallel verlaufenden Gehwege neu zu ordnen und bspw. in einem verbreiterten straßenbegleitenden Gehweg zusammenzuführen. Die diagonale Gehwegverbindung über die Reventlouwiese ist abhängig von deren künftiger Nutzung.

Zwischen **Reventlouallee und Lindenallee** erfolgt zudem die Einrichtung von gesicherten Überquerungsmöglichkeiten von Fahrbahn und Radweg durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (keine Lichtsignalanlagen erforderlich).

Im Abschnitt **Düsternbrooker Weg südlich der Reventlouallee** sind die LSA-gesicherten Überquerungsstellen an den Knoten Reventlouallee und Schlossgarten sowie die ohne LSA gestalteten Überquerungen in Höhe der Kunsthalle und des Schwanenweg zu verbessern und zu qualifizieren.

Entwicklungsziele für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

- Aufwertung des Mobilitätsknotenpunktes Reventlouallee mit Verknüpfung ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Fährverbindungen und Carsharing
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
- Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr

Wasserbau

An der Reventloubrücke befindet sich ein öffentlicher Anleger des Eigenbetriebs Beteiligungen und südlich der Reventloubrücke schließt sich der Sportboothafen Reventlou mit 42 Wasserliegeplätzen an. Der Uferschutz in diesem Bereich ist durch eine im Jahr 1965 erstellte und im Jahr 2000 per Betonvorplattung sanierte Spundwand realisiert.

Das **Ufer im Bereich des Landeshauses ist stark sanierungsbedürftig**. Hier ist es empfohlen bei einer Erneuerung eine Erhöhung des Uferschutzwerks auf eine Höhenlage von NHN +2,5 bis +2,7 m zu planen.

Im Bereich südlich der Reventloubrücke wurde ab der Sommersaison 2019 probeweise die Badestelle Reventlouwiese betrieben. Es wurde eine schwimmende Steganlage als Badebereich von Kiel Marketing installiert und unterhalten. Aufgrund der großen Akzeptanz der Kieler*innen und Gäste ist der Badebetrieb in diesem Bereich verstetigt worden. Langfristig ist hier auch der Einsatz eines **Badepontons mit Liegefläche** denkbar.

Entwicklungsziele Wasserbau

- Sanierung des Uferschutzwerkes
- Neugestaltung der wasserseitigen Nutzungsbausteine des Segelcamps an der Reventlouwiese
- Verstetigung und Qualifizierung der Badenutzung an Reventlouwiese und -brücke

Mitte





A185 Mitte

Städtebau, öffentliche Räume und Grün

Der Abschnitt Mitte zwischen der Wasserschutzpolizei und dem Kieler Yachtclub e.V. ist geprägt von der Verbindungsfunktion der Promenade und des Düsternbrooker Weges. Markante Gebäude wie die Zentralbibliothek für Wirtschaftswissenschaften (ZBW) und das Institut für Weltwirtschaft (IfW) sind überregional bekannte Einrichtungen. Darüber hinaus prägt der Verkehrsraum mit hohem Durchgangsverkehr das städtebauliche Erscheinungsbild. Durch gestalterische Aufwertung der Grün- und Freiflächen gilt es die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Die Promenade folgt dem einheitlichen Gestaltungskonzept des Gesamtraumes. Ziel ist es, die vorhandenen Aufenthaltsmöglichkeiten (Bänke, Spielangebote) durch weiteres Stadtmobiliar zu ergänzen und die Rasenflächen auf Höhe des Innenministeriums und der Staatskanzlei als attraktive Grünflächen weiter zu qualifizieren. Außerdem wird die Verzahnung des Premiumradweges auf Höhe des Sportboothafens Düsternbrook mit der Promenade gestärkt.

Die konzeptionellen, nutzungsbezogenen und gestalterischen Vorgaben einschließlich der Anforderungen der Klimaanpassung zum Beispiel für gezielte Verschattung von Teilen der Aufenthaltsbereiche sind mitzudenken.

Entwicklungsziele für Städtebau, öffentliche Räume, Grün

- Verbesserung Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten (Stadtmobiliar, Sport- und Spielmöglichkeiten, Grün- und Freiräume)
- Stärkung Freiraumqualität durch Maßnahmen der Klimaanpassung
- Erhaltung und Qualifizierung des Bernhard-Harms-Parkplatzes für Parken und Veranstaltungen
- Einheitliches Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Die Gestaltung der Verkehrswege zwischen dem Parkplatz am Bernhard-Harms-Weg und dem Kieler Yachtclub e.V. ist durch den Übergang von der Promenade zu den nebeneinander geführten, separierten Verkehrsträgern gekennzeichnet.Hier ist auch der **Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur** zu einem Premiumroutenstandard zentrales Ziel. Dafür wird sowohl die Promenade erneuert, als auch der Übergang von der Promenade zur straßenbegleitenden Veloroute 1 optimal gestaltet. Die von Süden kommende konfliktarme getrennte Führung

von Fuß- und Radverkehr soll bis zur Verschwenkung der straßenbegleitenden Premiumradroute vom Düsternbrooker Weg in die Kiellinie fortgeführt werden. Nördlich der Verschwenkung wird der Premiumradweg gemäß der Planung im Abschnitt Berthold-Beitz-Ufer angelegt.

Der Bernhard-Harms-Parkplatz soll in seiner Funktion als Parkplatz und Veranstaltungsfläche erhalten bleiben und qualifiziert werden. Die über den Bernhard-Harms-Weg verlaufende schwerlastfähige Erschließung der Blücherbrücke soll in der jetzigen Form erhalten bleiben.

Entwicklungsziele für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

- Optimierung und Neuordnung der Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr
- Ausbau der Radinfrastruktur
- Qualifizierung der Anbindung des Promenadenradwegs an die Premiumradroute 1
- Erhalt der schwerlastfähigen Anbindung der Blücherbrücke vom Düsternbrooker Weg über den Bernhard-Harms-Weg
- Qualifizierung / Erhaltung Parkplatz Bernhard-Harms-Weg

Berthold-Beitz-Ufer mit Seebrücke Bellevue





A186 Berthold-Beitz-Ufer

Städtebau, öffentliche Räume und Grün

Das Berthold-Beitz-Ufer mit der Bellevuebrücke ist das Mittelstück der Kiellinie, die Promenade wird von Wasser und Straßen gerahmt. In diesem Abschnitt gilt es Erlebnispunkte zu inszenieren, die die Aufenthaltsqualität verbessern, zum Verweilen einladen und die Nahmobilität stärken.

Mit dem Bau einer großzügigen Treppenanlage und der neuen Bellevue-Brücke werden **Anlaufpunkte für Zugang, Aufenthalt und Sitzmöglichkeiten am Wasser** geschaffen. Voraussetzung dafür ist eine Umgestaltung der Promenade und die **Erneuerung der Uferbefestigung**. Die Ufersicherung war abgängig und der wasserseitige Teil der Promenade war zwischen 2015 und 2024 für die öffentliche Nutzung gesperrt. Die Spundwand wurde als vorgezogene Ordnungsmaßnahme bereits saniert. Im Zuge der nachfolgenden Sanierung und Umgestaltung der Promadenflächen sollen Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten verbessert werden.

Darüber hinaus soll das Berthold-Beitz-Ufer hinsichtlich des **Angebots für Sport und Spiel** qualifiziert werden. Dabei wird die Multicodierung für die Platz- und Promenadenfläche angestrebt. Grüne Freiräume werden integriert.

Die als Schiffsanleger genutzte **Bellevue-Brücke soll als Seebrücke** erneuert, ausgebaut und inszeniert werden und somit ein neues Landmark der 3,5 km langen Promenade darstellen. Gleichzeitig soll die Nutzung als Badesteg möglich sein und keine Konflikte mit einem ganzjährigen Fährbetrieb bestehen.

Die konzeptionellen, nutzungsbezogenen und gestalterischen Vorgaben einschließlich der Anforderungen der Klimaanpassung zum Beispiel für gezielte Verschattung von Teilen der Aufenthaltsbereiche sind mitzudenken.

Entwicklungsziele für Städtebau, öffentliche Räume, Grün

- Verbesserung Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten (Stadtmobiliar, Sport- und Spielmöglichkeiten, Grün- und Freiräume)
- Zugang zum Wasser durch Freitreppe und Badesteg verbessern
- Ausbau und Erneuerung Seebrücke Bellevue
- Stärkung Freiraumqualität durch Klimaanpassungsmaßnahmen
- Ergänzung von Stadtmobiliar und weiteren Verweilangeboten für unterschiedliche Nutzergruppen
- Ergänzung von Toiletten und ggf. Gastronomie (Kiosk)

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Zwischen dem Sporthafen Düsternbrook und der Lindenallee ist die Verkehrsgestaltung von einer deutlichen Separation zwischen den einzelnen Verkehrsträgern geprägt. Die Kfz-Fahrbahn und der durch einen Grünstreifen abgetrennte Zweirichtungsradweg befinden sich hier auf einem höheren Niveau als der durch eine Böschung nach unten abgesetzte Uferweg. Zwischen den beiden Ebenen bestehen punktuelle Verbindungen über Treppenanlagen.

Auch in diesem Abschnitt ist aber der **Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur** zu einem Premiumradroutenstandard vorzusehen. Dafür wurde mit der **Erneuerung der Uferbefestigung** am Berthold-Beitz-Ufer ein Flächengewinn durch zusätzliche Vorspundung erzielt.

Sollte eine Sperrung der nördlichen Kiellinie für den allgemeinen Kfz-Verkehr erfolgen, ist für das Berthold-Beitz-Ufer eine **Beibehaltung der Fahrbahn** sowie die Schaffung einer abgesetzten **Premiumradroute als Zweirichtungsradweg** in 4 m Breite vorgesehen. Auch Flächen für die Gestaltung der Promenade verbleiben. Mit der Umwidmung zu einer Gemeindestraße könnte in diesem Abschnitt der Kiellinie **Tempo 30** ausgewiesen sowie Querungsstellen durch bauliche Maßnahmen (z.B. mit Belagswechsel, Aufpflasterung, punktuelle Fahrbahneinengung) zusätzlich verkehrsberuhigt werden.

Der Vorbereich der Bellevuebrücke mit der Verbindung zur Lindenallee bildet eine wichtige Schnittstelle zwischen Förde und Fördehang und wird derzeit noch vom Kfz-Verkehr dominiert. Ziel ist hier eine deutliche **Steigerung der Aufenthalts- und Freiraumqualität**.

Entwicklungsziele für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

- Optimierung und Neuordnung der Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr
- Ausbau der Radinfrastruktur

Wasserbau

Die neue Bellevuebrücke ist multicodiert, bietet **Aufenthaltsqualität mit Bademöglichkeit**, einen Blick von der Förde auf das Land, sie ist barrierefrei gestaltet und bleibt **Anleger** der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel mbH.

Entwicklungsziele Wasserbau

- Optimierung des Bellevueanlegers für einen parallelen Fährverkehr mit Badestelle

Kiellinie Nord





A187 Kiellinie Nord

Städtebau, öffentliche Räume und Grün, Nutzungen

Zukünftig bietet die Kiellinie Nord für Bewohner*innen Naherholungsmöglichkeiten und ist als Premiumradroute Rückgrat des nachhaltigen Stadtverkehrs.

Die Kiellinie Nord weist als eigenständiger Raum in den Stadtteil Wik hinein. Der Abschnitt der Kiellinie nördlich der Lindenallee hat bis zur Gorch-Fock-Mole im Unterschied zu den südlich gelegenen Abschnitten keine angrenzende Bebauung. Dagegen ist aber die **Verknüpfung zwischen Fördehang und Fördeufer** von großer Bedeutung, insbesondere am Hirschfeldblick und am Diederichsenpark. Zusammen mit der Orchideenwiese bilden Hirschfeldblick und Diederichsenpark die Zugangs- und damit Verknüpfungspunkte zwischen Fördehang und Fördeufer.

Von Norden kommend ist ein angemessener **Erlebnispunkt** zur Kiellinie zu gestalten, der über die Kriterien der Barrierefreiheit hinaus **stadträumlich eine prominente Situation** ausbildet. Zur Stärkung der Freiraumqualität im nördlichen Bereich der Kiellinie sind Entwicklungsvorstellungen zu erarbeiten, die die besonderen Qualitäten des Stadtgrüns und des öffentlichen Raumes vereinen.

Durch die **Instandsetzung und / oder Wiederherstellung vorhandener Blickbeziehungen** auf die Förde, bspw. dem Hirschfeldblick und dem Aussichtsbalkon im Diederichsenpark, werden Sichtachsen und Verweilpunkte verbessert sowie Raum- und Naturerlebnisse geschaffen. Die bestehende Treppenanlage „Hirschfeldblick“ ist behutsam zu qualifizieren und der Zugang zu optimieren.

Besonderes Augenmerk soll der Bereich an **Koesterallee und Seglerheim** erfahren. Hier sind Ideen zu entwickeln, wie unterschiedliche **zusätzliche Nutzungen im begrenzten Raumangebot** ermöglicht werden können, bspw. als unmittelbar öffentliche Nutzung mit neuen Spielgeräten. Weiterhin ist hier auch eine **Außengastronomie**, bevorzugt in Verbindung mit der schon vorhandenen Gastronomie, denkbar, die die besondere Lagegunst nutzen kann. Im rückwärtigen Bereich ist der Wohnmobilstellplatz im Einklang mit der Nutzung als Parkplatz und Bootswinterlager zu erhalten.

Entwicklungsziele für Städtebau, öffentliche Räume, Grün

- Verbesserung Aufenthalts-, Nutzungs- und Verweilmöglichkeiten (Stadtmobiliar, Sport- und Spielmöglichkeiten, Grün- und Freiräume, gastronomische Angebote)
- Gestaltung des Übergangs zum Stadtteil Wik

- Verknüpfung Fördehang und Fördeufer
- Barrierefreie Gestaltung umsetzen
- Wiederherstellung und Aufwertung historischer Blickbeziehungen und Wege
- Herstellung von Spielangeboten beim Seglerheim

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Aufgrund der begrenzten Flächenressourcen an der Kiellinie sind die bestehenden Flächendispositionen bei der Neuorganisation der Verkehre und bei der Implementierung neuer Freizeitangebote zu überprüfen.

Die **Aufwertung der Wegebeziehungen** ist für die Attraktivitätssteigerung der Nahmobilität von großer Bedeutung. Dies betrifft Wegeverbindungen durch Grünanlagen genauso wie städtisch geprägte Straßenräume mit Anbindung an die Förde.

Um die städtebaulichen und freiraumplanerischen Potenziale umzusetzen, wird davon ausgegangen, dass die nördliche Kiellinie entweder als eine beschränkt für den Kfz-Verkehr freigegebene **Fahrradstraße oder als Promenade** mit Radweg und Sperrung für den Kfz-Verkehr ausgeführt wird.

Für das **Düsternbrooker Seebad** sollte eine Zufahrtsmöglichkeit für Anlieger*innen und Lieferverkehre sowie Behindertenparkplätze erhalten bleiben. Dies erfordert die Einrichtung einer Wendeanlage im Bereich der Seebar, die ggf. auch mit Behindertenparkplätzen und Lieferzonen kombiniert werden könnte.

Um die an der Kiellinie Nord entfallenden **Parkmöglichkeiten** aufzufangen, sollen bestehende Parkmöglichkeiten in der Lindenallee, der Koesterallee und der Parkstraße sowie im Bereich Flandernbunker ertüchtigt und möglichst in die Parkraumbewirtschaftung aufgenommen werden, sofern dem nicht andere Ziele entgegenstehen.

Die **fußläufige Verknüpfung von Fördehang und Fördeufer** ist insbesondere am Hirschfeldblick und am Diederichsenpark von Bedeutung. Im Abschnitt **nördlich der Lindenallee**: erfolgt außerdem eine zurückhaltende Anordnung von Überquerungsmöglichkeiten von Fahrbahn und Radweg an ausgewählten Schnittstellen zum Fördehang mit Integration in die straßenräumliche Gestaltung

Entwicklungsziele Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

- Neuorganisation der Verkehre
- Aufwertung der Wegebeziehungen
- Attraktivitätssteigerung der Nahmobilität
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
- Sanierung Treppe zum Hirschfeldblick

Wasserbau

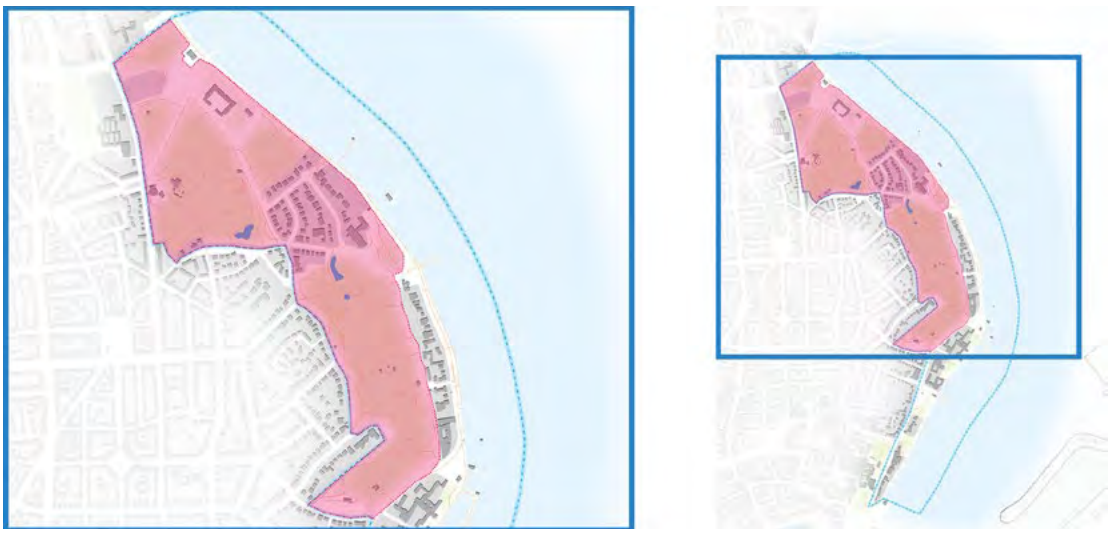
Der Bereich Kiellinie Nord ist durch eine im Jahr 1910 gebaute **Schwergewichtsmauer** gesichert, die laut aktuellem Bauwerksprüfbericht die Zustandsnote 2,0 aufweist. Hier werden kurzfristig und mittelfristig Reparaturmaßnahmen empfohlen, insbesondere hinsichtlich der Verfüllung von Fugen. Falls Umbauten an der Ufersicherung vorgesehen werden, wird auch hier eine Erhöhung der Bauwerksoberkante auf eine Höhe von NHN +2,5 bis 2,7 m (konkrete Höhenlage ist von der Stadt Kiel zu definieren) zum Schutz der Promenade gegen moderate Hochwasserstände empfohlen.

Das **Seebad Düsternbrook** soll möglichst modernisiert und unter Wahrung historischer Elemente erweitert werden. Die Modernisierung und Erweiterung ist ein weiterer Baustein der Vision Kiellinie Nord. Sie bieten das Potenzial, die Badebedingungen zu verbessern, die Badetradition gesichert fortzuführen und in Kombination mit dem gastronomischen Angebot einen attraktiven Freizeitort mit Alleinstellungsmerkmal zu schaffen. Aufgrund des sehr schlechten Zustandes ist ggf. auch ein Neubau an gleicher Stelle notwendig. Weitere wasserseitige Aufenthaltsqualitäten (Stege) fehlen in diesem Bereich und sollen ergänzt werden. Die Blickbeziehung zum Wasser (Fernsicht) ist hier hervorzuheben.

Entwicklungsziele Wasserbau

- Sanierung des Uferschutzwerkes
- Modernisierung Seebad Düsternbrook
- Einrichtung eines öffentlichen Steges im Bereich Kiellinie Nord

Düsternbrooker Fördehang



A188 Düsternbrooker Fördehang

Städtebau, öffentliche Räume und Grün, Nutzungen

Der Düsternbrooker Fördehang prägt seit jeher die Stadtstruktur Kiels und ist als Natur- und Landschaftsraum geschützt.

Ein **integriertes Grünflächenmanagement** gewährleistet neben der gärtnerischen Pflege auch die Verkehrssicherheit und berücksichtigt verbindlich naturschutzrechtliche Vorgaben. Darüber hinaus ist zur Bewahrung des **gartenkulturellen Erbes** ein verantwortungsvoller denkmalpflegerischer Umgang mit historischen Freiräumen notwendig und es bedarf eines langfristig angelegten **Parkpflegewerkes**. Neben der Erarbeitung einer denkmalpflegerischen Zielplanung für den Düsternbrooker Fördehang sind auch aktuelle Bestandsaufnahmen zur Beschaffenheit der Parkanlagen mit ihren gärtnerischen Anlagen und Bauten erforderlich. Ziel ist die Erhöhung der Biodiversität und der Resilienz gegenüber Extremwetterereignissen.

Krusenkoppel, Orchideenwiese, Diederichsenpark und Teilflächen der Forstbaumschule können als bestehende Offenlandschaften, über ein angepasstes Mahdregime und Anreicherungen von Vegetationsbeständen als Baustein der **Biotop- und Artenentwicklung von Insekten bis hin zu** Vogel- und Fledermausbeständen gestärkt werden.

Die **Aufwertung der Wegebeziehungen** mit dem jeweiligen städtischen und landschaftlichen Umfeld, v. a. von der Förde über den Düsternbrooker Fördehang bis in die westlich angrenzenden Ortslagen, ist für die Erreichbarkeit und Vernetzung der Parkanlagen innerhalb der Stadt Kiel bedeutsam. Ausgewählte Wegebeziehungen sollten so attraktiviert werden, dass sie einen Erlebniswert generieren. Zur Unterstützung der **intuitiven Orientierung im Stadt- und Landschaftsraum** sollten Themen der Stadtnatur und des Landschaftsraums in Leit- und Informationssystemen berücksichtigt werden.

Das Düsternbrooker Gehölz bietet eine Vielzahl an **Aussichtspunkten in attraktiven Lagen** mit Blick über das Wasser und auf die gegenüberliegende Fördeseite. Dabei sind die behutsame **Wiederherstellung historischer Blickbezüge** und die **Aktivierung/Schaffung weiterer Aussichtspunkte** im Einklang mit Biotopstrukturen und den Regelungen des Natur- und Landschaftsschutzes anzustreben und die Raumbezüge zwischen Stadt, Parklandschaft und Wasser zu fördern. Der Erlebniswert der unterschiedlichen Strukturen – naturnaher Wald und Parkanlagen – sollte berücksichtigt werden.

Die hohe Reliefenergie im Düsternbrooker Fördehang stellt eine große Herausforderung in Bezug auf die Herstellung von Barrierefreiheit dar. Mit einer möglichst **barrierefreien Gestaltung ausgewählter Wege und Orte** wie Aussichtspunkte, Spiel- und Sportplätze und durch Informationssysteme wird die Teilhabe aller am Düsternbrooker Fördehang und der Kiellinie gefördert. Dabei gilt es, die Handlungsspielräume für den barrierefreien Umbau von Hauptwegen und eine barrierefreie, gleichberechtigte Anbindung von Nebenwegen zu prüfen. Sollte eine barrierefreie Ausgestaltung z.B. aufgrund der Topographie nicht möglich sein, erfolgt ein bedingt barrierefreier Ausbau. Grundsätzliche Lösungen werden entwickelt, die beispielhaft für den Umgang mit historischem Wald stehen können.

Der Düsternbrooker Fördehang soll als naturnaher Rückzugsort für Natur und Mensch erhalten bleiben. Die gestalterische Zielsetzung sollte es sein, **vielfältige Erholungs- und Aktivbereiche** in den Grünflächen und Parkanlagen zu schaffen, die Natur und Ästhetik verbinden. Eine sukzessive und behutsame Entwicklung der Grünflächen unter Berücksichtigung naturbelassener Waldbereiche macht die Stadtnatur erlebbar. Entsprechend sind im Düsternbrooker Fördehang neben Pflege und Entwicklung der bestehenden Gewässer auch Spielräume für eine Öffnung verrohrter Gewässer (z. B. der Düvelsbek im Bereich Forstbaumschule/ Niemannsweg) zu prüfen.

In Synergie zur Ortsgeschichte können ökologisch wertvolle Anlagenteile im Stadtgrün als naturpädagogische Stadtnatur-Erlebnisse inszeniert werden. Mit der Forstbaumschule und dem Diederichsenpark bestehen zudem historische Bezüge zum Leitthema „produktive und essbare Stadt“. Stadtnatur- und Umweltprojekte (z. B. Forschungsschiff GEOMAR, Schaustelle Benthokosmen[91] an der Kiellinie, Orchideenwiese) sowie zusätzliche Formate der Umweltbildung (z. B. Führungen, Projekte an Schulen, Eigenpublikationen der Verwaltung) sind zudem denkbar. So kann die Qualifizierung des Stadtgrüns zum Beispiel durch Benennung und Förderung von Leitvogelarten, Leitinsekten oder Leitpflanzen öffentlichkeitswirksam unterstützt werden. Die Vielzahl der Akteur*innen der Bildungslandschaft bietet gute Voraussetzungen zur Aktivierung bürgerschaftlichen Engagements für Stadtnaturprojekte.

Entwicklungsziele für Städtebau, öffentliche Räume, Grün

- Behutsame Wiederherstellung historischer Sichtbezüge zu Plätzen, Aussichts- und Grünpunkten innerhalb von Grünanlagen (z.B. Marientempel und Tanzplatz, Baumgruppe),
- Instandsetzung baulicher Anlagen in historischen Grünanlagen wie Treppen, Begrenzungsmauern (Zyklopenmauerwerk), Einfriedungen und auch die Sanierung der Freilichtbühne Krusenkoppel
- Konzeption und Verbesserung der Wege- und Wegebeziehungen, Eingänge, Übergänge und Grenzen des Untersuchungsgebietes,
- Wiederherstellung historisch besonderer landschaftlicher Prägungen – (Renaturierung ehemals vorhandener Bachläufe, z.B. der Graben der Düvelsbek sowie andere historisch relevante Gewässer z.B. Mond- u. Dianenspiegel im Düsternbrooker Gehölz)
- punktuelle Wiederherstellung und Qualifizierung von Spiel-, Sport- und Liegeflächen im Sinne des Volksparkgedankens
- Erneuerung von Spielplätzen

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Für den Fußverkehr sind die unbefestigten Seitenräume zu qualifizieren und für alle Bevölkerungsgruppen nutzbar zu machen. Die Instandsetzung und Optimierung des vorhandenen Kopfsteinpflasters in Hinblick auf die Benutzbarkeit für Radfahrer*innen fördert die Nahmobilität und stärkt den Umweltverbund.

Entwicklungsziele Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

- Optimierung der Straßenräume für den Fußverkehr
- Neuordnung Stellplätze im Straßenraum
- Verbesserung der Straßenraumgestaltung für den Radverkehr

91 Klimasimulationsversuchsanlage für maritime Lebensgemeinschaften

8 Maßnahmenkonzept

Im Maßnahmenkonzept werden die für die Beseitigung der festgestellten städtebaulichen und funktionalen Defizite und für die Erreichung der Ziele erforderlichen Maßnahmen zusammengetragen. Es dient der künftigen Orientierung bei der Entwicklung des Sanierungsgebietes. Die Maßnahmen basieren auf den vorangegangenen planerischen Schritten mit Analyse und Zielen, den Beteiligungen sowie entscheidend auf den Ergebnissen des vorgezogenen freiraumplanerischen-städtebaulichen Wettbewerbs zur Entwicklung der Kiellinie (s. Kapitel 8.1).

Die Maßnahmen und Projekte werden den räumlichen Handlungsschwerpunkten und Entwicklungszielen zugeordnet. Weiterhin wird zur späteren Umsetzung das in der Stadtverwaltung Kiel federführende Amt sowie weitere relevante Akteur*innen benannt. Zur besseren Koordination und Taktung der Gesamtmaßnahme wird ein Umsetzungshorizont sowie eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen. Durch die Befristung der Gesamtmaßnahme auf 15 Jahre ist eine Priorisierung notwendig, die Maßnahmen bestimmt, die zuvorderst und innerhalb der 15 Jahre umgesetzt werden sollen. Da das Untersuchungsgebiet sehr groß ist, können Maßnahmen mit geringerer Priorität voraussichtlich nicht innerhalb der 15 Jahre umgesetzt werden.

Bei den Maßnahmen handelt es sich einerseits um Realisierungsmaßnahmen aus dem Wettbewerb sowie andererseits um Vorschläge, über deren Umsetzung bzw. Realisierbarkeit im weiteren Prozess zu entscheiden ist. Im Zuge der Programmlaufzeit können sich Umsetzungsmöglichkeiten, Prioritäten sowie Kosten und Finanzierungen von Maßnahmen verschieben.

Für die Realisierbarkeit von Maßnahmen spielen neben der Priorität Faktoren wie Förderbedingungen, die Mittelverfügbarkeit und die Bereitschaft der Mitwirkung unterschiedlicher Akteur*innen eine Rolle, die in den Steckbriefen berücksichtigt werden. Vor der Umsetzung einzelner Maßnahmen sind übliche Erkundigungen durch die Beteiligung von Fachämtern und Trägern öffentlicher Belange einzuholen. Insbesondere sind die Aspekte Kampfmittel, (Hochdruck)Leitungen und Brunnenstandorte sowie Altlasten zu berücksichtigen.

Bezüglich der Kostenermittlung in den Maßnahmenblättern wird auf folgende Punkte hingewiesen:

- Viele Maßnahmen zeichnen sich dadurch aus, dass noch keine konkreten Plangrundlagen und/oder qualitativen Anforderungen definiert wurden. Damit ist die Nennung eines Kostenrahmens nur grob und überschlägig möglich und orientiert sich in der Regel an Referenzprojekten. Erst durch projektspezifische Plangrundlagen sind tatsächliche Kosten ermittelbar und die groben Annahmen fortzuschreiben.
- Umsetzungskosten für Tiefbau- und freiräumliche Maßnahmen basieren auf Kostenannahmen auf Grundlage des Ergebnisses des Realisierungswettbewerbs entsprechend DIN 267, 3. Gliederungsebene. Der Wettbewerbsbeitrag entspricht jedoch nicht dem Entwurf gem. HOAI, so dass die genannten Kosten nur als Richtwert für die künftigen Kosten herangezogen werden können und keine tatsächliche Kostenberechnung darstellen. Die Umsetzungskosten für Neugestaltungen von Straßen und Freiflächen bilden hierbei nur die Kostenannahme für die Oberflächenherstellung ohne z.B. Leitungsverlegung.
- Bei allen Kosten werden weder Varianzen (auf städtebaulicher Ebene sind oftmals +40 % angezeigt) noch Indexanpassungen (Bsp. Inflation) berücksichtigt. Die Kosten sind als reine Bruttokosten, Stand 2024, zu verstehen.
- Zu einzelnen Maßnahmen lassen sich nach aktuellem Planungsstand noch keine geschätzten Kosten angeben. Hier werden Kosten mit N.N. angegeben.
- Die getroffene Kostenschätzung beinhaltet nicht nur die förderfähigen Kosten des Programms „Lebendige Zentren“, sondern auch eventuelle private Anteile, städtische Anteile/nicht förderfähige Anteile sowie Kosten, die ggf. durch andere Förderprogramme finanziert werden können.
- Personalkosten der Stadt Kiel oder anderer öffentlicher Träger (z.B. Kiel Marketing, KVG) sind nicht berücksichtigt.

- Bei fast allen Maßnahmen ist eine Kostenposition für eine erforderliche Bürgerbeteiligung vorgesehen. Es ist jeweils im Projektverlauf zu definieren, ob und in welchem Format eine Beteiligung erforderlich und sinnvoll ist.

Die Sortierung und Darstellung der Maßnahmen folgt dabei der Systematik der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in der derzeit noch gültigen Fassung vom 01.01.2015 (StBauFR SH 2015) in Maßnahmen der Vorbereitung, Maßnahmen der Umsetzung, sonstige Maßnahmen der Durchführung und Maßnahmen der Abwicklung. Das Konzept führt zudem Maßnahmen an, die über andere Förderungs- und Trägerstrukturen oder zusätzliche (öffentliche/private) Finanzierungsmöglichkeiten umzusetzen sind. Hiermit ist gewährleistet, dass auch nicht über die Städtebauförderung finanzierbare Maßnahmen i.S. des integrierten Entwicklungskonzeptes dargestellt werden, die zur Zielerreichung notwendig erachtet werden oder die Gesamtmaßnahme stützen.

8.1 Ergebnisse des Realisierungswettbewerbes

Das Wettbewerbsverfahren schloss mit der Preisgerichtssitzung am 01.12.2022 und anschließender Ausstellung der eingereichten Arbeiten ab. Als Sieger ging die Arbeitsgemeinschaft STUDIO RW | Landschaftsarchitektur + Stadtplanung, Berlin mit Studio Wessendorf, Berlin und Plancontrol, Berlin hervor.

Der Entwurf wurde durch die Jury aufgrund der konsequent umgesetzten Konzeption bezüglich Klima und Nachhaltigkeit und den sowohl gestalterisch als auch funktional überzeugenden Lösungsansätzen ausgewählt.

Grundprinzip des Entwurfes ist ein grün-blaues Band, das als Leitelement die 3,5 km lange Promenade zusammenhält. Bäume, Beleuchtung mit integrierter erneuerbarer Energieerzeugung (Solarpaneele und kleine Windräder) sind in dieses Band integriert. Eine deutliche Aufwertung des Südeinganges der Kiellinie mittels Schaffung eines kleinen Platzes zum Yachthafen und Sitzstufen und die Umgestaltung der Reventlouwiese zu einem großzügigen „Dünenpark“ sowie eine Erweiterung des Bellevuebereiches durch die Verlegung von Straße und Fahrradweg und Errichtung einer großen Grünfläche mit viel Aufenthaltsqualität werden mit dem Entwurf erreicht. Die Ergebnisse des Wettbewerbes spiegeln sich in den Maßnahmen wider.

Der Wettbewerbsentwurf beinhaltet drei unterschiedlich intensiv genutzte und dadurch mit je eigenem Charakter versehene Abschnitte („KIELAKTIV“ im Süden, „SPIEL- UND SPORTBAND“ im mittleren Bereich und „GRÜNES BAND“ im Norden).

Die Abbildung 189 zeigt den Abschnitt der Kiellinie Süd bis zur Reventlouwiese („KIELAKTIV“). Neue Sitzstufenanlagen am Eingangsplatz und ein Dünenpark, der sowohl Sport als auch Erholung zulässt, gliedern sich an das grün-blaue Band an.

Abbildung 190 zeigt den Abschnitt zwischen Bellevue-Brücke und Wasserschutzpolizei („SPIEL- UND SPORTBAND“). Hier liegt der Schwerpunkt auf einer geordneten Führung des Fuß- und Radverkehrs bei der Promenade und der Schaffung neuer Spiel- und Sportangebote. Abbildung 191 zeigt die gemeinsame Nutzung der Bellevue-Brücke als Schwimmsteg und Bootsanleger.

Den Abschnitt zwischen Bellevuebrücke und Nordauftakt („GRÜNES BAND“) zeigt die Abbildung 192. Die Prägung durch den raumbildenden Fördehang wird durch eine Fahrradallee aufgenommen. Entlang der Kiellinie werden verschiedene Maßnahmen zur Klimaresilienz erprobt. Am nördlichen Ende bildet ein Naturspielplatz den Abschluss. Der Wettbewerbsentwurf wird Grundlage für die weitere Vorentwurf- und Entwurfsplanung zur Neugestaltung der Kiellinie. In diesem Zuge werden die vorgelegten Gestaltungsvorschläge und- lösungen überprüft und ggf. weiterentwickelt.



A189 Siegerentwurf, Abschnitt Kiellinie Süd



A190 Siegerentwurf Berthold-Beitz-Ufer



A191 Siegerentwurf Ausschnitt Bellevue-Brücke



A192 Siegerentwurf Abschnitt Kiellinie Nord

8.2 Maßnahmenübersicht

In folgender Listung sind zunächst die Maßnahmennummern sowie die Titel enthalten, um eine knappe Übersicht zu erhalten. Auf den darauffolgenden Seiten ist der ausführliche Maßnahmenkatalog zu finden.

B 1 – Maßnahmen der Vorbereitung

1. Erstellung einer integrierten Rahmenplanung inkl. Gestaltungshandbuch und Beleuchtungskonzept für den gesamten Uferbereich Kiellinie
2. Erstellung eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes
3. Pflegewerke für das LSG Düsternbrooker Fördehang

B 2 – Maßnahmen der Durchführung

4. Grunderwerb von Teilflächen des Parkplatzes am Ostseeterminal
5. Grunderwerb von Teilflächen zur Vorschuhung am Landeshausufer
6. Erneuerung und Qualifizierung der Eingangssituation Kiellinie Süd
7. Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Seeburg und Geomar
8. Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Geomar und Reventloubrücke
9. Qualifizierung der öffentlichen Grünflächen Schwanenwiese bis Reventlouwiese
10. Qualifizierung der öffentlichen Grünfläche Reventlouwiese inkl. Umgestaltung des Mobilitätsknotens
11. Erneuerung und Qualifizierung Promenade einschließlich Ufereinfassung am Landeshausufer zwischen Reventlouwiese und Wasserschutzpolizei
12. Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Promenade zwischen Wasserschutzpolizei und Kiellinie 70
13. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Kreuzung Düsternbrooker Weg und Kiellinie 70
14. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Kiellinie 70 und Bellevuebrücke
15. Erneuerung und Qualifizierung Promenade im Bereich Berthold-Beitz-Ufer
16. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Lindenallee
17. Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wik
18. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wik
19. Änderung und Qualifizierung der Freifläche nördlich der Seglervereinigung Kiel
20. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Schlossgarten und Lindenallee, Bernhard-Harms-Weg
21. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Reventlouallee
22. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Koesterallee inkl. Anlage von Behindertenparkplätzen im Einmündungsbereich zur Kiellinie
23. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Niemannsweg
24. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Roonstraße
25. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Bismarckallee
26. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Parkstraße
27. Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Bernhard-Harms-Weg und Lindenallee
28. Sanierung der Treppenanlage „Hirschfeldblick“ (zwischen Bismarckallee und Kiellinie)
29. Umsetzung der Pflegewerke für das LSG Düsternbrooker Fördehang inkl. Qualifizierung von Erschließungsanlagen

B 3 – Maßnahmen der Steuerung und Begleitung

30. Einsatz eines Sanierungsträgers gem. § 157ff. BauGB
31. Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahmen ohne Einsatz von Städtebauförderung

32. Öffentlichkeitsarbeit / Moderation zum Variantenentscheid „Kiellinie Nord“
33. Baustellenkommunikation
34. Neubau der Bellevuebrücke
35. Hafenbad an der Reventlouwiese
36. Neubau Segelcamp
37. Sanierung der denkmalgeschützten Freilichtbühne Krusenkoppel mit Nebengebäuden
38. Errichtung eines Quartiersparkhauses
39. Digitales Meeresvisualisierungszentrum
40. Neubau Bootssteg Wasserschutzpolizei
41. Erneuerung Seebad Düsternbrook
42. Qualifizierung des Parkplatzes an der Koesterallee
43. Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Neuanlage eines Steges
44. Neubau von vier Ruderstegen

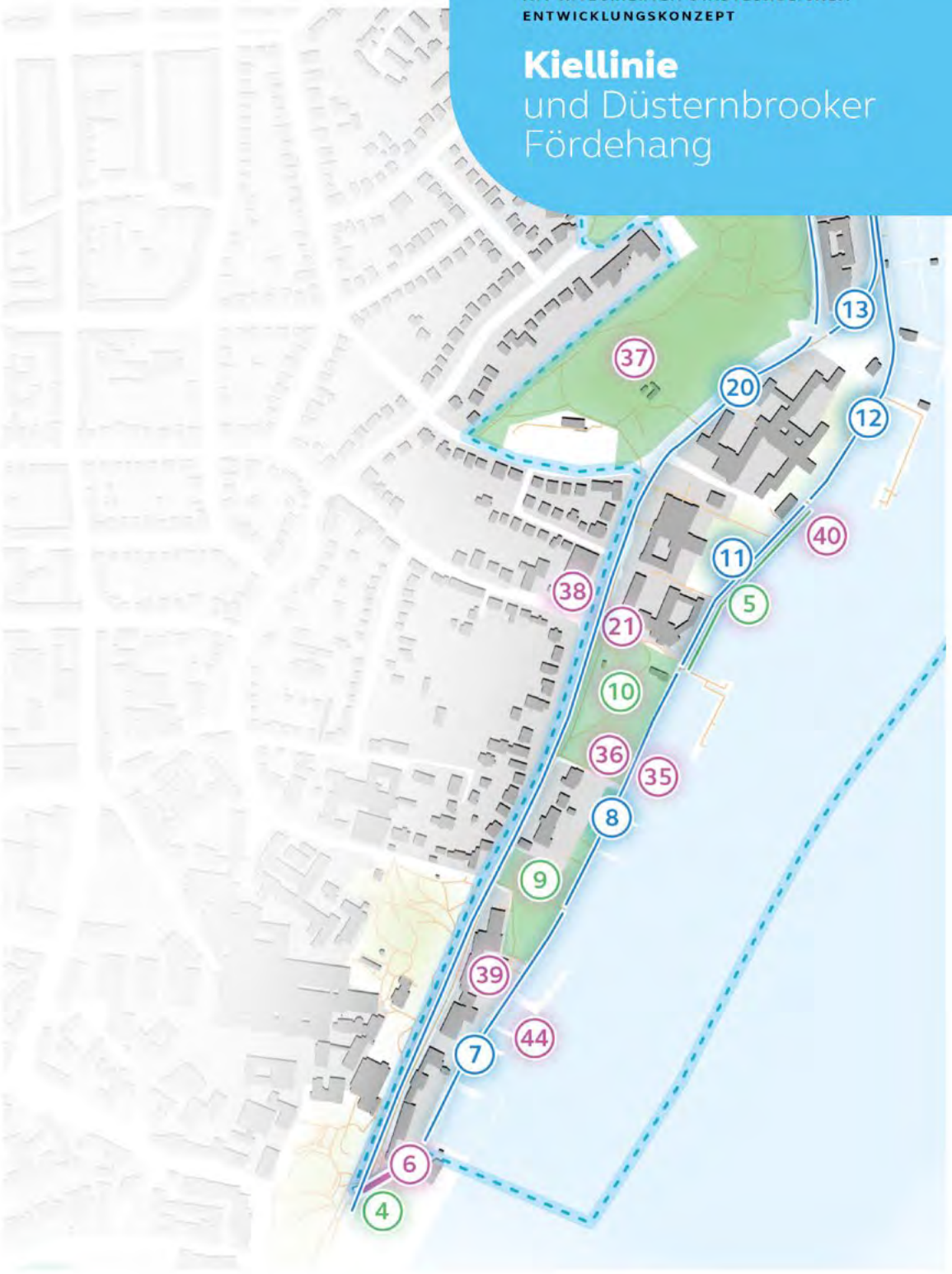
Auf der folgenden Karte werden alle Maßnahmen verortet dargestellt.



K25 Maßnahmenplan

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



Kiel. Sailing.City.



Maßnahmenplan

Maßnahmen der Vorbereitung (für das Gesamtgebiet)

1 Erstellung einer integrierten Rahmenplanung inkl. Gestaltungshandbuch und Beleuchtungskonzept für den gesamte Uferbereich Kiellinie

2 Erstellung eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes

3 Pflegewerke für das LSG Düsternbrooker Fördehang

Maßnahmen der Durchführung

4 Grunderwerb von Teilflächen des Parkplatzes am Ostseeterminal

5 Grunderwerb von Teilflächen zur Vorschuhung am Landeshausufer

6 Erneuerung und Qualifizierung der Eingangssituation Kiellinie Süd

7 Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Seeburg und Geomar

8 Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Geomar und Reventloubrücke

9 Qualifizierung der öffentlichen Grünflächen Schwanenwiese bis Reventlouwiese

10 Qualifizierung der öffentlichen Grünfläche Reventlouwiese inkl. Umgestaltung des Mobilitätsknotens

11 Erneuerung und Qualifizierung Promenade einschließlich Ufereinfassung am Landeshausufer zwischen Reventlouwiese und Wasserschutzpolizei

12 Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Promenade zwischen Wasserschutzpolizei und Kiellinie 70

13 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Kreuzung Düsternbrooker Weg und Kiellinie 70

14 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Kiellinie 70 und Bellevuebrücke

15 Erneuerung und Qualifizierung Promenade im Bereich Berthold-Beitz-Ufer

16 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Lindenallee

17 Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wik

18 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wik (Realisierung WBW)

19 Änderung und Qualifizierung der Freifläche nördlich der Seglervereinigung Kiel

20 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Schlossgarten und Bernhard-Harms-Weg

21 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Reventlouallee

22 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Koesterallee inkl. Anlage von Behindertenparkplätzen im Einmündungsbereich zur Kiellinie

23 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Niemannsweg

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang

24 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Roonstraße

25 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Bismarckallee

26 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Parkstraße

27 Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Bernhard-Harms-Weg und Lindenallee

28 Sanierung der Treppenanlage "Hirschfeldblick" (zwischen Bismarckallee und Kiellinie)

29 Umsetzung der Pflegewerke für das LSG Düsternbrooker Fördehang inkl. Qualifizierung von Erschließungsanlagen

Maßnahmen der Abwicklung (für das Gesamtgebiet)

30 Einsatz eines Sanierungsträgers gem. § 157ff. BauGB

31 Öffentlichkeitsarbeit

Sonstige Maßnahmen der Stadtentwicklung

32 Öffentlichkeitsarbeit / Moderation zum Variantenentscheid „Kiellinie Nord"

33 Baustellenkommunikation

34 Neubau der Bellevuebrücke

35 Hafenbad an der Reventloubrücke

36 Neubau Segelcamp

37 Sanierung der denkmalgeschützten Freilichtbühne Krusenkoppel

38 Einrichtung eines Quartiersparkhauses

39 Digitales Meeresvisualisierungszentrum

40 Neubau Bootssteg Wasserschutzpolizei

41 Erneuerung Seebad Düsternbrook

42 Qualifizierung des Parkplatzes an der Koesterallee

43 Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Neuanlage eines Steges im Bereich Kiellinie Nord zwischen Seebadeanstalt und Sporthafen

44 Neubau von drei Ruderstegen

Abgrenzung Untersuchungsraum

Maßnahme im Straßenraum

punktuelle Maßnahme

großflächige Maßnahme

8.3 Maßnahmenkatalog

B 1 – Maßnahmen der Vorbereitung

Erstellung einer integrierten Rahmenplanung inkl. Gestaltungshandbuch und Beleuchtungskonzept für die gesamte Uferpromenade Kiellinie	
Maßnahmennr.	**01**
Maßnahmenbeschreibung	Aufbauend auf den „freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerb ‚Uferpromenade Kiellinie' mit Ideenteilen", soll der 1. Preisträger mit weiteren Planungsleistungen beauftragt werden. Dies umfasst u. a. die Ausarbeitung eines freiraumplanerisch-städtebaulichen Rahmenplanes sowie eines Gestaltungsleitfadens einschließlich Beleuchtungskonzeptes für das gesamte Wettbewerbsgebiet. Der Gestaltungsleitfaden für den öffentlichen Raum legt die Gestaltungsgrundsätze und den Gestaltungskanon für das Wettbewerbsgebiet fest. Neben Bestimmung von Materialien, Einbauten oder Farben trifft dieser u. a. Aussagen darüber, wie der öffentliche Raum an der Kiellinie für Menschen gut nutzbar und attraktiv gestaltet werden kann. Dies umfasst bspw. auch die Auswahl oder Entwicklung spezifischen Stadtmobiliars und weiterer Einbauelemente. Der Leitfaden soll dazu beitragen, dass der Raum einheitlich und gut gestaltet wird und dass sich die Nutzer*innen / Besucher*innen in ihrer Umgebung wohl fühlen. Das Beleuchtungskonzept für den öffentlichen Raum legt die Art (funktionale Ausleuchtung zur Wahrung der Verkehrssicherungspflicht, Betonung/ Inszenierung besonderer Plätze) und den Umfang der Beleuchtung für das Wettbewerbsgebiet nach Kieler Standard fest und dient der Auswahl oder Entwicklung eines einheitlichen Leuchtentyps für die Kiellinie.

Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Kiellinie Süd • Reventlouwiese mit Landeshausufer • Mitte • Berthold-Beitz-Ufer • Kiellinie Nord Entwicklungsziele: • (Informations-)Leitsystem und Barrierefreiheit • Gestaltung fehl- und untergenutzter Frei-, Gebäude- und Verkehrsflächen • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Definition allgemeiner Gestaltungs- und Beleuchtungsgrundsätze • Entwicklung Gesamtkonzeption in Bezug auf Grün- und Freiraum, Spiel und Sport, Gastronomie im öffentlichen Raum und Veranstaltungen • Nachhaltiger Umgang mit Niederschlagswasser
Federführung* / weitere Akteur*innen	Stadtplanungsamt*, Grünflächenamt, Tiefbauamt, Umweltschutzamt, Amt für Kinder- und Jugendeinrichtungen, Amt für Sportförderung, Hafenamt, Eigenbetrieb Beteiligungen, Referat Kieler Woche, Referat für Wirtschaft und weitere
Klimaschutz/-folgenanpassung	Ja, u.a. Planung von Fuß- und Radwegeinfrastruktur, Qualifizierung von Aufenthaltsräumen am Wasser sowie Qualifizierung von Grünflächen, Umgang mit Niederschlagswasser
Barrierefreiheit/Inklusion	Ja, Berücksichtigung von barrierefreien und inklusiven Gestaltungsvorgaben
Umsetzungshorizont	Kurz- bis mittelfristig
Priorität	Hoch
Kostenschätzung	400.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Erstellung eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes	
Maßnahmennr.	**02**
Maßnahmenbeschreibung	Für das Sanierungsgebiet soll ein Mobilitäts- und Verkehrskonzept erarbeitet werden. Schwerpunkte des Konzeptes sollen in einem Teil a) die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes sein sowie in einem Teil b) sollen Aussagen zu Anpassungsmaßnahmen im Bereich Barrierefreiheit getroffen werden. Ergänzend sollen in einem Teil c) weitere Aspekte zur Mobilität und Verkehr untersucht werden (u.a. Aufteilung der Straßenräume für alle Verkehrsteilnehmer*innen außerhalb des Wettbewerbsgebietes, Erweiterung des ÖPNV-Angebotes, Prüfung fußgänger- und radfahrerfreundlicher Lichtsignalprogramme, Prüfung weiterer Querungsstellen für Rad- und Fußverkehr).
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Kiellinie Süd • Reventlouwiese mit Landeshausufer • Mitte • Berthold-Beitz-Ufer • Kiellinie Nord Entwicklungsziele: • Ausbau der Radinfrastruktur • Gestaltung fehl- und untergenutzter Frei-, Gebäude- und Verkehrsflächen • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr
	• Neuordnung ruhender Verkehr
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Stadtplanungsamt, Eigenbetrieb Beteiligungen, Umweltschutzamt
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Planung von bspw. der Erweiterung des ÖPNV-Angebotes sowie des Ausbaus der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, inklusives Konzept
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	40.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Pflegewerke für das LSG Düsternbrooker Fördehang (konzeptionell)	
Maßnahmennr.	**03**
Maßnahmenbeschreibung	Im Rahmen von konzeptionellen Pflegewerken für die Teilbereiche des LSG Düsternbrooker Förderhang werden langfristig Ziele und Maßnahmen für den Bereich erarbeitet. **Verfahren** Die Erstellung der Pflegewerke erfolgt unter Federführung des Grünflächenamtes in Abstimmung mit den anderen relevanten Akteuren. Die Pflegewerke umfassen neben den jeweiligen Anforderungen und Zielstellungen geplante und gewünschte Maßnahmen. Mögliche Konflikte durch unterschiedliche Zielstellungen können im Verfahren identifiziert und ausgeräumt bzw. Kompromisslösungen gefunden werden. Ziel ist die Erarbeitung eigenständiger Pflegewerke für die Teilbereiche Düsternbrooker Gehölz, Krusenkoppel, Forstbaumschule und Diederichsenpark. Sie bringen die Erlebbarkeit des Gesamtgebietes mit seiner historischen Genese und den Schwerpunkten eines verbesserten Natur-, Arten und Klimaschutzes in Einklang. Hierbei soll insbesondere Beachtung finden, wie historische Blickbezüge behutsam und sukzessive, d.h. ohne Eingriffe in das bestehende LSG wiederhergestellt und erfahrbar gemacht werden können. Auch ist die Vernetzung der Parks untereinander für einen besseren Biotopverbund zu betrachten. <u>Folgende übergeordnete Zielstellungen / Aufgaben werden gesetzt:</u> • Stärkung des Düsternbrooker Fördehangs für Natur-, Arten- und Klimaschutz sowie für Naherholung und als stadträumliche Verbindung: Bewahrung der bisherigen Schutzfunktion, Schaffung neuer Rückzugsräume und Habitate. • Schaffung zumindest einer durchgängig barrierefreien Ost-West-Verbindung, die für mobilitätseingeschränkte Personen ohne Fremdhilfe nutzbar und leicht auffindbar ist. • Entwicklung eines naturschutzverträglichen Beleuchtungskonzeptes mit geringer Abstrahlung und Insekten nicht anziehenden Leuchtmitteln (hoher Gelb-, Orange- und Rotanteil). • Erhöhung der Klimaresilienz (insb. gegenüber Trockenperioden, Starkregenereignissen etc.) und Maßnahmen zur Erhöhung der Biodiversität (Blühstreifen mit standortgerechten heimischen Blütenpflanzen und Gräsern, Einrichtung geschützter Biotopbereiche). • Verzicht auf weitere Versiegelung, vollständige Kompensation von Eingriffen, Entsiegelung von Flächen nach Möglichkeit. • Langfristige Strategien zur Wieder-Erlebbarmachung historischer Blickbezüge, die auf Baumfällungen und weitere Eingriffe verzichten. • Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung des Biotopverbundes. <u>Teilräumliche Ziele sind:</u> • teilräumliche Ziele sind im Rahmen von Vorgesprächen mit dem Grünflächenamt, der unteren Naturschutzbehörde und den Denkmalschutzbehörden zu identifizieren und zu konkretisieren

Zu beachten	Der gesamte Bereich des Düsternbrooker Fördehangs (von Nord nach Süd: Orchideenwiese, Diederichsenpark und Forstbaumschule, Düsternbrooker Gehölz, Krusenkoppel) unterliegt einer Unterschutzstellung als LSG. Anforderungen aller beteiligten Fachbereiche und -behörden sind vorab zu ermitteln und im Rahmen der Erstellung des Pflegewerks miteinander in Einklang zu bringen.
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Kiellinie Nord • Düsternbrooker Förderhang Entwicklungsziele: • Wiederherstellung besonderer landschaftlicher Prägungen • Erstellung und Umsetzung von denkmalpflegerischen Zielplanungen • Behutsame Wiederherstellung historischer Sichtbezüge • Instandsetzung baulicher Anlagen in historischen Grünanlagen • Konzeption und Verbesserung der Wege und Wegebeziehungen inkl. Eingangssituationen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Grünflächenamt*, Untere Naturschutzbehörde, Umweltschutzamt, Untere Denkmalschutzbehörde, Tiefbauamt (Leitungsbestand, geplante Modernisierungen), Landesamt für Denkmalpflege (Garten-Denkmalpflege), ggf. obere Naturschutzbehörde
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Sicherung und Qualifizierung von Grünanlagen
Barrierefreiheit/ Inklusion	Nein
Umsetzungshorizont	Langfristig
Priorität	niedrig
Kostenschätzung	120.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

B 2 – Maßnahmen der Durchführung

B 2.1.1 - Erwerb von Grundstücken

Grunderwerb von Teilflächen des Parkplatzes am Ostseeterminal (außerhalb VU-Gebiet)	
Maßnahmennr.	**04**
Maßnahmenbeschreibung	Für die Erneuerung der Entreesituation zur Kiellinie Süd (s. Maßnahme 06) im Bereich der Fußgänger*innenbrücke zum Schlossgarten ist für eine umfassende Gestaltung der Grunderwerb von Teilflächen des heute als Parkplatz genutzten Bereiches am Ostseeterminal notwendig. Die benötigte Fläche liegt außerhalb des VU-Gebietes, steht aber im direkten Zusammenhang mit den geplanten Maßnahmen im VU-Gebiet.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Kiellinie-Süd Entwicklungsziele: • Gestaltung fehl- und untergenutzter Flächen • Attraktivierung Eingangssituation
Federführung* / weitere Akteur*innen	Amt für Immobilienwirtschaft*, Stadtplanungsamt, Seehafen GmbH
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Nein
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	340.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Grunderwerb von Teilflächen zur Vorschuhung am Landeshausufer	
Maßnahmennr.	**05**
Maßnahmenbeschreibung	Im Zusammenhang mit der Erneuerung der Promenade am Landeshausufer muss auch die Uferbefestigung erneuert werden. Vorgesehen ist, sie durch Vorschuhung auf einer Länge von ca. 270 m um rund 4 m (tlw. ggf. breiter) zu verbreitern, um sie an zeitgerechte, funktionale Abläufe und Gestaltung anzupassen. Hierfür ist eine Grundstücksübertragung auf die Stadt notwendig, die ggf. Kosten auslöst.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Reventlouwiese mit Landeshausufer Entwicklungsziele: • Stärkung Freiraumqualität • Erweiterung und Qualifizierung wasserseitiger Nutzungsangebote
Federführung* / weitere Akteur*innen	Amt für Immobilienwirtschaft*, Stadtplanungsamt, Bundesrepublik Deutschland, Land Schleswig-Holstein
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Nein
Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Priorität	Hoch
Kostenschätzung	10.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

B 2.1.2 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

Maßnahmen zur Realisierung der Wettbewerbsergebnisse (WBW) für die Kiellinie

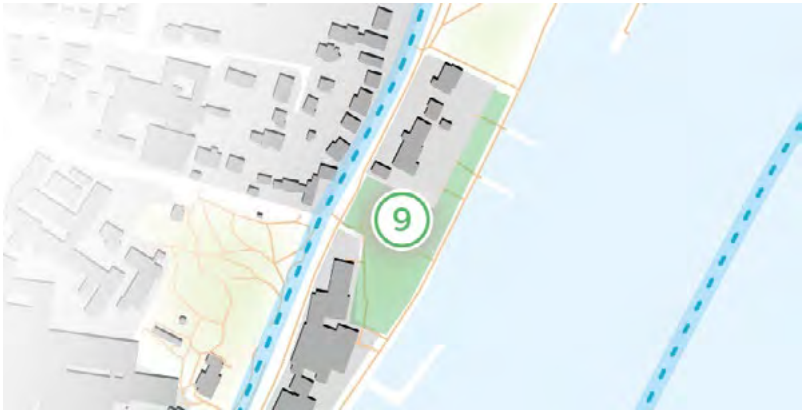
Dargestellt ist der Stand zum Zeitpunkt der Beauftragung des Wettbewerbssiegers.

Erneuerung und Qualifizierung der Eingangssituation Kiellinie Süd (Ideenteil WBW)	
Maßnahmennr.	**06**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für den südlichen Abschnitt der Kiellinie (Ideenteil) im Einklang mit einer integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01) mit folgenden Einzelmaßnahmen: • Erneuerung und Qualifizierung der Entreesituation zur Uferpromenade Kiellinie ggf. unter Einbeziehung von Teilen der heutigen Parkplatzflächen der Seehafen Kiel GmbH (s. Maßnahme 04) sowie auf Basis einer städtebaulich-freiraumplanerischen Machbarkeitsstudie zur Notwendigkeit bzw. zum Erhalt der Fußgängerbrücke über den Düsternbrooker Weg und dem Umfeld der Brücke, wenn möglich, Errichtung eines Café- und WC-Gebäudes • Integration von u.a. Stadtmobiliar, Beleuchtung, Bepflanzung und ggf. erforderlichen Veranstaltungsinfrastrukturen • Ggf. Integration von Spiel- und Sportangeboten
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Kiellinie Süd Entwicklungsziele: • Attraktivierung Eingangssituation • Stärkung Freiraumqualitäten • Verbesserung Aufenthalts- und Nutzungs- und Verweilmöglichkeiten • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Barrierefreier Ausbau zur uneingeschränkten Nutzbarkeit für Alle • Gestaltung fehl- und untergenutzter öffentlicher Flächen

Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Seehafen Kiel GmbH, Amt für Kinder- und Jugendeinrichtungen, Amt für Sportförderung
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Umgestaltung ehemaliger Parkplatzflächen zu Flächen mit Aufenthaltsqualität, Stärkung des Fußverkehrs, zusätzliche Begrünung, Qualifizierung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	1.900.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Seeburg und GEOMAR (Ideenteil WBW)	
Maßnahmennr.	**07**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für den südlichen Abschnitt der Kiellinie im Einklang mit einer integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01) mit folgenden Einzelmaßnahmen: • Barrierefreie Erneuerung der Uferpromenade Kiellinie zwischen Fußgänger*innenbrücke am Schlossgarten und Schwanenwiese • Integration von u.a. Stadtmobiliar, Beleuchtung, Bepflanzung und ggf. erforderlicher Veranstaltungsinfrastruktur • Ggf. Integration von Spiel- und Sportangeboten Im Bereich des GEOMAR erfolgt die Entwicklung in enger Abstimmung mit den Planungen zum Meeresvisualisierungszentrums (s. Maßnahme 39).
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Kiellinie Süd Entwicklungsziele: • Stärkung Freiraumqualitäten • Verbesserung Aufenthalts-, Nutzungs- und Verweilmöglichkeiten • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Barrierefreier Ausbau zur uneingeschränkten Nutzbarkeit für Alle • Gestaltung fehl- und untergenutzter öffentlicher Flächen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Stadtplanungsamt, Grünflächenamt, Umweltschutzamt, Amt für Kinder- und Jugendeinrichtungen, Amt für Sportförderung
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Stärkung des Fußverkehrs, zusätzliche Begrünung, Qualifizierung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	2.500.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen GEOMAR und Reventloubrücke (Realisierung WBW)	
Maßnahmennr.	**08**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für einen Teilbereich des Abschnitts Reventlouwiese im Einklang mit der integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01) mit folgenden Einzelmaßnahmen: • Barrierefreie Erneuerung der Uferpromenade Kiellinie • Integration von u.a. Stadtmobiliar, Beleuchtung, Bepflanzung und ggf. erforderlicher Veranstaltungsinfrastruktur • Ggf. Integration von Spiel- und Sportangeboten Im Bereich des GEOMAR erfolgt die Entwicklung in enger Abstimmung mit den Planungen zum Meeresvisualisierungszentrums (s. Maßnahme 39).
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Reventlouwiese mit Landeshausufer Entwicklungsziele: • Stärkung Freiraumqualitäten • Verbesserung Aufenthalts-, Nutzungs- und Verweilmöglichkeiten • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Barrierefreier Ausbau zur uneingeschränkten Nutzbarkeit für Alle • Gestaltung fehl- und untergenutzter öffentlicher Flächen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Amt für Kinder- und Jugendeinrichtungen, Amt für Sportförderung
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Stärkung des Fußverkehrs, zusätzliche Begrünung, Qualifizierung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	2.500.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Qualifizierung der öffentlichen Grünflächen Schwanenwiese bis Reventlouwiese (Realisierung WBW)	
Maßnahmennr.	**09**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für einen Teilbereich des Abschnitts Reventlouwiese und Landeshausufer im Einklang mit einer integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01) mit folgenden Einzelmaßnahmen: • Qualifizierung und Erneuerung der Grünflächen • Qualifizierung und Erneuerung der Gehwege • Wenn möglich, Herstellung von Sichtbeziehungen zur Förde • Ggf. Integration von u.a. Stadtmobiliar, Beleuchtung, Bepflanzung und evtl. erforderlicher Veranstaltungsinfrastrukturen • Ggf. Integration von Spiel- und Sportangeboten
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Reventlouwiese mit Landeshausufer Entwicklungsziele: • Stärkung Freiraumqualitäten • Verbesserung Aufenthalts-, Nutzungs- und Verweilmöglichkeiten • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Barrierefreier Ausbau zur uneingeschränkten Nutzbarkeit für Alle • Gestaltung fehl- und untergenutzter öffentlicher Flächen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Grünflächenamt*, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Umweltschutzamt, Amt für Kinder- und Jugendeinrichtungen, Amt für Sportförderung
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Erhalt und Qualifizierung der Grünflächen, Qualifizierung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Hoch
Kostenschätzung	1.300.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Qualifizierung der öffentlichen Grünfläche Reventlouwiese inkl. Umgestaltung des Mobilitätsknotens (Realisierung WBW)	
Maßnahmennr.	**10**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für einen Teilbereich des Abschnitts Reventlouwiese und Landeshausufer im Einklang mit einer integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01) mit folgenden Einzelmaßnahmen: • Qualifizierung und Erneuerung der Grünflächen • Integration von Spiel- und Sportangeboten • Qualifizierung und Erneuerung der Gehwege • Änderung und Erneuerung des Mobilitätsknotenpunktes am Düsternbrooker Weg (Mobility Hub mit Buswendeschleife, Behindertenparkplätzen, Sharing Angeboten, Radabstellanlagen etc.) • Einrichtung einer WC-Anlage • Integration von u.a. Stadtmobiliar, Beleuchtung, Bepflanzung und evtl. erforderlicher Veranstaltungsinfrastruktur. Die Maßnahme steht in Zusammenhang mit Maßnahme 21 (Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Reventlouallee).
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Reventlouwiese mit Landeshausufer Entwicklungsziele: • Stärkung Freiraumqualitäten • Verbesserung Aufenthalts-, Nutzungs- und Verweilmöglichkeiten • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Barrierefreier Ausbau zur uneingeschränkten Nutzbarkeit für Alle • Gestaltung fehl- und untergenutzter öffentlicher Flächen • Integration und Neubau Segelcamp (s. Maßnahme 36) • Aufwertung des Mobilitätsknotenpunktes Reventlouallee • Verbesserung Veranstaltungsinfrastruktur

Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt* (Verkehrsflächen), Grünflächenamt* (Grünfläche), Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Amt für Kinder- und Jugendeinrichtungen, Amt für Sportförderung, Eigenbetrieb Beteiligungen, Amt für Wirtschaft
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Erhalt und Qualifizierung der Grünflächen, Qualifizierung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Hoch
Kostenschätzung	2.600.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Eneuerung und Qualifizierung Promenade einschließlich Ufereinfassung am Landeshausufer zwischen Reventlouwiese und Wasserschutzpolizei (Realisierung WBW)	
Maßnahmennr.	**11**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für einen Teilbereich des Abschnitts Reventlouwiese und Landeshausufer im Einklang mit der integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01) mit folgenden Einzelmaßnahmen: Barrierefreie Erneuerung der Uferpromenade Kiellinie zwischen Finanzministerium und Wasserschutzpolizei. Aufgrund des aktuellen Zustands der vorhandenen Ufereinfassung wird eine Erneuerung dieser erforderlich. In diesem Zusammenhang soll die Promenade hier durch eine Vorschuhung verbreitert und qualifiziert werden (s. Maßnahme 05). Integration von u.a. Stadtmobiliar, Beleuchtung, Bepflanzung und ggf. erforderlicher Veranstaltungsinfrastruktur
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Reventlouwiese mit Landeshausufer Entwicklungsziele: • Stärkung Freiraumqualitäten • Verbesserung Aufenthalts-, Nutzungs- und Verweilmöglichkeiten • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Barrierefreier Ausbau zur uneingeschränkten Nutzbarkeit für Alle • Sanierung Uferschutzwerk
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, untere Denkmalschutzbehörde
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Stärkung des Fußverkehrs, zusätzliche Begrünung, Qualifizierung von Aufenthaltsräumen am Wasser

Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Kurz- bis mittelfristig
Priorität	Hoch
Kostenschätzung	10.500.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Wasserschutzpolizei und Kiellinie 70 (Ideenteil WBW)	
Maßnahmennr.	**12**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für einen Teilbereich des Abschnitts Mitte im Einklang mit der integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01) mit folgenden Einzelmaßnahmen: • Barrierefreie Erneuerung der Uferpromenade Kiellinie • Erneuerung und Qualifizierung des Parkplatzes am Bernhard-Harms-Weg • Tlw. Integration der Premiumradoute 1 • Integration von u.a. Stadtmobiliar, Beleuchtung, Bepflanzung und ggf. erforderlicher Veranstaltungsinfrastruktur • Ggf. Integration von Spiel- und Sportangeboten
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Mitte Entwicklungsziele: • Stärkung Freiraumqualitäten • Erweiterung und Qualifizierung wasserseitiger Nutzungsangebote • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Gestaltung fehl- und untergenutzter öffentlicher Flächen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, untere Denkmalschutzbehörde, Amt für Kinder- und Jugendeinrichtungen, Amt für Sportförderung
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Stärkung des Fußverkehrs, zusätzliche Begrünung, Qualifizierung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	7.900.000 €

Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung Veloroute: Ab aufs Rad, Stadt und Land, Klimaschutz durch Radverkehr

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Kiellinie 70 und Kreuzung Düsternbrooker Weg (Ideenteil WBW)	
Maßnahmennr.	**13**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für einen Teilbereich des Abschnitts Mitte im Einklang mit der integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01) mit folgenden Einzelmaßnahmen: • Erneuerung der Fahrbahn und des westlichen Gehweges • Barrierefreier Ausbau des Straßenraumes • Neuordnung des ruhenden Verkehrs • Ggf. Einrichtung von Querungshilfen Voraussetzung für die Umsetzung mit Fördermitteln ist die Umwidmung der Flächen von einer Kreis- zur Gemeindestraße.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Mitte Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Optimierung und Neuordnung der Verkehrsflächen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, Barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	1.200.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Kiellinie 70 und Bellevuebrücke (Realisierung WBW)	
Maßnahmennr.	**14**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für einen Teilbereich des Abschnitts Mitte im Einklang mit der integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01) mit folgenden Einzelmaßnahmen: • Erneuerung der Fahrbahn und des westlichen Gehweges • Barrierefreier Ausbau des Straßenraumes • Neuordnung des ruhenden Verkehrs • Ggf. Einrichtung von Querungshilfen Voraussetzung für die Umsetzung mit Fördermitteln ist die Umwidmung der Flächen von einer Kreis- zur Gemeindestraße.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Berthold-Beitz-Ufer Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Optimierung und Neuordnung der Verkehrsflächen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Eigenbetrieb Beteiligungen
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	1.900.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Erneuerung und Qualifizierung Promenade im Bereich Berthold-Beitz-Ufer (zwischen Kiellinie 70 und Bellevuebrücke, Realisierung WBW)	
Maßnahmennr.	**15**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs im Bereich Berthold-Beitz-Ufer im Einklang mit der integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01) mit folgenden Einzelmaßnahmen: • Barrierefreie Erneuerung der Uferpromenade Kiellinie entsprechend des Wettbewerbsergebnisses zwischen Sporthafen Düsternbrook und Bellevuebrücke • Qualifizierung der promenadenbegleitenden Grünanlagen • Auffächerung der vorhandenen Grünanlage im Bereich der Bellevuebrücke einschließlich barrierefreier Durchwegung zwischen Lindenallee und Bellevuebrücke • Integration der Premiumradroute 1 • Integration von u.a. Stadtmobiliar, Beleuchtung, Baumpflanzungen und ggf. erforderlicher Veranstaltungsinfrastruktur • Ggf. Integration von Spiel- und Sportangeboten Die Erneuerung der Ufereinfassung am Berthold-Beitz-Ufer wurde bereits 2021 als vorgezogene Ordnungsmaßnahme begonnen und 2024 abgeschlossen.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Berthold-Beitz-Ufer Entwicklungsziele: • Stärkung Freiraumqualität • Verbesserung Aufenthalts-, Nutzungs- und Verweilmöglichkeiten • Erweiterung und Qualifizierung wasserseitiger Nutzungsangebote • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Barrierefreier Ausbau zur uneingeschränkten Nutzbarkeit für Alle • Gestaltung fehl- und untergenutzter öffentlicher Flächen • Sanierung Uferschutzwerk
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt* (Grünflächen), Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Amt für Kinder- und Jugendeinrichtungen, Amt für Sportförderung

Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Stärkung Fuß- und Radverkehr, Erweiterung vorhandener Grünflächen und zusätzliche Begrünung, Qualifizierung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	23.000.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung Veloroute: Ab aufs Rad, Stadt und Land, Klimaschutz durch Radverkehr

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Lindenallee (Realisierung WBW)	
Maßnahmennr.	**16**
Maßnahmenbeschreibung	Im Zusammenhang mit Maßnahme 15 (Erneuerung und Qualifizierung Promenade im Bereich Berthold-Beitz-Ufer) und 27 (Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Bernhard-Harms-Weg und Lindenallee) ist voraussichtlich eine Umgestaltung und Anpassung des Kreuzungsbereiches aufgrund geänderter Straßenführungen notwendig. Voraussetzung für die Umsetzung mit Fördermitteln ist die Umwidmung der Flächen von einer Kreis- zur Gemeindestraße.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Berthold-Beitz-Ufer Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Neuorganisation der Verkehre • Aufwertung der Wegebeziehungen
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Tiefbauamt*, Grünflächenamt* (Grünflächen), Stadtplanungsamt, Umwelltschutzamt, Eigenbetrieb Beteiligungen
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	560.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wik (Realisierung WBW)	
Maßnahmennr.	**17**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs Kiellinie Nord im Einklang mit der integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01) mit folgenden Einzelmaßnahmen: • Barrierefreie Erneuerung der Uferpromenade Kiellinie • Neugestaltung der Promenadenbegleitenden Flächen • Integration Stadtmobiliar, Beleuchtung, Baumpflanzungen und ggf. erforderliche Veranstaltungsinfrastrukturen • Ggf. Integration von Spiel- und Sportangeboten Die Maßnahme steht in unmittelbarem Zusammenhang mit Maßnahmen 19 und ist abhängig von den Ergebnissen in Maßnahme 27 (Öffentlichkeitsbeteiligung zum Variantenentscheid Kiellinie Nord).
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Kiellinie Nord Entwicklungsziele: • Stärkung Freiraumqualität • Verbesserung Aufenthalts-, Nutzungs- und Verweilmöglichkeiten • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr • Barrierefreier Ausbau zur uneingeschränkten Nutzbarkeit für Alle • Gestaltung fehl- und untergenutzter öffentlicher Flächen • Sanierung Uferschutzwerk
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Amt für Kinder- und Jugendeinrichtungen, Amt für Sportförderung
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Stärkung Fuß- und Radverkehr, zusätzliche Begrünung, Qualifizierung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	9.400.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung Veloroute: Ab aufs Rad, Stadt und Land, Klimaschutz durch Radverkehr

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wik (Realisierung WBW)	
Maßnahmennr.	**18**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für einen Teilbereich des Abschnitts Mitte im Einklang mit der integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01). Das Wettbewerbsergebnis umfasst zwei Varianten: a) Herausnahme des Kraftfahrzeugverkehrs in diesem Straßenabschnitt: • Erneuerung der ehemaligen Fahrbahn und barrierefreie Umgestaltung als Erweiterung der Promenadenfläche • Integration der Premiumradroute 1 • Integration von u.a. Stadtmobiliar, Beleuchtung, Baumpflanzungen und ggf. erforderlicher Veranstaltungsinfrastruktur • Ggf. Integration von Spiel- und Sportangeboten b) Ausbau des Straßenabschnitts als Fahrradstraße: • Erneuerung/ Umgestaltung der Fahrbahn und Nebenflächen. • Barrierefreier Ausbau des Straßenraumes als Fahrradstraße (Integration der Premiumradroute 1) • Neuordnung des ruhenden Verkehrs • Ggf. Einrichtung von Querungshilfen Voraussetzung für die Umsetzung mit Fördermitteln ist die Umwidmung der Flächen von einer Kreis- zur Gemeindestraße. In einem gesonderten Verfahren wird die zu realisierende Variante in einem umfänglichen Beteiligungsprozess ausgewählt (s. Maßnahme 32).
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Kiellinie Nord Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Neuorganisation der Verkehre • Aufwertung der Wegebeziehungen

Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Amt für Kinder- und Jugendeinrichtungen, Amt für Sportförderung
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Variante a): Temporeduzierung und voraussichtliche Reduzierung des motorisierten Durchflusses, Stärkung des Radverkehrs Variante b): Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs, zusätzliche Begrünung, Qualifizierung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	2.600.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung Veloroute: Ab aufs Rad, Stadt und Land, Klimaschutz durch Radverkehr

Änderung und Qualifizierung der Freifläche nördlich der Seglervereinigung Kiel	
Maßnahmennr.	**19**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung der Ergebnisse des freiraumplanerisch-städtebaulichen Realisierungswettbewerbs Kiellinie Nord im Einklang mit der integrierten Rahmenplanung (s. Maßnahme 01). Es ist eine Umgestaltung der im Flächennutzungsplan als Grünfläche dargestellten Freifläche zu einem inklusiv nutzbaren Spielplatz mit Aufenthaltsbereichen geplant. Ggf. kann die bestehende Vereinsgastronomie der Segler-Vereinigung gestärkt werden.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Kiellinie Nord Entwicklungsziele: • Stärkung Freiraumqualität • Verbesserung Aufenthalts-, Nutzungs- und Verweilmöglichkeiten • Gestaltung des Übergangs zum Stadtteil Wik
Federführung* / weitere Akteur*innen	Stadtplanungsamt, Grünflächenamt*, Umweltschutzamt, Amt für Kinder- und Jugendeinrichtungen, Stadtplanungsamt
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Erhalt der Freifläche und Qualifizierung zu Spielplatz- und Aufenthaltsfläche am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier, inklusiver Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	1.000.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Maßnahmen, die nicht zur Realisierung der Wettbewerbsergebnisse (WBW) für die Kiellinie gehören

B 2.1.3 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen

A) Straßenbaumaßnahmen

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Schlossgarten und Bernhard-Harms-Weg	
Maßnahmennr.	**20**
Maßnahmenbeschreibung	Für den Düsternbrooker Weg zwischen Schlossgarten und Kreuzung Lindenallee sind folgende Maßnahmen voraussichtlich in verschiedenen Bauabschnitten geplant: • Erneuerung der Fahrbahn und der Gehwege • Ggf. Anpassung des Straßenquerschnitts • Barrierefreier Ausbau des Straßenraumes • Erneuerung und Qualifizierung der Premiumradroute 1 • Neuordnung des ruhenden Verkehrs • Ggf. Einrichtung von Querungshilfen Voraussetzung für die Umsetzung mit Fördermitteln ist die Umwidmung der Flächen von einer Kreis- zur Gemeindestraße. Die Maßnahme steht in Zusammenhang mit Maßnahme 21 (Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Reventlouallee), die voraussichtlich vorlaufend umgesetzt wird.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Kiellinie Süd Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Neuorganisation der Verkehre • Aufwertung der Wegebeziehungen • Verbesserung und Konfliktminimierung für den Fuß- und Radverkehr
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, untere Denkmalschutzbehörde, Eigenbetrieb Beteiligungen

Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	9.700.000€
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Reventlouallee	
Maßnahmennr.	**21**
Maßnahmenbeschreibung	Im Zusammenhang mit Maßnahme 10 (Qualifizierung der öffentlichen Grünfläche Reventlouwiese inkl. Umgestaltung des Mobilitätsknotens) ist voraussichtlich eine Umgestaltung und Anpassung des Kreuzungsbereiches notwendig. Diese Maßnahme ist auch im Zusammenhang mit Maßnahme 20 (Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Schlossgarten und Bernhard-Harms-Weg) zu sehen.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Reventlouwiese mit Landeshausufer Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Neuorganisation der Verkehre • Aufwertung der Wegebeziehungen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, untere Denkmalschutzbehörde, Eigenbetrieb Beteiligungen
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	375.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Koesterallee inkl. Anlage von Behindertenparkplätzen im Einmündungsbereich zur Kiellinie	
Maßnahmennr.	**22**
Maßnahmenbeschreibung	Für die Koesterallee sind folgende Maßnahmen geplant: • Erneuerung der Fahrbahn und Anlage der Gehwege • Ggf. Anpassung des Straßenquerschnitts • Barrierefreier Ausbau des Straßenraumes • Neuordnung des ruhenden Verkehrs • Einrichtung von Behindertenparkplätzen Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit Maßnahme 18 (Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wik).
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Düsternbrooker Fördehang Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Neuorganisation der Verkehre • Aufwertung der Wegebeziehungen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Eigenbetrieb Beteiligungen
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	2.100.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Niemannsweg	
Maßnahmennr.	**23**
Maßnahmenbeschreibung	Für den nördlichen Teil des Niemannsweg sind folgende Maßnahmen geplant: • Erneuerung der Fahrbahn und der Gehwege • Teilweise Anpassung des Straßenquerschnitts • Barrierefreier Ausbau des Straßenraumes • Neuordnung des ruhenden Verkehrs Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit Maßnahmen 22, 25 und 26..
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Düsternbrooker Fördehang Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Neuorganisation der Verkehre • Aufwertung der Wegebeziehungen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, untere Denkmalschutzbehörde, Eigenbetrieb Beteiligungen
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	10.800.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Roonstraße	
Maßnahmennr.	**24**
Maßnahmenbeschreibung	Für die Roonstraße sind folgende Maßnahmen geplant: • Erneuerung der Fahrbahn und ggf. Anlage der Gehwege • Anpassung des Straßenquerschnitts • Barrierefreier Ausbau des Straßenraumes • Neuordnung des ruhenden Verkehrs Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit Maßnahme 22, 23 und 25.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Düsternbrooker Fördehang Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Neuorganisation der Verkehre • Aufwertung der Wegebeziehungen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	650.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Bismarckallee	
Maßnahmennr.	**25**
Maßnahmenbeschreibung	Für die Bismarckstraße sind folgende Maßnahmen geplant: • Erneuerung der Fahrbahn und ggf. Anlage der Gehwege • Anpassung des Straßenquerschnitts • Barrierefreier Ausbau des Straßenraumes • Neuordnung des ruhenden Verkehrs Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit Maßnahme 22, 23 und 24..
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Düsternbrooker Fördehang Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Neuorganisation der Verkehre • Aufwertung der Wegebeziehungen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	2.100.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Parkstraße	
Maßnahmennr.	**26**
Maßnahmenbeschreibung	Für die Parkstraße sind folgende Maßnahmen geplant: • Erneuerung der Fahrbahn und ggf. Anlage der Gehwege • Anpassung des Straßenquerschnitts • Barrierefreier Ausbau des Straßenraumes • Neuordnung des ruhenden Verkehrs Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit Maßnahme 22, 23, 24 und 25.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Düsternbrooker Fördehang Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Neuorganisation der Verkehre • Aufwertung der Wegebeziehungen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	500.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Bernhard-Harms-Weg und Lindenallee	
Maßnahmennr.	**27**
Maßnahmenbeschreibung	Für den Düsternbrooker Weg zwischen Bernhard-Harms-Weg und der Lindenallee sind folgende Maßnahmen geplant: • Erneuerung der Fahrbahn und der Gehwege • Ggf. Anpassung des Straßenquerschnitts • Barrierefreier Ausbau des Straßenraumes • Erneuerung und Qualifizierung der Premiumradroute 1 • Neuordnung des ruhenden Verkehrs • Ggf. Einrichtung von Querungshilfen Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit Maßnahme 21 (Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Reventlouallee), die voraussichtlich vorlaufend umgesetzt wird.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Berthold-Beitz-Ufer Entwicklungsziele: • Sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr • Neuorganisation der Verkehre • Aufwertung der Wegebeziehungen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	2.500.000€
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Sanierung der Treppenanlage „Hirschfeldblick“ (zwischen Bismarckallee und Kiellinie)	
Maßnahmennr.	**28**
Maßnahmenbeschreibung	Die Treppenanlage wird neu gestaltet. Dabei wird eine Verminderung der vorhandenen Barrieren angestrebt.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Kiellinie Nord • Düsternbrooker Fördehang Entwicklungsziele: • Aufwertung der Wegebeziehungen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Grünflächenamt*, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Nein
Umsetzungshorizont	Kurz- bis mittelfristig
Priorität	Hoch / mittel
Kostenschätzung	240.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

B) Maßnahmen im Bereich des Düsternbrooker Fördehangs

Umsetzung der Pflegewerke für das LSG Düsternbrooker Fördehang inkl. Qualifizierung von Erschließungsanlagen	
Maßnahmennr.	**29**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Umsetzung der Pflegewerke für das LSG Düsternbrooker Fördehang (Maßnahme 03) und der Qualifizierung von Erschließungsanlagen in diesen Bereichen. Auf gestalterische Kohärenz zur Neugestaltung der Kiellinie ist zu achten. Beispiele für Einzelmaßnahmen können sein: • Wiederherstellung stark beschädigter Wege • Behutsame Wiederherstellung historischer Sichtbezüge durch Freischnitte • Renaturierung verrohrter Bereiche
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Düsternbrooker Förderhang Entwicklungsziele: • Wiederherstellung besonderer landschaftlicher Prägungen unter Berücksichtigung arten- und naturschutzrechtlicher Belange • Erstellung und Umsetzung von denkmalpflegerischen Zielplanungen • Behutsame Wiederherstellung historischer Sichtbezüge unter Berücksichtigung arten- und naturschutzrechtlicher Belange • Instandsetzung baulicher Anlagen in historischen Grünanlagen • Konzeption und Verbesserung der Wege und Wegebeziehungen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Grünflächenamt*, Umweltschutzamt, Untere Denkmalschutzbehörde, Untere Naturschutzbehörde, Stadtplanungsamt,
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Erhalt und Weiterentwicklung der grünen Infrastruktur
Barrierefreiheit/ Inklusion	Wenn möglich, bedingt barrierefreier Wegeausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Niedrig
Kostenschätzung	8.000.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

B 3 – Maßnahmen der Abwicklung

B 3.1 – Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und –träger

Einsatz eines Sanierungsträgers gem. § 157ff. BauGB	
Maßnahmennr.	**30**
Maßnahmenbeschreibung	Mit Blick auf die zur Verfügung stehenden Personalressourcen bei der LH Kiel wird die Beauftragung eines externen, geeigneten Sanierungsträgers gemäß § 157ff. BauGB empfohlen.
Zu beachten	Maßnahmen nach B 3 StBauFR SH 2015 können nur zu 50 % aus Mitteln der Städtebauförderung gefördert werden. Die Auswahl des Trägers muss vor Beauftragung durch das MIKWS gebilligt werden.
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Gesamtmaßnahme
Federführung* / weitere Akteur*innen	Stadtplanungsamt*
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Nein
Umsetzungshorizont	Fortwährend / Kurzfristig
Priorität	Hoch
Kostenschätzung	ca. 150.000 € / Jahr
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

B 3.5 – Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit	
Maßnahmennr.	**31**
Maßnahmenbeschreibung	Bestandteil dieser Maßnahme ist die fortlaufende Bereitstellung von Informationen zu der Gesamtmaßnahme. Hierzu zählen eine fortlaufende Pressearbeit und Kommunikation sowie die Anfertigung von Informationsmaterialien wie Folder und Plakatierungen.
Zu beachten	Die Einzelmaßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit sind alle zwei bis drei Jahre neu über den Maßnahmenplan als konkrete Einzelmaßnahme zu beantragen. Maßnahmen nach B 3 StBauFR SH 2015 können nur zu 50 % aus Mitteln der Städtebauförderung gefördert werden. Informationen zu Einzelmaßnahmen werden mit diesen gemeinsam abgerechnet und sind zu 100 % förderfähig.
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Gesamtmaßnahme
Federführung* / weitere Akteur*innen	Stadtplanungsamt*, Pressereferat
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Nein
Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Priorität	Hoch
Kostenschätzung	ca. 25.000 € / Jahr
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	Städtebauförderung

Maßnahmen ohne Einsatz von Städtebauförderung

Hier werden alle im Sanierungsgebiet vorgesehenen Maßnahmen verzeichnet, die voraussichtlich nicht aus Mitteln der Städtebauförderung gefördert werden können.

Öffentlichkeitsarbeit / Moderation zum Variantenentscheid „Kiellinie Nord“	
Maßnahmennr.	**32**
Maßnahmenbeschreibung	Teil der Wettbewerbsentwurfsaufgabe zur Kiellinie war es, für den Abschnitt „Kiellinie Nord“ zwei Gestaltungsvarianten zu entwickeln (s. Maßnahmen 17 und 18). Von der Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel hat die Verwaltung den Auftrag erhalten, eine Grundlage für die Entscheidung zwischen den beiden Gestaltungsvarianten zu erarbeiten, um damit später den vom Preisgericht ausgewählten Entwurf beurteilen zu können. Zur Findung des Variantenentscheids ist folgendes mehrstufiges Verfahren vorgesehen: • Stufe I – Zusammenstellung von Abwägungsmaterial und Bewertungsgrundlagen durch die Verwaltung • Stufe II – Öffentlichkeitsbeteiligung mit Expertendiskussion • Stufe III – Offenlage des Entwurfs zur Stellungnahme durch Öffentlichkeit und Fachverbände • Stufe IV – Variantenentscheidung durch die Ratsversammlung Für die Begleitung des Verfahrens soll eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung (auch digital) mit Moderation durch ein externes Büro erfolgen.
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Kiellinie-Nord
Federführung* / weitere Akteur*innen	Stadtplanungsamt*
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Nein
Umsetzungshorizont	Kurzfristig
Priorität	Hoch
Kostenschätzung	ca. 60.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

Baustellenkommunikation	
Maßnahmennr.	**33**
Maßnahmenbeschreibung	Es ist eine Schnittstelle zu interessierten Bürger*innen und Akteur*innen einzurichten. Ihre Aufgabe kann es u. a. sein, Belange in beide Richtungen zu kommunizieren und die Kommunikation insbesondere zu Stakeholdern aufrecht zu erhalten und zu befördern. Des Weiteren können ein Marketing i. S. des „Erlebnisraums Kiellinie“ etabliert und während der baulichen Umsetzung eine Baustellenkommunikation mit jeweils zielgruppenspezifischer Ansprache entworfen und durchgeführt werden.
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Kiellinie Süd • Reventlouwiese mit Landeshausufer • Mitte • Berthold-Beitz-Ufer • Kiellinie-Nord • Düsternbrooker Fördehang
Federführung* / weitere Akteur*innen	Stadtplanungsamt*, Kiel Marketing, Referat für Wirtschaft, Tiefbauamt Stabsstelle Baustellenkommunikation
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Nein
Umsetzungshorizont	Kurz- bis mittelfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	ca. 20.000 € / Jahr
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

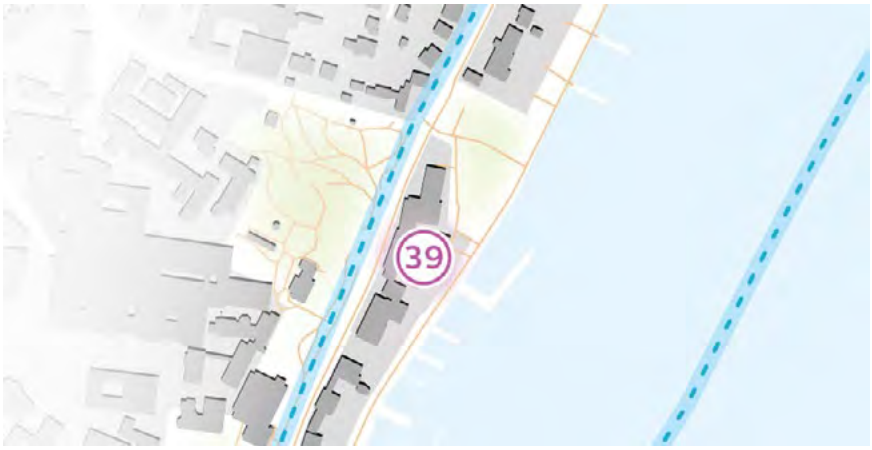
Neubau der Bellevuebrücke	
Maßnahmennr.	**34**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung einer neuen Bellevuebrücke, die neben ihrer Funktion als Fähranleger ein dauerhaftes Angebot zum Baden in der Förde bereithält, ohne dass Nutzungskonflikte zwischen dem Badebetrieb sowie einer zeitlich parallelen Nutzung als Fähranleger für die Fördeschifffahrt entstehen. Dazugehörige Infrastruktur (z.B. Umkleiden, Sanitär- und Sanitätsbereich, Aufenthaltsräume für Wasseraufsicht) sind zu berücksichtigen.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Berthold-Beitz-Ufer • Kiellinie Nord Entwicklungsziele: • Verbesserung der wasserseitigen Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten unter Berücksichtigung arten- und naturschutzrechtlicher Belange • Zugang zum Wasser verbessern • Optimierung des Bellevue-Anlegers für einen parallelen Fährverkehr mit Badestelle
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Amt für Immobilienwirtschaft, Amt für Sportförderung, Stadtplanungsamt, Hafenamt, Umweltschutzamt, Referat für Wirtschaft, Kiel Marketing e.V., Eigenbetrieb Beteiligungen, Kieler Bäder GmbH, Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Sicherung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, soweit möglich barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Kurz- bis mittelfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	7.500.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

Hafenbad an der Reventlouwiese	
Maßnahmennr.	**35**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung eines neuen Badeangebots an der Reventlouwiese. Das Hafenbad soll den seit 2019 bestehenden provisorischen Badesteg ersetzen. Dazugehörige Infrastruktur (z.B. Umkleiden, Sanitär- und Sanitätsbereich, Aufenthaltsräume für Wasseraufsicht) sind zu berücksichtigen. Die Maßnahme steht in Zusammenhang mit Maßnahme 10. Ggf. geht sie in Maßnahme 36 mit auf.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Reventlouwiese mit Landeshausufer Entwicklungsziel: • Verbesserung der wasserseitigen Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten • Zugang zum Wasser verbessern
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Amt für Immobilienwirtschaft, Amt für Sportförderung, Hafenamt, Umweltschutzamt, Kiel Marketing e.V., Kieler Bäder GmbH, Stadtplanungsamt, Eigenbetrieb Beteiligungen, Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Nein
Umsetzungshorizont	Kurz- bis mittelfristig
Priorität	Hoch
Kostenschätzung	N.N.
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

Neubau Segelcamp	
Maßnahmennr.	**36**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung eines neuen Segelcamps, das auf Höhe der Reventlouwiese ggf. auch auf dem Wasser verortet wird. Es soll die seit den frühen 2000er-Jahren bestehende saisonale Container- und Zeltinfrastruktur ersetzen und Nutzungen wie z.B. Schulungsräume, Sanitär, Büro- und Lagerflächen sowie Gastronomie berücksichtigen. Zudem ist die direkte Infrastruktur des Segelcamps (Freiflächen und Stege) mit zu planen. Der Neubau erfolgt unter Berücksichtigung energetischer Standards. Die Maßnahme steht in Zusammenhang mit Maßnahme 10. Ggf. geht Maßnahme 35 in dieser mit auf.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Reventlouwiese mit Landeshausufer Entwicklungsziele: • Erweiterung und Qualifizierung wasserseitiger Nutzungsangebote • Neuordnung Reventlouwiese Standort Segelcamp
Federführung* / weitere Akteur*innen	Amt für Immobilienwirtschaft*, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Grünflächenamt, Amt für Sportförderung, Umweltschutzamt, Hafenamt, Kiel Marketing e.V., Referat für Wirtschaft
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Umsetzung energetischer Standards
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja
Umsetzungshorizont	Kurz- bis mittelfristig
Priorität	Hoch
Kostenschätzung	N. N., Kosten erst nach Abschluss Lph 2 bezifferbar.
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

Sanierung der denkmalgeschützten Freilichtbühne Krusenkoppel mit Nebengebäuden	
Maßnahmennr.	**37**
Maßnahmenbeschreibung	Im südlichen Teil der Grünanlage Krusenkoppel liegt die Freilichtbühne Krusenkoppel. Mit mehr als 2.000 Sitzplätzen ist sie die zweitgrößte Freilichtbühne Schleswig-Holsteins. Sie ist Veranstaltungsort für Konzerte, Theateraufführungen und Lesungen. Die Freilichtbühne steht unter Denkmalschutz und befindet sich in einem stark sanierungsbedürftigen Zustand. Zur Freilichtbühne gehören einzelne Nebengebäude, die aktuell nicht unter Denkmalschutz stehen aber ebenfalls erneuerungsbedürftig sind. Die Freilichtbühne soll unter Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes saniert werden, ein Abbruch der Nebengebäude und Ersatz dieser ist unter den Belangen des Denkmalschutzes zu prüfen, ggf. ist eine Sanierung vorzunehmen. Die Sanierungen sind möglichst unter Berücksichtigung energetischer Maßnahmen vorzunehmen.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Düsternbrooker Fördehang Entwicklungsziel: • Instandsetzung baulicher Anlagen in historischen Grünanlagen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Amt für Immobilienwirtschaft*, Untere Denkmalschutzbehörde, Grünflächenamt, Umweltschutzamt
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Nein
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Gering
Kostenschätzung	5.000.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

Einrichtung eines Quartiersparkhauses	
Maßnahmennr.	**38**
Maßnahmenbeschreibung	Das Land Schleswig-Holstein beabsichtigt, das Parkhaus an der Kreuzung Reventlouallee/ Düsternbrooker Weg zu erneuern und ggf. zu ergänzen. Es ist zu prüfen, ob eine Kooperation mit dem Land bzgl. einer Doppelnutzung eingegangen werden kann und ob eine Nutzungsmöglichkeit durch Anwohner*innen und Besucher*innen der Kiellinie in den Nachmittags-/ Abendstunden und am Wochenende ausreichend ist, da werktags tagsüber eine überwiegende Nutzung durch Mitarbeiter*innen des Landes Schleswig-Holstein erfolgen wird.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Reventlouwiese mit Landeshausufer Entwicklungsziel: • Aufwertung des Mobilitätsknotenpunktes Reventlouallee • Neuordnung ruhender Verkehr
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Land Schleswig-Holstein
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Gering
Kostenschätzung	1.500.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

Digitales Meeresvisualisierungszentrum (MVZ)	
Maßnahmennr.	**39**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Realisierung eines Zentrums zur Vermittlung von Leitthemen wie Meeresforschung, Forschung und Wissenschaft sowie (zukünftigem) Meeres- und Klimaschutz auf dem Grundstück des heutigen GEOMAR an der Kiellinie. Denkbar ist ebenfalls, an der Stelle der heutigen Admiralsbrücke einen direkten Wasserbezug herzustellen. Eine Eigentumsübertragung (Erwerb) vom Land Schleswig-Holstein an die Stadt ist anzustreben. Ziel ist die Schaffung eines überregionalen touristischen Angebots. Dieses manifestiert sich architektonisch in der Schaffung eines Signature Buildings mit großer (auch internationaler) Strahlkraft. Die Planungen zum MVZ sind mit denen zur Promenaden- und Freiflächengestaltung der unmittelbaren Umgebung abzustimmen (s. Maßnahmen 07 und 08).
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Kiellinie-Süd Entwicklungsziele: • Entwicklung fehl- und untergenutzter Gebäude und Flächen
Federführung* / weitere Akteur*innen	Büro des Oberbürgermeisters*, Referat für Wirtschaft, Amt für Immobilienwirtschaft, Tiefbauamt, Grünflächenamt, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Kiel Marketing e.V., Land Schleswig-Holstein, Private Akteure
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Umsetzung energetischer Standards und klimafolgenangepasste Gebäude
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel

Kostenschätzung	64 Mio. € für Gebäudeneubau und Ausstattung. Nicht enthalten in den Kosten: 12 Mio. € für Aquarium und Umfeldgestaltung. Zusätzliche Kosten entstehen für Abriss und wasserseitige Angebote.
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

Neubau Bootssteg Wasserschutzpolizei	
Maßnahmennr.	**40**
Maßnahmenbeschreibung	Im Zusammenhang mit Maßnahme 11 ist der Steg der Wasserschutzpolizei abzubrechen und an der neu vorgeschuhten Spundwand wieder zu errichten.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Reventlouwiese mit Landeshausufer Entwicklungsziele: • Ersatzbau
Federführung* / weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Stadtplanungsamt, Umweltschutzamt, Hafenamt, Wasserschutzpolizei, GMSH
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Nein
Umsetzungshorizont	Kurz- bis mittelfristig
Priorität	Hoch
Kostenschätzung	1.800.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

Erneuerung Seebad Düsternbrook	
Maßnahmennr.	**41**
Maßnahmenbeschreibung	Die Maßnahme dient der Sanierung oder dem Neubau der historischen Seebadeanstalt Düsternbrook. An gleicher Stelle ist der sanierungsbedürftige Steg zu sanieren oder nach einer Wirtschaftlichkeitsprüfung mit gleicher Funktion neu zu errichten.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Kiellinie Nord Entwicklungsziel: • Modernisierung Seebad Düsternbrook
Federführung* / weitere Akteur*innen	Amt für Immobilienwirtschaft*, Amt für Sportförderung, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Hafenamt, Umweltschutzamt, Kiel Marketing e.V., Kieler Bäder GmbH, Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Sicherung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, wobei unterschiedliche Standards Sanierung: bedingt barrierefreier Ausbau Neubau: soweit möglich
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	4.000.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

Qualifizierung des Parkplatzes an der Koesterallee	
Maßnahmennr.	**42**
Maßnahmenbeschreibung	Der Parkplatz an der Koesterallee ist gem. B-Plan 915 als „Sondergebiet für Sportboothafen und Wohnmobilstellplatz“ festgesetzt. Die aktuelle Nutzung als Wohnmobilstellplatz in den Sommermonaten erfolgt provisorisch und soll möglichst qualifiziert werden. Hierzu ist der Ausbau von nutzergerechter Infrastruktur ggf. auf Basis einer Machbarkeitsstudie notwendig. Die weitere Nutzung als Fläche für den Sportboothafen (Bootsliegeplatz in den Wintermonaten) ist aufrechtzuerhalten.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkt: • Kiellinie Nord Entwicklungsziel: • Neuorganisation der Verkehre • Qualifizierung als Wohnmobilstellplatz
Federführung* / weitere Akteur*innen	Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Amt für Immobilienwirtschaft, Umweltschutzamt, Kiel Marketing e.V., Eigenbetrieb Parken
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Nein
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Gering
Kostenschätzung	900.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Neuanlage eines Steges	
Maßnahmennr.	**43**
Maßnahmenbeschreibung	Ziel der Maßnahme ist es, auch im Bereich Kiellinie Nord zwischen der Seebadeanstalt Düsternbrook und dem Sporthafen Wik der Öffentlichkeit eine wasserseitige Aufenthaltsqualität zu ermöglichen und die herausragende Blickbeziehung zum Wasser zu nutzen. Eine Kombination mit einem Naturlehrpfad (z.B. zum Thema Seegraswiesen) ist denkbar. Die Konstruktionsweise ist noch offen (Schwimmsteg oder Pfahlbauwerk).
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Kiellinie Nord Entwicklungsziel: • Verbesserung der wasserseitigen Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten
Federführung*/ weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Amt für Immobilienwirtschaft, Stadtplanungsamt, Grünflächenamt, Umweltschutzamt, Hafenamt, Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel, Meeresschutzbeauftragte OB.B und weitere
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Sicherung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, soweit möglich barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	N. N.
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

Neubau von vier Ruderstegen	
Maßnahmennr.	**44**
Maßnahmenbeschreibung	Ziel der Maßnahme ist es, für abgängige bestehende Ruderstege am gleichen Ort Ersatz zu schaffen. Die Ruderstege werden sowohl durch die Wassersportvereine als auch von anderen Besuchern der Kiellinie genutzt.
	
Bezug räumliche Handlungsschwerpunkte und Entwicklungsziele	Handlungsschwerpunkte: • Reventlouwiese mit Landeshausufer Entwicklungsziel: • Erweiterung und Qualifizierung wasserseitiger Nutzungsangebote
Federführung*/ weitere Akteur*innen	Tiefbauamt*, Amt für Immobilienwirtschaft, Stadtplanungsamt, Grünflächenamt, Umweltschutzamt
Klimaschutz/ -folgenanpassung	Ja, Sicherung von Aufenthaltsräumen am Wasser
Barrierefreiheit/ Inklusion	Ja, soweit möglich barrierefreier Ausbau
Umsetzungshorizont	Mittel- bis langfristig
Priorität	Mittel
Kostenschätzung	1.200.000 €
Ggf. förderfähig im Rahmen folgender Programme	

T 03 Auszug Kosten- und Finanzierungsübersicht der Gesamtmaßnahme „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“

8.4 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Der folgende Auszug der Tabelle gibt eine kompakte Übersicht zu den voraussichtlichen Einnahmen – differenziert nach verschiedenen Einnahmearten – und Ausgaben der städtebaulichen Gesamtmaßnahme und zeigt den jeweils geplanten Umsetzungszeitraum sowie die voraussichtlichen Kosten auf. Bei den Kostenschätzungen handelt es sich um Bruttowerte, d.h. die gesetzliche Mehrwertsteuer ist bereits enthalten.

	Ausgabenart / Bezeichnung der einzelnen Maßnahme	Menge	Einheit	Kosten / Stück	Gesamtkosten	StBauF-Mittel brutto
Maßnahmen der Städtebauförderung						
B 1	**Maßnahmen der Vorbereitung**				**560.000,00 €**	**560.000,00 €**
B 1.1	**Maßnahmen nach § 140 BauGB**	**Summe**			**560.000,00 €**	**560.000,00 €**
1	Erstellung einer integrierten Rahmenplanung inkl. Gestaltungshandbuch und Beleuchtungskonzept für den gesamten Uferbereich Kiellinie	1	pschl.	400.000,00 €	400.000,00 €	400.000,00 €
2	Erstellung eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes	1	pschl.	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €
3	Pflegewerke für das LSG Düsternbrooker Fördehang	1	pschl.	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €
B 2	**Maßnahmen der Durchführung**				**7.250.000,00 €**	**7.250.000,00 €**
B 2.1	**Ordnungsmaßnahmen**	**Summe**			**7.250.000,00 €**	**7.250.000,00 €**
B 2.1.1	**Erwerb von Grundstücken**	**Summe**			**350.000,00 €**	**350.000,00 €**
4	Grunderwerb von Teilflächen des Parkplatzes am Ostseeterminal		qm		340.000,00 €	340.000,00 €
5	Grunderwerb von Teilflächen zur Vorschuhung am Landeshausufer		qm	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €
B 2.1.6	**Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen**	**Summe**			**6.900.000,00 €**	**6.900.000,00 €**
6	Erneuerung und Qualifizierung der Eingangssituation Kiellinie Süd	3.360	qm	450,00 €	1.900.000,00 €	1.900.000,00 €
7	Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Seeburg und Geomar	4.490	qm	450,00 €	2.500.000,00 €	2.500.000,00 €
8	Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Geomar und Reventloubrücke	4.500	qm	450,00 €	2.500.000,00 €	2.500.000,00 €
9	Qualifizierung der öffentlichen Grünflächen Schwanenwiese bis Reventlouwiese	7.160	qm	150,00 €	1.300.000,00 €	1.300.000,00 €
10	Qualifizierung der öffentlichen Grünfläche Reventlouwiese inkl. Umgestaltung des Mobilitätsknotens	5.743	qm	360,00 €	2.600.000,00 €	2.600.000,00 €
11	Erneuerung und Qualifizierung Promenade einschließlich Ufereinfassung am Landeshausufer zwischen Reventlouwiese und Wasserschutzpolizei		qm	450,00 €	10.500.000,00 €	10.500.000,00 €
12	Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Promenade zwischen Wasserschutzpolizei und Kiellinie 70	14.040	qm	450,00 €	7.900.000,00 €	7.900.000,00 €
13	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Kreuzung Düsternbrooker Weg und Kiellinie 70	3.631	qm	250,00 €	1.200.000,00 €	1.200.000,00 €
14	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Kiellinie 70 und Bellevuebrücke	6.044	qm	250,00 €	1.900.000,00 €	1.900.000,00 €
15	Erneuerung und Qualifizierung Promenade im Bereich Berthold-Beitz-Ufer		qm	350,00 €	23.000.000,00 €	23.000.000,00 €
16	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Lindenallee	1.500	qm	300,00 €	560.000,00 €	560.000,00 €
17	Erneuerung und Qualifizierung Promenade zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wik	16.667	qm	450,00 €	9.400.000,00 €	9.400.000,00 €
18	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Kiellinie zwischen Bellevuebrücke und Marinestützpunkt Wik	8.333	qm	250,00 €	2.600.000,00 €	2.600.000,00 €
19	Änderung und Qualifizierung der Freifläche nördlich der Seglervereinigung Kiel	2.710	qm	300,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €
20	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Schlossgarten und Lindenallee, Bernhard-Harms-Weg	30.873	qm	250,00 €	9.700.000,00 €	9.700.000,00 €

21	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung des Knotens Düsternbrooker Weg/ Reventlouallee	1.000	qm	300,00 €	375.000,00 €	375.000,00 €
22	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Koesterallee inkl. Anlage von Behindertenparkplätzen im Einmündungsbereich zur Kiellinie	5.700	qm	300,00 €	2.100.000,00 €	2.100.000,00 €
23	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Niemannsweg	28.600	qm	300,00 €	10.800.000,00 €	10.800.000,00 €
24	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Roonstraße	1.700	qm	300,00 €	650.000,00 €	650.000,00 €
25	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Bismarckallee	5.700	qm	300,00 €	2.100.000,00 €	2.100.000,00 €
26	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung Parkstraße	1.400	qm	300,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €
27	Änderung, Qualifizierung und barrierefreie Gestaltung der Straße Düsternbrooker Weg zwischen Bernhard-Harms-Weg und Lindenallee	6.700	qm	300,00 €	2.500.000,00 €	2.500.000,00 €
28	Sanierung der Treppenanlage "Hirschfeldblick" (zwischen Bismarckallee und Kiellinie)	170	qm	1.100,00 €	250.000,00 €	250.000,00 €
29	Umsetzung der Pflegewerke für das LSG Düsternbrooker Fördehang inkl. Qualifizierung von Erschließungsanlagen	49.766	qm	128,00 €	8.000.000,00 €	8.000.000,00 €
B 3	**Maßnahmen der Abwicklung**				**1.400.000,00 €**	**700.000,00 €**
B 3.1	**Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und -träger**	**Summe**			1.200.000,00 €	600.000,00 €
30	Einsatz eines Sanierungsträgers gem. § 157ff. BauGB	1	pschl.	1.200.000,00 €	1.200.000,00 €	600.000,00 €
B 3.5	**Öffentlichkeitsarbeit**	**Summe**			200.000,00 €	100.000,00 €
31	Öffentlichkeitsarbeit	1	pschl.	200.000,00 €	200.000,00 €	100.000,00 €
	Summe				**108.145.000,00 €**	**107.445.000,00 €**

Einnahmen					0,00 €
abzgl. nicht förderfähiger Kosten					700.000,00 €
Weiterer Finanzierungsbedarf					**107.445.000,00 €**
Städtebauförderung Bund (1/3)					35.815.000,00 €
Städtebauförderung Land (1/3)					35.815.000,00 €
Kommunaler Anteil (1/3)					35.815.000,00 €

Sonstige Maßnahmen der Stadtentwicklung (LH Kiel nur teilweise Vorhabenträgerin)						
32	Öffentlichkeitsarbeit / Moderation zum Variantenentscheid „Kiellinie Nord“	1	pschl.	60.000,00 €	60.000,00 €	
33	Baustellenkommunikation	1	pschl.	160.000,00 €	160.000,00 €	
34	Neubau der Bellevuebrücke	1	pschl.	7.500.000,00 €	7.500.000,00 €	
35	Hafenbad an der Reventloubrücke				N.N	
36	Neubau Segelcamp				N.N	
37	Sanierung der denkmalgeschützten Freilichtbühne Krusenkoppel mit Nebengebäuden				5.000.000,00 €	
38	Errichtung eines Quartiersparkhaus	100	Stell-plätze	15.000 €/Stell-platz	2.309.200,00 €	
39	Digitales Meeresvisualisierungszentrum	1	pschl.		64.000.000,00 €	
40	Neubau Bootssteg Wasserschutzpolizei	1	pschl.		1.800.000,00 €	
41	Erneuerung Seebad Düsternbrook	1	pschl.		4.000.000,00 €	
42	Qualifizierung des Parkplatzes an der Koesterallee	5.400	qm	120,00 €	900.000,00 €	
43	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Neuanlage eines Steges				N.N	
44	Neubau von vier Ruderstegen	4	Stck.	300.000,00 €	1.200.000,00 €	
	Summe				**86.929.200,00 €**	

8.5 Monitoring und Evaluierung

Für den Erfolg des Umsetzungsprozesses ist es wichtig, dass die konzeptionellen Grundlagen in regelmäßigen Abständen überprüft und ggf. aktualisiert werden. Hierbei gilt es, die Ziele des ISEK sowie den Umsetzungsstand der zentralen Vorhaben und den Wirkungsgrad einzelner Maßnahmen zu bewerten. Dazu wird empfohlen, diese anhand eindeutiger Indikatoren systematisch zu überprüfen und zu evaluieren.

Die Indikatoren setzen sich aus Kennzahlen für Einheiten (z.B. Größe, Mengen), Zeiten (Umsetzungszeiträume, Wirkungsdauer) und Kosten zusammen. Um Transparenz über den Gesamtprozess zu erhalten, ist es sinnvoll, Kostenträger*innen und Projektverantwortliche zu benennen. Fortschreibungen und Evaluierungen der einzelnen Maßnahmen sind auf dieser Datengrundlage leicht durchzuführen.

Verständlichkeit und Durchführbarkeit stehen bei der Entwicklung geeigneter Indikatoren des Monitorings im Vordergrund. Die Daten müssen auf kleinräumiger Ebene selbst erhoben werden. In der folgenden Tabelle werden die Indikatoren den jeweiligen Entwicklungszielen und Handlungsfeldern zugeordnet. Zudem werden beispielhaft die Datenquellen benannt.

In regelmäßigen Zeitabständen von 1-2 Jahren sollte eine Überprüfung der Indikatoren und Kennzahlen sowie die Evaluation der Maßnahmen und Zielerreichungseffekte stattfinden und in Zwischenberichten dokumentiert werden.

Handlungsfeld	Indikatoren	Datenquelle
Städtebau, öffentliche Räume, Grün		
• Erhalt und Pflege stadtbildprägender Baustrukturen • Erhalt und Pflege stadtbildprägender Grünstrukturen • Aufwertung und Stärkung der öffentlichen Räume (Entreesituationen) entlang der Kiellinie • Verbesserung des Zugangs zum Wasser • Stärkung der Aufenthalts-, Nutzungs- und Verweilqualitäten • Sicherung und Weiterentwicklung der naturnahen Grünbereiche • Verbesserung und Aufwertung der Durchwegung der Kiellinie und des Düsternbrooker Fördehangs • Instandsetzung baulicher Anlagen in historischen Grünanlagen im Bereich des Düsternbrooker Fördehangs • Wiederherstellung historisch besonderer landschaftlicher Prägungen im Bereich des Düsternbrooker Fördehangs • Herstellung und Aufwertung von Platzbereichen • Gestaltung öffentlicher Freiräume im Sinne der Klimafolgenanpassung und der Barrierefreiheit • Stärkung und Vernetzung der Grün- und Freiflächen der Kiellinie und des Düsternbrooker Fördehangs • Aufwertung und Ergänzung der Sport- und Spielmöglichkeiten • Wiederherstellung historischer Bezüge (Sichtbeziehungen, bauliche Anlagen) • Erweiterung und Qualifizierung wasserseitiger Nutzungsangebote (z. B. Badestellen, Anleger, Freitreppen)	• Nutzungsintensität des öffentlichen Raumes • Anzahl Möblierung auf Plätzen/ in den Grünflächen • Anzahl neugepflanzter Bäume und sonstiger Bepflanzung • Anzahl der neu gestalteten Zugänge, Plätze und Wege • Anzahl instandgesetzter baulicher Anlagen • Anzahl / Flächenanteile neugeordneter Freiräume • Anzahl neu errichteter oder qualifizierter wasserseitiger Nutzungsangebote • Überprüfung Erscheinungsbild auf Einheitlichkeit / Harmonie	• Zählung vor Ort durch Stadt / Sanierungsträger • Bauplanungsunterlagen

• Unterstützung der gastronomischen Angebote zur qualifizierten Gestaltung der Standorte (Gestaltungsrichtlinien)		

Handlungsfeld	Indikatoren	Datenquelle
Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		
• Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den MIV • Neuordnung des ruhenden Verkehrs • Gestalterische Aufwertung, Neuordnung und Erneuerung der Straßenräume • Funktionsgerechter Ausbau und Aufwertung des Fuß- und Radwegenetzes zur Konfliktminimierung • Stärkung und Ausbau des ÖPNV durch Mobilitätsknotenpunkt (Querungsmöglichkeiten, veränderte Flächenaufteilung etc.)	• Verkehrszählungen (Nutzeraufkommen nach Verkehrsart) an unterschiedlichen Punkten im Sanierungsgebiet • Unfallzählung • Anzahl/Streckenkilometer neu hergestellter/ instandgesetzter Fuß- und Radwege • Anzahl neu eingerichteter Querungsmöglichkeiten • Flächenanteile der Straßenräume für Einzelverkehr	• Zählungen durch Stadt / Sanierungsträger • Unfallstatistik • Bauplanungsunterlagen

Handlungsfeld	Indikatoren	Datenquelle
Wasserbau		
• Erhöhung des Hochwasserschutzes (Sanierung der Uferschutzwerke, Erhöhung der Uferkante und Neubau von Uferschutzanlage) • Erhalt des Naturufers und Verzicht auf Hochwasserschutzanlagen (ggf. Qualifizierung, Verbesserung der Voraussetzungen für biologische Qualitäten / Seegraswiesen etc.) • Verstetigung, Qualifizierung und Modernisierung von Badestellen sowie des Seebades • Verlagerung von Nutzungsbausteinen des Segelcamps auf das Wasser • Optimierung des Bellevueanlegers	• Anzahl /Streckenkilometer neu hergestellter/ instandgesetzter Uferschutzwerke • Anzahl / Streckenkilometer erhaltenes Naturufer ohne Hochwasserschutz • Anzahl verstetigter und/oder qualifizierter Badestellen • Neubau Bellevueanleger	• Zählungen durch Stadt / Sanierungsträger • Bauplanungsunterlagen

9 Verfahrensrechtliche Abwägung

Vor der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes hat die Gemeinde nach § 141 Absatz 1 Satz 1 BauGB mit vorbereitenden Untersuchungen Grundlagen zu erarbeiten, die zur Beurteilung folgender Aspekte geeignet sind:

- Die Notwendigkeit der Sanierung, d.h. das Vorliegen städtebaulicher Missstände nach § 136 Abs. 2 BauGB,
- struktureller und städtebaulicher Verhältnisse und Zusammenhänge, d.h. eine allgemeine Analyse der Rahmenbedingungen, Verhältnisse und Entwicklungen im Gebiet (VU-Teil).

Des Weiteren sind die anzustrebenden allgemeinen Ziele definiert bzw. eine integrierte städtebauliche Zielsetzung (ISEK) liegt vor und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen ist gesichert. D.h. der Nachweis der für eine zügige Durchführung erforderlichen Rahmenbedingungen, Mittel und Ressourcen ist geführt.

Dabei sind nach § 141 Abs. 1 Satz 2 auch nachteilige Auswirkungen in den Blick zu nehmen, die sich für die von der beabsichtigten Sanierung unmittelbar Betroffenen in ihren persönlichen Lebensumständen […] voraussichtlich ergeben werden. Zudem benennt § 141 Abs. 4 BauGB die Pflicht, mit der ortsüblichen Bekanntmachung über den Beginn der VU auch die §§ 137, 138 und 139 BauGB über die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen, die Auskunftspflicht und die Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger zur Anwendung zu bringen. Dies verpflichtet insbesondere dazu,

- die von der Sanierung Betroffenen (Eigentümer*innen, Mieter*innen, Pächter*innen und sonstige Betroffene) frühzeitig zu informieren und zu beteiligen sowie zur Mitwirkung und zur Durchführung eigener Maßnahmen anzuregen (§ 137 BauGB),
- die voraussichtlich und potenziell von der Planung berührten Behörden und weitere Träger*innen öffentlicher Belange über die Vorbereitung und in Aussicht stehende Durchführung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme zu informieren und ihnen in angemessener Frist Gelegenheit für Stellungnahmen zu geben.

Für den Fall, dass eine städtebauliche Gesamtmaßnahme den Einsatz des besonderen Städtebau- bzw. Sanierungsrechts erforderlich macht, definiert § 142 Abs. 4 BauGB zudem die Aufgabe, die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 – 156a BauGB in der Sanierungssatzung auszuschließen, wenn diese für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird (vereinfachtes Sanierungsverfahren). In diesem Fall sieht der Paragraph zudem die Möglichkeit vor, die Genehmigungspflichten der § 144f BauGB ganz oder teilweise auszuschließen. Hieraus leitet sich das allgemeine Erfordernis zu einer Abwägung über das zur Anwendung kommende Verfahren der Gesamtmaßnahme ab. Zuletzt definiert § 142 BauGB das Erfordernis, eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme räumlich und zeitlich abzugrenzen.

In der Zusammenschau besteht ein umfangreicher Katalog zu erbringender Analyse-, Beteiligungs- und Verfahrensschritte, deren Nachweis in diesem Kapitel zusammengeführt wird.

9.1 Vorliegen städtebaulicher Missstände

Zentrales Kriterium dafür, ob die Bedingungen des besonderen Städtebaurechts für die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gegeben sind, ist nach § 136, Abs. 2 und 3 BauGB die Feststellung folgender Sachverhalte:

- Das Vorhandensein von Substanzschwächen, d.h. von Mängeln im Zustand von Gebäuden, Wohnungen, Arbeitsstätten sowie von Erschließungsanlagen. Hierzu zählen auch Gebäudemängel im Hinblick auf energetische Standards und Mängel in der Berücksichtigung von Belangen des Klimaschutzes sowie bei der Klimafolgenanpassung (vgl. Kap. 6.2).
- Das Vorhandensein von Funktionsschwächen, d.h. von Mängeln, die die Funktion eines Gebietes in der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion, aber auch i.S. des Klimaschutzes und der Klimafolgenapassung obliegen, erheblich beeinträchtigen (vgl. Kap. 6.2).

Die in den Kapiteln 3, 4 und 5 geleisteten Analysen zeigen, dass im Untersuchungsgebiet zum Teil erhebliche städtebauliche Missstände vorliegen. Die Analyse der Rahmenbedingungen und der Bestandssituation im Gebiet erfolgte hier nach sektoralen Themen geordnet. Zusammenfassend wird festgestellt, dass die im Gebiet vorhandenen Funktions- und Substanzschwächen erheblich sind und ohne gegensteuernde Eingriffe weiter zunehmen würden.

Kiellinie

Wie bereits in Kap. 6.2 ausgeführt, weisen die Brücken, Stege und Pontons aber auch die Ufereinfassungen entlang der Kiellinie substanzielle Mängel auf. Dies trifft besonders auf den Bereich am Landeshausufer zu und galt auch für das Berthold-Beitz-Ufer, das als vorgezogene Maßnahme aufgrund seiner Dringlichkeit bereits während der Erarbeitung der VU als erste Phase der Einzelmaßnahme „Umgestaltung der Promenade am Berthold-Beitz-Ufer“ erneuert wurde. Hier war die Ufersicherung abgängig und die Promenade in diesem Bereich war seit 2015 für die öffentliche Nutzung gesperrt. Diese Substanzschwächen wirken damit zugleich als Funktionsschwächen.

Aus der Innenstadt kommend ist die Auffindbarkeit der Kiellinie erschwert und die Eingangssituation nicht ablesbar. Es fehlt ein Leit- und Orientierungssystem, das Gäste von der Innenstadt zur Kiellinie führt. Der südliche Auftaktbereich zur Kiellinie wird durch die visuelle Barrierewirkung der Fußgängerbrücke und durch fehlende Sichtbeziehungen auf die Förde nicht als solcher wahrgenommen. Überdies ist das intuitive Auffinden besonderer Orte an der Kiellinie, wie z.B. Wirtschaftsunternehmen, Wissenschaftseinrichtungen, den Landtag und Leibniz Informationszentrum Wirtschaft (ZBW) erschwert (Funktionsschwächen).

Die Kiellinie ist eine Promenade mit unterschiedlichen Nutzungsabschnitten. Es mangelt an einem einheitlichen Konzept für die Gestaltung der öffentlichen Räume. Zudem lassen sich durch die bestehende Uneinheitlichkeit bei der Gestaltung

der Wege und des Stadtmobiliars unterschiedliche Raumabfolgen, Moden und Gestaltungstrends der letzten Jahrzehnte ablesen. Der öffentliche Raum schafft es nicht, die heterogene Bebauung entlang der Kiellinie und die verschiedenen Nutzungsabschnitte zu fassen. Es fehlt oft an Aufenthaltsmöglichkeiten oder das Mobiliar ist erneuerungsbedürftig (Substanz- und Funktionsschwächen).

Darüber hinaus wirkt sich das zu geringe Angebot an niedrigschwelligen Sport- und Spielmöglichkeiten für alle Generationen, das ohne Kosten und Vereinszugehörigkeit genutzt werden könnte, negativ auf die Aufenthaltsqualität der Kiellinie. Zudem fehlt es an inklusiv nutzbaren Spielgeräten (Funktionsschwäche) und es fehlen ausreichend öffentliche Toillettenanlagen, um ein unbeschwertes Flanieren und Verweilen auf der gesamten Länge der Kiellinie zu ermöglichen (Funktionsschwächen).

Die Kiellinie wird durch großzügige Grün- und Freiflächen geprägt, die jedoch schwerwiegende funktionale Defizite, unter anderem durch Übernutzung, aufweisen. Die Reventlouwiese stellt eine Grünfläche mit attraktiver Lage am Wasser dar, wird jedoch ihrer Erholungsfunktion durch die intensive Nutzung als Veranstaltungsfläche in ihrer heutigen Gestaltung und Abgrenzung häufig nicht mehr gerecht. Defizite weist insbesondere auch die Schwanenwiese auf.

Die Funktion des Biotopverbundes in Form von Querverbindungen zwischen den Grün- und Freiflächen wird durch die vorhandene Bebauung beeinflusst. Durch verschiedene Nutzungsansprüche des Raumes ist der Biotopverbund teils stark eingeschränkt (Funktionsschwächen). Weitere Funktionsschwächen bestehen durch fehlende barrierefreie Zugänge zum Wasser und die überwiegend nicht öffentlich nutzbaren Steganlagen.

Dem Anleger Bellevue kommt eine wichtige Bedeutung für den Freizeit- und Tourismusverkehr in Kiel zu. In der heutigen Gestaltung und seinem Erhaltungszustand wird er jedoch dieser Bedeutung nicht gerecht. Der Vorbereich der Bellevue-Brücke wird stark durch den motorisierten Verkehr geprägt und bietet keine komfortable Fußverbindung zwischen Fördehang und der Bellevuebrücke. Der Anleger Bellevue ist nicht barrierefrei ausgeführt und sanierungsbedürftig. Aktuell wird die Brücke mit einem Ponton in den Sommermonaten als provisorischer Badesteg genutzt und kann bei Neuanlage durch eine permanente Badestelle ergänzt werden. Dabei sind beide Nutzungen, Baden und Fährverkehr, gleichzeitig zu ermöglichen, aktuell ist der Fährbetrieb in den Sommermonaten eingestellt (Funktions- und Substanzschwächen).

Insbesondere im nördlichen Bereich der Kiellinie ergeben sich aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsarten und vielen Verkehrsteilnehmenden häufig Nutzungskonflikte und unübersichtliche Situationen durch zu schmale und zu wenig strukturierte Fuß- und Radverkehrsflächen. Auch ungesicherte Überquerungsstellen für Fußgänger*innen zwischen dem Uferbereich und dem Fördehang wirken als additive funktionale Schwächen. Aufenthaltsqualität ist auf der Promenade an diesem Abschnitt kaum gegeben, da sie durch die linearen Verkehrsflächen (Fahrbahn, Radweg und Fußweg) geprägt ist und dem Aufenthalt kein Raum gegeben wird. Weiterhin beeinträchtigen die Schallemissionen des Kraftfahrzeugverkehrs die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich beträchtlich.

Düsternbrooker Fördehang

Der Bereich des Düsternbrooker Fördehangs ist z.T. erheblich von Qualifizierungs- und Erneuerungsbedarfen geprägt. Bisher wurden zwar kleinteilige Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt. Ein übergeordnetes Entwicklungskonzept im Sinne eines Denkmalpflegeplans oder Parkpflegewerks, das die Orte in Beziehung setzt und Entwicklungsziele benennt, fehlt jedoch bislang.

Schwerwiegende Mängel bestehen in der barrierefreien Zugänglichkeit und Begehbarkeit der Grünflächen und Wege. Dies betrifft vor allem erneuerungsbedürftige Treppen- und Rampenanlagen, Begrenzungsmauern und Einfriedungen, aber auch schadhafte Oberflächen im gesamten Wegenetz des Düsternbrooker Gehölzes. Insbesondere unebene, kopfsteingepflasterte Straßen stellen für den Radverkehr einen deutlichen Mangel dar, vor allem im Niemannsweg, in der Roonstraße sowie in der Koester- und der Bismarckallee (Substanzschwächen).

Im Bereich des Düsternbrooker Gehölzes bestehen weiterhin Defizite durch unterlassenes Freischneiden und im Laufe der Jahre zugewachsene

historische Sichtbeziehungen. Die Herausstellung historischer Blickbezüge zu Plätzen, Aussichts- und Grünpunkten (z.B. Marientempel und Tanzplatz, Baumgruppe) erscheint innerhalb von Grünanlagen aus gartendenkmalpflegerischer Sicht als dringend geboten. Hierbei ist im Verfahren ein Abgleich und eine Abstimmung gartendenkmalpflegerischer und naturschutzbezogener Zielstellungen erforderlich. Dies soll im Rahmen der Erstellung von Pflegewerken für die einzelnen Grünanlagen erfolgen (Funktionsschwächen).

Schadhafte Oberflächen, fehlendes Stadtmobiliar und mangelnde Beleuchtung wirken sich negativ auf die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der Grünflächen aus. Im Bereich der Forstbaumschule ist zudem die Zeitschicht des Volksparkgedankens mit Sport- und Liegeflächen sowie gastronomischen Einrichtungen in Teilen verloren gegangen. Aus naturschutzfachlicher und wasserhaushalterischer Perspektive wirkt zudem die in der Vergangenheit erfolgte Verrohrung von Bachläufen (wie der Düvelsbek in der Forstbaumschule) als Funktionsschwäche. Auch der heutige Zustand von Oberflächengewässern wie dem Dianen- und dem Mondspiegel entspricht nicht der Funktion des Landschaftsschutzgebietes.

Neben den benannten Schwächen und Defiziten kommen Anpassungsbedarfe hinzu, die sich aus den Erfordernissen des fortschreitenden Klimawandels (hier insb. die Zunahme von Trockenperioden, Starkregen und anderen Extremwetterereignissen) ergeben.

9.2 Vorliegen einer städtebaulichen Zielsetzung

Im Rahmen der VU erfolgte zunächst eine intensive Auseinandersetzung mit den vorliegenden Rahmenbedingungen und Gegebenheiten sowie mit den vorhandenen Planungen und Konzepten für den Untersuchungsbereich (Kap. 3). In der Auseinandersetzung mit den im Rahmen der sektoralen Analyse identifizierten Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfen (Kap. 4 bis 6) wurde ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) als umfassendes städtebauliches Rahmenprogramm (Kapitel 7) entwickelt.

Das ISEK formuliert das Leitbild GRÜN STÄRKEN. BLAU ERLEBEN. LEBEN GENIEßEN – an der KIELLINIE. und leitet hieraus entsprechende Leitlinien, räumliche Handlungsschwerpunkte mit Entwicklungszielen ab. Das Umsetzungskonzept (Kapitel 8) leitet das ISEK zur operationellen Ebene und konkretisiert Maßnahmen und Fragen ihrer Finanzierung.

Damit liegen sowohl ein eher allgemein formulierter, städtebaulicher Handlungsrahmen als auch ein konkretes, umsetzungsorientiertes Maßnahmenkonzept für die kommende Entwicklung der Kiellinie und des Düsternbrooker Fördehangs vor. Mit diesem können die im Rahmen der VU identifizierten substanziellen und funktionalen Missstände und Problemlagen zielgerichtet behoben werden.

Mit dem Leitbild sollen die Kiellinie und der Düsternbrooker Fördehang langfristig als Visitenkarte der Stadt und als Bereich für Flanieren, Erleben und Erholen gestärkt und aufgewertet werden. Die Ziele sind:

- eine dauerhaft attraktive, übergreifende Gestaltung aller Bereiche
- eine Stärkung der Kiellinie als Verbindungsraum zwischen der Stadt und Förde
- eine inklusive Gestaltung der Kiellinie als Uferpromenade für Alle
- eine Stärkung und Erlebbarmachung der Kiellinie und des Düsternbrooker Fördehangs als Orte der Stadtnatur und Umwelterfahrung

9.3 Durchführbarkeit

Im Rahmen der VU ist neben dem Vorliegen städtebaulicher Missstände auch zu prüfen, ob die LH Kiel allgemein und finanziell in der Lage ist, die mit dem ISEK vorgesehene städtebauliche Gesamtmaßnahme erfolgreich durchzuführen. Wie im Folgenden dargelegt wird, sind diese Voraussetzungen erfüllt.

Allgemeine Durchführbarkeit

Bezüglich der Leistungsfähigkeit der Verwaltung und der politischen Durchsetzbarkeit bestehen keine Bedenken. Sowohl in der Stadtverwaltung als auch in der kommunalen Politik sind bei allen Beteiligten ausgeprägtes Problembewusstsein und großer Handlungswille erkennbar. In der Verwaltung wie in der Politik ist bereits durch andere Verfahren ein umfassendes Verständnis der wechselseitigen Abhängigkeiten und Anforderungen komplexer Stadtentwicklungsverfahren sowie eine umfangreiche Kenntnis der gegebenen Fördermöglichkeiten und -modalitäten gegeben.

Die Zahl der Teilnehmenden an den zu Beginn der VU angebotenen Beteiligungsformaten (u.a. Beteiligungspicknick, Beteiligungspostkarte, Kinder- und Jugendbeteiligung; Hintergrundgespräche, vgl. Kap. 9.5) und die hier geäußerten Rückmeldungen zeugen von einem ausgeprägten öffentlichen Interesse an der weiteren Entwicklung der Kiellinie und des Düsternbrooker Fördehangs. Die Eingaben aus dem Beteiligungspicknick und von den Stadtrundgängen lassen wie die Gespräche mit Schlüsselakteur*innen eine gut ausgeprägte Beteiligungskultur sowie Identifikation mit und Verantwortung für den Bereich erkennen.

Während der Erstellung der VU mit ISEK wurden die Aufgaben sowie die ersten Befunde und Ansätze den Vertreter*innen der Fraktionen der Kieler Rathauskooperation in einer Dialogrunde am 02.09.2018 vorgestellt. Dabei wurde erkennbar, dass das vorliegende Konzept im politischen Raum fraktionsübergreifend grundsätzlich mitgetragen wird. Differenzen bestanden jedoch hinsichtlich der künftigen Verkehrsführung an der nördlichen Kiellinie. Politische Initiativen zur Verhinderung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme wurden bislang nicht bekannt. Die Erwägungen einer autofrei gestalteten Kiellinie Nord führten im September 2022 jedoch zur Bildung der bis heute fortbestehenden Bürgerinititative „Kiellinie für alle“, die das Ziel verfolgt, in diesem Abschnitt auch künftig eine Nutzung mit dem Pkw zu ermöglichen. Zu den im Realisierungswettbewerb erarbeiteten Entwurfsvarianten der zukünftigen Verkehrsführung wird nach erneuter Beteiligung der betreffenden Ortsbeiräte und zuständigen Fachausschüsse die Ratsversammlung eine abschließende Entscheidung über die Umsetzung treffen.

Im Hinblick auf die zur Durchführung der Gesamtmaßnahme erforderlichen Verwaltungskraft wird eine geeignete Verstärkung erforderlich sein. Die Umsetzung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes stellt eine komplexe und anspruchsvolle Aufgabe dar, die ihren Schwerpunkt auf Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes hat. Um dies operationell gewährleisten zu können, sind zusätzliche Ressourcen und Kapazitäten erforderlich. Es wird daher empfohlen, einen qualifizierten und leistungsfähigen externen Dienstleister als Sanierungsbeauftragten gemäß der §§ 157ff. BauGB einzusetzen (Maßnahme 33).

Mit der Beauftragung eines Sanierungsträgers ist ein städtebauliches Treuhandvermögen nach § 160 BauGB zu bilden. Der externe Dienstleister kann als (einfacher) Sanierungsträger oder als treuhänderischer Sanierungsträger beauftragt werden.

Finanzielle Durchführbarkeit

Die Durchführbarkeit der geplanten Gesamtmaßnahme in finanzieller Hinsicht konnte im Rahmen der Erstellung des ISEK bestätigt werden und wurde im Rahmen des Abschlussberichtes der Politik erörtert. Die für die Umsetzung prognostizierten Kosten und ihre Deckung sind in Kapitel 8.3 dargestellt. Wie die Kosten- und Finanzierungstabelle (KoFi) zeigt, ist für die Umsetzung der Gesamtmaßnahme die Inanspruchnahme von Mitteln der Städtebauförderung im Programm „Lebendige Zentren“ in erheblichem Umfang erforderlich. Auf die generellen förderrechtlichen Finanzierungsvorbehalte des Landes Schleswig-Holstein und des Bundes wird hingewiesen. Die Bereitstellung des kommunalen Eigenanteils der LH Kiel ist im Rahmen ihrer mittelfristigen Finanz- bzw. Haushaltsplanung abzusichern.

9.4 Durchführbarkeit bei sich ändernden finanziellen Rahmenbedingungen

Sollten sich im Umsetzungszeitraum einzelne Maßnahmen aufgrund geänderter Finanzierungs- bzw. Förderbedingungen als nicht finanzierbar erweisen, bleiben die Erforderlichkeit und der Erfolg der Gesamtmaßnahme hiervon unberührt bzw. nicht nachhaltig beeinträchtigt.

Der geplante Umsetzungszeitraum von 15 Jahren, beginnend ab dem Zeitpunkt der Überführung in das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ im Jahr 2020 (s.u., Kap. 9.11), erfüllt das in § 142 Abs. 3 BauGB formulierte sanierungsrechtliche Zügigkeitsgebot. Dies gilt selbst dann, wenn aufgrund mittel- oder langfristig geänderter Finanzierungsmöglichkeiten eine nicht vollständige Zielerreichung im geplanten Umsetzungszeitraum hingenommen werden müsste.

9.5 Mitwirkung der Sanierungsbetroffenen

Nach § 137 BauGB ist die vorgesehene Gesamtmaßnahme möglichst frühzeitig mit den Eigentümer*innen, Mieter*innen und Pächter*innen und sonstigen Betroffenen, d.h. allen Nutzer*innen und potenziell an der Entwicklung Interessierten zu erörtern. Die Betroffenen sollen dabei zur Mitwirkung an der Sanierung und zur Durchführung eigener baulicher Maßnahmen angeregt und hierbei auch im Rahmen des Möglichen beraten werden. Diesen Vorgaben zur Information und Beteiligung der Sanierungsbetroffenen wurde im VU-Prozess mit einer Reihe unterschiedlicher Veranstaltungsformate entsprochen:

- Infoflyer mit Einladung zur Auftaktveranstaltung am 14./15. September 2018 und Beteiligungspostkarte zur Rückmeldung (an alle Eigentümer*innen und per Auslage, 35 Rückläufe)
- Information über die Webseite der LH Kiel und fortlaufende Möglichkeit, per Email Stellung zu nehmen
- Beteiligungspicknick am Landtag, 14.09.2018 (Aufsuchende Beteiligung mit Infopavillon, Stellwänden und Snackangebot etc., 221 Eingaben)
- Spontaninterviews auf der Kiellinie am 14. und 15.09.2018
- Rundgänge zur Ansprache und Einbindung interessierter Bürger*innen am 15.09.2018, Rundgang 1 auf der Kiellinie, Rundgang 2 im Düsternbrooker Gehölz (ca. 30 Teilnehmende)
- Kinder- und Jugendbeteiligung, 15.09.2018 in der Privatschule Düsternbrook mit Befragung und Modellwerkstatt sowie gemeinsamer Abschlussveranstaltung mit den Teilnehmenden der Rundgänge

Eine Dokumentation dieser Veranstaltungsformate findet sich inkl. einer Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen, Wünsche und Ideen in der Anlage 2 zu diesem Bericht. Zur direkten Ansprache der Nutzer*innen vor Ort wurde zudem am 16.01.2019 ein Workshop/Beteiligungsdialog zum Thema Wassersport mit 23 Vertreter*innen an der Kiellinie ansässiger Vereine und Clubs aus dem Bereich Wasser-, Segel- und Rudersport durchgeführt.

Ergänzend wurde den Wettbewerb vorbereitend eine öffentliche Informationsveranstaltung am 10.09.2020 im Schwedenkai durchgeführt. Ziel war es, der Öffentlichkeit den Zwischenbericht der VU zu präsentieren. Insbesondere wurden dabei die zentralen Planungsperspektiven für das weitere Verfahren vorgestellt und die öffentliche Debatte über die künftige Verkehrsführung an der Kiellinie Nord angestoßen.

Im Rahmen der Aktion Erlebnis Kiellinie Nord vom 07. bis 22. September 2019 wurden in einer begleitenden Online-Umfrage Einschätzungen und Meinungen für eine künftige Umgestaltung der Verkehrsführung eingeholt (2.104 komplett beantwortete Rückläufe). Eine Dokumentation der Beteiligung findet sich in der Anlage 3.2 zu diesem Bericht.

Im Anschluss an den Wettbewerb wurden die Ergebnisse vom 02. bis zum 19. Dezember 2022 im Schwedenkai zusammen mit dem Protokoll der Preisgerichtssitzung öffentlich ausgestellt.

Die Sanierungsbetroffenen und die interessierte Öffentlichkeit wurden gegen Ende des VU-/ISEK-Prozesses im Rahmen öffentlicher Ortsbeiratssitzungen am 13.11.2024 nach einem Rückblick auf den bisherigen Prozess und einer Zusammenfassung der Analyseergebnisse über die Zielstellungen und Maßnahmen des ISEK sowie zum empfohlenen Sanierungsverfahren und seinen Auswirkungen informiert. Zur Veranstaltung erschienenen jeweils 20 bis 30 interessierte Bürger*innen, darunter einige Eigentümer*innen von Immobilien im Gebiet. Grundsätzliche Bedenken bzw. ablehnende Haltungen gegenüber der Planung wurden nicht geltend gemacht. Die Vorstellung der Vorbereitenden Untersuchungen ist in den Ortsbeiräten dokumentiert worden. Die Protokolle können im Ratsinformationssystem der Landeshauptstadt Kiel abgerufen werden.

Die Zahl der Teilnehmenden an allen Formaten und die gute Resonanz der (potenziell) von der Sanierungsmaßnahme Betroffenen macht das Interesse der Akteur*innen an der weiteren Entwicklung deutlich. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Eigentümer*innen, Pächter*innen, Mieter*innen und sonstigen Betroffenen umfangreich über die Erstellung der

VU sowie die Zielstellungen und Maßnahmen des ISEK informiert und zur aktiven Teilnahme am Prozess eingeladen wurden. Die im ISEK aufgeführten Handlungsbereiche und Maßnahmen wurden darüber hinaus in enger Abstimmung mit der Lokalpolitik und der Stadtverwaltung entwickelt.

Mit Blick auf die in allen Beteiligungsvorhaben vorherrschende konstruktive und ergebnisorientierte Atmosphäre ist davon auszugehen, dass eine Umsetzung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes zumindest mehrheitlich befürwortet wird.

9.6 Beteiligung von Behörden und sonstigen Träger*innen öffentlicher Belange

Im September 2018 erfolgte eine frühzeitige Beteiligung der potenziell von der Planung des ISEK berührten Behörden und sonstigen Träger*innen öffentlicher Belange (TÖB) gemäß § 141 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 139 BauGB. Hierfür erhielten die eingeladenen Behörden und TÖB eine Kurzfassung des damaligen Arbeitsstandes der VU zur Kenntnisnahme und Rückmeldung. Hierbei gaben 25 Behörden und TöB Stellungnahmen ab.

Grundlegende Anregungen und Bedenken wurden weder in diesem Termin, noch schriftlich vorgetragen, sodass grundsätzlich von einer Billigung des damaligen Zwischenergebnisses durch die Behörden und sonstigen TÖB auszugehen ist.

Die reguläre bzw. erneute und abschließende, schriftliche Beteiligung der Behörden und sonstigen TÖB erfolgte nach Finalisierung des Entwurfs des ISEK am 15.09.2024. Im Rahmen der TöB-Beteiligung meldeten sich 19 Behörden und sonstige Träger*innen öffentlicher Belange mit schriftlichen Stellungnahmen zurück. Grundlegend ablehnende Haltungen zur Planung wurden hierbei nicht deutlich gemacht, in einigen Stellungnahmen wurden jedoch Änderungen oder Ergänzungen im Bericht empfohlen, in anderen Hinweise für die spätere Umsetzung gegeben.

Anlage 2.6 gibt eine Übersicht zu den eingegangenen Stellungnahmen und die Ergebnisse der Abwägung zu den kommunizierten Änderungs- und Ergänzungsbedarfen wieder.

9.7 Programmüberführung

Die Gesamtmaßnahme „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ ist im Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ eingegliedert. Eine Überführung aus dem ehemaligen Städtebauförderungsprogramm „Zukunft Stadtgrün“ in „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ hat im Dezember 2020 stattgefunden. Die Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung aus dem Jahr 2015 gelten weiterhin, auch für die überführten Gesamtmaßnahmen, da die Geltungsdauer bis Ende 2025 verlängert wurden. Demzufolge gelten für „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ weiterhin die mit der Neuaufnahme des Förderprogramms „Zukunft Stadtgrün“ ergänzten StBauFR SH 2015.

9.8 Abwägung über das anzuwendende Sanierungsverfahren

Die Festlegung einer Gebietskulisse nach besonderem Städtebaurecht ist geboten, wenn sie

- zur Behebung der im Rahmen der VU identifizierten städtebaulichen Missstände und Problemlagen erforderlich und geeignet (Kapitel 6 und 9.1),
- durchführbar ist und
- ein überwiegendes öffentliches Interesse an ihr besteht.

Der deutlich überwiegende Teil der im ISEK dargestellten Maßnahmen liegt im Aufgaben- und Verantwortungsbereich der LH Kiel. Es handelt sich hierbei um die Erneuerung von Ordnungsmaßnahmen im Sinne des § 147 BauGB. Hinzu kommen bauliche Maßnahmen zur Qualifizierung und Neugestaltung von öffentlichen Grün- und Freianlagen.

Um die Ziele und Zwecke der Sanierung zu erreichen, ist die städtebauliche Gesamtmaßnahme räumlich abzugrenzen und einer Gebietskulisse nach BauGB in Verbindung mit Artikel 6 der Verwaltungsvereinbarung 2021 sowie den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein zuzuordnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die zweckmäßige und zügige Durchführung bei einer gesicherten Finanzierung möglich ist.

Die Verwaltungsvereinbarung sieht für die Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme in den Städtebauförderungsprogrammen unterschiedliche Verfahren vor. Für das Programm „Lebendige Zentren“ ist die räumliche Abgrenzung als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB, Erhaltungsgebiet nach § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB oder Maßnahmengebiet nach § 171 b, § 171 e oder § 171 f BauGB möglich. Es ist zu beachten, dass die Städtebauförderungsrichtlinien maßgebliche Grundlage für die Umsetzung der Städtebauförderung in Schleswig-Holstein sind. Die bis 2025 verlängerten Richtlinien mitsamt ihren Ergänzungen gelten somit weiterhin, auch für die Verfahrensabwägung. Sie beziehen sich auf die Städtebauförderungsprogramme vor der Neustrukturierung, sodass im Fall von „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ die ergänzten Richtlinien zum Programm „Zukunft Stadtgrün“ greifen. In diesen ist vorgesehen, dass die Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme durch Beschluss der Gemeinde oder als Sanierungsgebiet durch Satzung gemäß § 142 BauGB im vereinfachten oder umfassenden Verfahren erfolgt.

Eine Abgrenzung durch Beschluss der Gemeinde ist jedoch in der neuen Programmstruktur der Städtebauförderung für „Lebendige Zentrum“ nicht möglich. Die Schnittmenge zwischen den beiden Programmen für die Abgrenzung einer Gesamtmaßnahme liegt somit bei einem Sanierungsgebiet. Zu überprüfen ist daher die räumliche Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB.

Bevor aus den beschriebenen Handlungserfordernissen der sach- und zweckgemäße Einsatz des städtebaulichen Sanierungsrechts im Untersuchungsgebiet abgeleitet wird, erfolgt eine Darstellung und Abwägung der zur Verfügung stehenden Instrumentarien.

9.9 Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB

Die Gemeinde kann ein Gebiet, in dem eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchgeführt werden soll, durch Beschluss förmlich als Sanierungsgebiet gemäß § 142 BauGB festlegen. Damit stehen der Gemeinde verschiedene Instrumente zur Verfügung, die es ermöglichen, die Ziele und Zwecke der Sanierung zügig umzusetzen. Hierzu gehören u. a. die Anwendung des allgemeinen Vorkaufsrechts der Gemeinde nach § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB, die Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen nach § 88 BauGB, die Aufhebung oder Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen durch die Gemeinde nach § 182 ff. BauGB, besondere sanierungsrechtliche Vorschriften nach §§ 152 bis 156a BauGB und Genehmigungsvorbehalte des § 144 BauGB. Die sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalte (§ 144 f. BauGB) sind ein zentrales Steuerungsinstrument, mit der die Genehmigungspflicht von Vorhaben und Rechtsvorgängen einhergeht.

Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB, die die Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen sowie die Erhebung von Ausgleichsbeträgen beinhalten, dienen gemäß § 154 Abs. 1 S. 3 BauGB der Finanzierung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Die Grundstückseigentümer*innen in einem Sanierungsgebiet beteiligen sich an den Kosten der städtebaulichen Gesamtmaßnahme im Rahmen der sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen. Andere Beträge oder Beiträge sind explizit ausgeschlossen. Dies betrifft auch die Erhebung von Erschließungsbeiträgen gemäß §§ 127 ff. BauGB oder Straßenausbaubeiträgen gemäß Kommunalabgabengesetz. Das Sanierungsverfahren kann entweder im umfassenden oder vereinfachten Verfahren durchgeführt werden, es ist das mildeste Instrument für Eigentümer*innen zu wählen.

a) Vereinfachtes Sanierungsverfahren

Nach § 142 Abs. 4 BauGB können bei der Festlegung eines Sanierungsgebietes per Satzung die Anwendung der Vorschriften der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB ausgeschlossen werden, wenn sie für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Sanierung hierdurch nicht erschwert wird (vereinfachtes Sanierungsverfahren). Im Umkehrschluss ist die Sanierung im umfassenden oder klassischen Sanierungsverfahren geboten, wenn die Anwendung der o.g. sanierungsrechtlichen Vorschriften zur Erreichung ihrer Ziele und Zwecke notwendig ist.

Mit der Entscheidung zur Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme im vereinfachten Verfahren, d.h. unter explizitem Ausschluss der Anwendung der §§ 152 bis 156a BauGB, werden Ausgleichsbeträge zur Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen zur Finanzierung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme nicht herangezogen. Es gilt stattdessen üblicherweise das allgemeine Erschließungsbeitragsrecht nach §§ 127 ff. BauGB bzw. das Ausbaubeitragsrecht nach Kommunalabgabengesetz (wird in der Landeshauptstadt Kiel aktuell nicht erhoben). Die Gemeinde behält jedoch folgende sanierungsrechtliche Steuerungsinstrumente:

- Gesetzliches Vorkaufsrecht beim Verkauf von Grundstücken i. V. m. §24 BauGB
- Recht zur Enteignung von Grundstücken zugunsten der Gemeinde oder von ihr mit der Sanierung Beauftragter i. V. m. § 88 BauGB
- Den allg. Vorschriften entsprechende Beteiligung privater Eigentümer*innen an den Kosten von Erschließungsmaßnahmen (Erschließungsbeiträge nach den §§ 123ff. BauGB)
- einen Genehmigungsvorbehalt für wertsteigernde Maßnahmen an Grundstücken und Gebäuden sowie für Verkäufe und Belastungen von Grundstücken nach den §§ 144f. BauGB.

Zudem kann die Gemeinde nach § 144 Abs. 3 BauGB auch den letztgenannten sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt für das gesamte Sanierungsgebiet oder Teile von ihm ausschließen. In

diesem Fall wird für die betreffenden Grundstücke kein Sanierungsvermerk im Grundbuch eingetragen.

b) Umfassendes Sanierungsverfahren

Das Sanierungsverfahren unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 153 bis 156a BauGB – auch klassisches, normales oder umfassendes Sanierungsverfahren genannt – gilt als Regelverfahren und unterscheidet sich vom vereinfachten Verfahren in wesentlichen Punkten:

- Der Genehmigungsvorbehalt (§ 144 BauGB) kann nicht ausgeschlossen werden.
- Alle im Sanierungsgebiet liegenden Grundstücke erhalten einen Sanierungsvermerk im Grundbuch.

Darüber hinaus kommen im umfassenden Verfahren die o.g. besonderen städtebaulichen Vorschriften der §§ 152 – 156a BauGB zur Anwendung, in denen der Umgang mit den durch die Gesamtmaßnahme bedingten Wertsteigerungen von Grundstücken im Sanierungsgebiet geregelt wird.

Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB sind nach § 142 Abs. 4 Halbsatz 1 BauGB in der Sanierungssatzung nur dann auszuschließen, wenn:

- die Anwendung für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und
- die Durchführung der Sanierung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird.
- Eine solche Erschwerung der Sanierung und damit die Voraussetzungen für das umfangreiche Verfahren können insbesondere vorliegen, wenn:
- signifikante sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind,
- die Stadt schwerpunktmäßig Grundstücke kauft und
- Spekulation vermieden werden soll.

Abwägung über das anzuwendende Verfahren

Die im Rahmen der VU ermittelten Funktions- und Substanzschwächen weisen darauf hin, dass im Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände gem. § 136 Abs. 2 BauGB in unterschiedlicher Intensität und Ausprägung vorhanden sind. Zur Behebung und zukunftsfähigen Entwicklung des Raumes wurden im Rahmen des ISEK entsprechende Maßnahmen erarbeitet. Sie dienen dem Wohl der Allgemeinheit und sind einer klimafreundlichen und nachhaltigen Gebietsentwicklung zuträglich. Durch die vorliegenden städtebaulichen Missstände sowie die Sanierungsziele, die den Zielen von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen gemäß § 136 Abs. 4 BauGB entsprechen, ist die Durchführung der Gesamtmaßnahme als Sanierungsgebiet grundsätzlich geeignet.

Das Sanierungsverfahren wird entweder im umfassenden oder vereinfachten Verfahren durchgeführt. Ausschlaggebend hierfür ist die zu überprüfende Erforderlichkeit der Instrumente, insbesondere der sanierungsrechtlichen Vorschriften. Diese sind abhängig von den geplanten Maßnahmen.

Die Maßnahmen zur Erreichung der Zielsetzungen der Sanierung betreffen überwiegend die Aufwertung und Neugestaltung der öffentlichen Grün- und Freiflächen und die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung und Fortbewegung im Untersuchungsgebiet. Alle Maßnahmen liegen dabei in der öffentlichen Hand, private Baumaßnahmen und Modernisierungen und Instandsetzungen sind nicht erforderlich.

Maßnahmen zum Flächenerwerb sind nur untergeordnet zur Umsetzung der Sanierungsziele erforderlich. Für die Maßnahmen „Erneuerung und Qualifizierung der Eingangssituation Kiellinie Süd“ (außerhalb des VU-Gebietes) sowie „ Erneuerung und Qualifizierung der Promenade einschließlich Ufereinfassung am Landeshausufer zwischen Reventlouwiese und Wasserschutzpolizei“ und „Erneuerung und Qualifizierung der Promenade im Bereich Berthold-Beitz-Ufer ist durch die LH Kiel ein Flächenerwerb geplant. Der letztgenannte ist im Rahmen der Erneuerung der Spundwand mit dem Ziel einer Verbreiterung und Vorschuhung bereits erfolgt, am Landeshausufer wird ebenfalls die Promenade durch Vorschuhung verbreitert werden.

Um die Maßnahme „Erneuerung und Qualifizierung der Eingangssituation Kiellinie Süd“ durchführen zu können, wurde die Fläche in das geplante Sanierungsgebiet aufgenommen. Daneben sind keine weiteren Ordnungsmaßnahmen zum Erwerb von Grundstücken durch die Stadt vorgesehen.

Bei Neuordnungen von Gebieten mit erheblichem Zuwachs an Baumasse kann von sanierungsbedingten Wertsteigerungen ausgegangen werden (Schrödter/Möller BauGB § 142 Rn. 38-40). In der Gesamtmaßnahme „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ sind keine bodenordnerischen Maßnahmen notwendig, die zu einer intensiveren Grundstücksnutzung oder einer Erhöhung der Baumasse beitragen würden. Auch grundlegende Neuordnungen von Grundstücken, wodurch erstmalig zweckmäßig bebaubare Grundstücke entstehen, oder die Umstrukturierung durch Beseitigung störender Nutzungen ist nicht erforderlich.

Auch andere Ordnungsmaßnahmen der Gemeinde können zur Wertsteigerung beitragen, etwa die Herstellung von Erschließungsanlagen (Schrödter/Möller BauGB § 142 Rn. 38-40). Die für das vorgeschlagene Fördergebiet geplanten Ordnungsmaßnahmen liegen ausschließlich im Bereich der Änderung von Erschließungsanlagen und sind wichtig für die Erreichung der Sanierungsziele. Hierbei handelt es sich nicht um Neuanlagen von Erschließungsanlagen, sondern um Qualitätssteigerungen des Bestands, insbesondere für die Mobilität des Fuß- und Radverkehrs und für den Aufenthalt und die Nutzbarkeit der Grünanlagen, von denen alle Menschen des Gebiets sowie darüber hinaus profitieren. Eine Verbesserung der Erschließung der Grundstücke findet dabei nicht statt. Es werden Promenadenflächen und Straßenquerschnitte entlang der Kiellinie neu gestaltet und aufgeteilt, Neuanlagen jedoch nicht hergestellt. Bereits vorhandene Grünflächen werden erweitert (z.B. Auffächerung der Grünfläche am Bellevueanleger) und Nebenflächen qualifiziert. Ebenso erfährt die sich in öffentlicher Hand befindende Grünfläche neben der Seglervereinigung eine Qualifizierung, indem sie zu einem Spielplatz umgestaltet wird.

Insgesamt sind wesentliche Änderungen, aber keine Neuherstellung von Erschließungsmaßnahmen vorgesehen. Der Gutachterausschuss der LH Kiel kommt in seiner Stellungnahme vom 22.07.2024 zu dem Schluss, dass durch die geplanten Änderungen der Erschließungsmaßnahmen und der Maßnahmen insgesamt keine erheblichen Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind. Die Bodenwerte liegen bereits heute auf einem im städtischen Vergleich außerordentlich hohen Niveau und weitere sanierungsbedingte Wertsteigerungen werden nicht erwartet. Zudem stellt sich die Frage, inwiefern die Maßnahmen der Daseinsfürsorge dienen und unabhängig des Sanierungsrechts durchgeführt worden wären.

Daher kommt die Abwägung zu dem Ergebnis, dass der Einsatz der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB nicht erforderlich ist. Die zweckmäßige und zügige Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ kann mit den Instrumenten des vereinfachten Sanierungsverfahrens erfolgen. Die Ziele der Sanierung können mit diesem Instrumentarium erreicht werden, tiefergehende Instrumente zur Umsetzung der Sanierungsziele werden nicht benötigt. Da die Umsetzung der Maßnahmen nicht zu erheblichen Bodenwertsteigerungen führt, ist vor dem Hintergrund einer vorgesehenen Finanzierung und zeitlichen Begrenzung auch kein umfassendes Verfahren verhältnismäßig.

Die Abgrenzung des Sanierungsgebietes im vereinfachten Verfahren ist in Karte 26 dargestellt.

9.10 Abwägung der privaten und öffentlichen Belange

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen dienen dem Wohl der Allgemeinheit (§ 136 Abs. 4 BauGB). Gemäß § 136 Abs. 4 Satz 3 sind die öffentlichen und privaten Belange hinsichtlich einer Entscheidung über die Durchführung einer Sanierungsmaßnahme und des zur Anwendung kommenden Verfahrens gerecht gegen- und untereinander abzuwägen.

Die maßgeblichen öffentlichen Belange sind insbesondere dem Zielprogramm des § 136 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1-4 BauGB zu entnehmen. Die dort allgemein für Sanierungsmaßnahmen postulierten Ziele werden durch das hier vorliegende ISEK durchgängig, wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung erfüllt. Das Vorliegen städtebaulicher Missstände, die sich bei Untätigkeit weiter zuspitzen würden, führt andererseits zu einer Reduktion der Ermessensspielräume im Hinblick auf die Einleitung gegensteuernder Maßnahmen. Damit erhält das öffentliche Interesse an einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung von vornherein ein erhebliches Gewicht.

Die privaten Belange stehen diesen öffentlichen Belangen teilweise entgegen. Dazu gehören insbesondere das Interesse der Einzeleigentümer*innen an einer ungestörten Ausübung ihrer eigentumsrechtlichen Befugnisse und an der Freihaltung von zusätzlichen Aufgaben sowie das Interesse von Gewerbetreibenden an der Vermeidung baubedingter Einschränkungen. Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen kommt es zu keiner Umsiedlung von Mieter*innen oder Gewerbetreibenden, es werden keine flächenhaften Veränderungen der bestehenden städtebaulichen Struktur oder großflächige bodenordnerische Maßnahmen vorgesehen.

Der Einstieg in den Prozess einer zukunftsorientierten, nachhaltigen Stadterneuerung für „Kiellinie und den Düsternbrooker Förderhang“ hat aufgrund der übergeordneten Bedeutung des Bereichs für die gesamte LH Kiel und das Land Schleswig-Holstein Bedeutung. Der Erhalt und die Verbesserung der Lebensqualität und Attraktivität im Untersuchungsgebiet kommt dabei nicht nur den direkt von der Sanierung Betroffenen (d.h. in erster Linie den Eigentümer*innen, Mieter*innen und Pächter*innen) zugute, sondern allen Nutzer*innen und Besucher*innen des Bereichs. Dafür sprechen sowohl die identifizierten städtebaulichen Mängel und Missstände, als auch die Zielstellung und der Charakter des geplanten Handlungsprogramms der Sanierungsmaßnahme. Das ISEK ist auf die Stärkung und Attraktivierung der Kiellinie und des Düsternbrooker Fördehangs und damit eine Aufwertung und Funktionsverbesserung der öffentlichen Räume für die gesamte Stadtgesellschaft und ihre Gäste ausgerichtet. Die vorgesehene Entwicklung soll dabei u.a. durch Innenentwicklung, die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen und den schonenden Einsatz von Ressourcen einen Beitrag zum Klimaschutz und zum Erhalt der Artenvielfalt leisten. Die Grün- und Freiräume sollen zudem resilient gegenüber den Auswirkungen des bereits voranschreitenden Klimawandels (d.h. insb. gegenüber Trockenheit, Starkregen und anderen Extremwetterereignissen) gestaltet werden.

Im Ergebnis kommt diesen öffentlichen Belangen – zusammenfassend das Erfordernis einer nachhaltigen, inklusiven und auf gegenwärtige wie künftige Herausforderungen orientierten Entwicklung– gegenüber den oben genannten, entgegenstehenden Privatbelangen ein deutlich überwiegendes Gewicht zu. Die zu erwartenden sanierungsbedingten Einschränkungen für die von der Sanierung Betroffenen sind begrenzt und hinnehmbar. In Einzelfällen starker Belastung oder im Falle geänderter Verhältnisse kann mit sanierungsrechtlichen Instrumenten wie dem Sozialplan oder dem Härtefallausgleich angemessen reagiert werden. Angesichts des Fokus der geplanten Maßnahmen auf den öffentlichen Raum erscheint dies jedoch als grundsätzlich nicht notwendig.

9.11 Vorschlag zur räumlichen und zeitlichen Begrenzung der Sanierungsmaßnahme

Nach § 142 BauGB ist ein Sanierungsgebiet räumlich so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt. Mit Blick auf das voranstehend empfohlene vereinfachte Sanierungsverfahren für den gesamten Bereich des VU-Gebietes (vgl. Kap. 9.9) sollte die Gebietskulisse wie in Karte 26 dargestellt festgelegt werden.

Das Gebiet wird nach § 142 BauGB per Satzungsbeschluss als Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren festgesetzt. Beim Beschluss der Sanierungssatzung ist nach § 142 Abs. 3 Satz 3 BauGB zugleich eine Frist festzulegen, innerhalb derer die Sanierungsmaßnahme durchgeführt werden soll und, dass diese Frist 15 Jahre ab Programmüberführung im Jahr 2020 nicht überschreiten soll. Ergibt sich im Sanierungsverfahren, dass diese Frist verlängert werden muss, erfolgt dies durch einen erneuten Satzungsbeschluss.

Für die Festlegung des Sanierungsgebietes „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ wird unter Einbezug der sich aktuell außerhalb des VU-Gebietes zu erwerbenden Teilfläche am Ostseeterminal (Maßnahme 04) folgende räumliche Abgrenzung empfohlen:

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN
MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEM
ENTWICKLUNGSKONZEPT

Kiellinie
und Düsternbrooker Fördehang



K26 Darstellung des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes

9.12 Ergebnis / Gesamtabwägung

Es wird empfohlen, eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme gemäß § 136ff. BauGB im vereinfachten Verfahren innerhalb des in Karte 26 rot dargestellten Bereichs durchzuführen. Als Durchführungsfrist wird ein Zeitraum von 15 Jahren vorgeschlagen.

Die Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme kann im rot gekennzeichneten Bereich im vereinfachten Verfahren erfolgen, da die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB nicht erforderlich ist.

10 Verzeichnisse

Die abgebildeten Grafiken, Pläne und Fotos wurden, wenn nicht anders gekennzeichnet, vom Büro complan Kommunalberatung mbH erstellt.

Abbildungsverzeichnis

Titelbild: Umkleiden des Badepontons an der Reventlouwiese, Quelle: LH Kiel, 2020

A1 Verortung der Stadt Kiel im Ostseeraum 12

A2 Lageplan Krusenkoppel, Quelle: Karte Kulturdenkmale, Landesamt für Denkmalpflege 2024, Grundlagenkarte basemap.de 17

A3 Lageplan Düsternbrooker Gehölz, Quelle: Karte Kulturdenkmale, Landesamt für Denkmalpflege 2024, Grundlagenkarte basemap.de 17

A4 Blick vom Marienhain um 1820, Quelle: LHS Kiel, Stadtarchiv, Lizenz CC BY-3.0 SA DE 18

A5 Marientempel, Juni 2018 18

A6 Lageplan Diederichsenpark, Quelle: Karte Kulturdenkmale, Landesamt für Denkmalpflege 2024, Grundlagenkarte basemap.de 18

A7 Lageplan Forstbaumschule, Quelle: Karte Kulturdenkmale, Landesamt für Denkmalpflege 2024, Grundlagenkarte basemap.de 19

A8 Lageplan Gastwirtschaft Forstbaumschule 19

A9 Das Fachwerkgebäude der Forstbaumschule 19

A10 Strandweg um 1910. Im Vordergrund links der Kaiserliche Yachtklub, Quelle: LHS Kiel, Stadtarchiv, Lizenz CC BY-3.0 SA DE 20

A11 Spazierengehen an der Kiellinie 1972, Quelle: LHS Kiel, Stadtarchiv, Lizenz CC BY-3.0 SA DE 20

A12 Promenade Seeburg 1972, Quelle: LHS Kiel, Stadtarchiv, Lizenz CC BY-3.0 SA DE 20

A13 Seebadeanstalt Düsternbrook um 1865, Quelle: LHS Kiel, Stadtarchiv, Lizenz CC BY-3.0 SA DE 21

A14 Seebadeanstalt Düsternbrook 1972, Quelle: LHS Kiel, Stadtarchiv, Lizenz CC BY-3.0 SA DE 21

A15 Ausschnitt des Flächennutzungsplanes Kiel, 2000, Quelle: LHS Kiel, Stadtentwicklungsamt, Bekanntmachung Februar 2002 27

A16 Ausschnitt des Landschaftsplans, Quelle: LHS Kiel, Grünflächenamt September 1997 29

A17 Landschaftsschutzgebiet Kieler Fördeumgebung, Quelle: LHS Kiel, Naturschutzrecht, 2001 30

A18 Freiräumliches Leitbild Kiel und Umland, Quelle: LHS Kiel, Grünflächenamt (Hrsg.) Januar 2007 36

A19 Prioritätenliste Strukturanalyse Düsternbrook, Quelle: LHS Kiel, Stadtplanungsamt, Strukturanalyse Düsternbrook „Erhalt der städtebaulichen Eigenart Düsternbrook, S. 11, Januar 2014 38

A20 Ausschnitt aus Fußwegeachsennetz, Quelle: LHS Kiel, Tiefbauamt, Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept, November 2018 40

A21 Ausschnitt aus Veloroutennetzplan 2035 in Kiel, Quelle: LHS Kiel, Tiefbauamt, Veloroutennetzplan, Stand 13.09.2023 42

A22 Bebauung an der Feldstraße 44

A23 Straßenbegleitende Bebauung an der Feldstraße 44

A24 Zentrum für integrative Psychiatrie, Quelle: Universitätsklinikum Schleswig-Holstein, Fotograph Christoph Edelhoff, 2012, https://www.uksh.de/uksh_media/Pressemitteilungen/2012_Pressebilder_Download/PI_20120706_ZIP_Tagesklinik-quality-100.jpg 44

A25 Blick auf IfW, Sporthafen Düsternbrook, Quelle: LHS Kiel, 2022 46

A26 Blick vom Wasser in Richtung Reventlouwiese, im Hintergrund die Stadt, Quelle: LHS Kiel, 2022 46

A27 Blick von der Ostsee kommend auf den Düsternbrooker Fördehang, Quelle: LHS Kiel, 2022 47

A28 Berthold-Beitz-Ufer mit Düsternbrooker Fördehang und Marinestützpunkt, Quelle: LHS Kiel, 2022 47

A29 Blick vom Westufer auf das Ostufer (Kap. 4.2.3) mit Versorgungsanlagen, Quelle: LHS Kiel, 2022 48

A30 Kanu- und Rudervereine mit ihren Anlegern, Mai 2018 50

A31 Schnitt a 50

A32 Südlicher Abschnitt der Kiellinie nach der Instandsetzung, August 2018 ... 52
A33 Schnitt b ... 52
A34 Schnitt c ... 52
A35 Anleger Reventloubrücke, hinten rechts Louf, hinten links Nordwind, August 2018 ... 53
A36 Schnitt d ... 53
A37 Wasserschutzpolizei, August 2018 ... 54
A38 Schnitt e ... 54
A39 Vorn Parkplatz, hinten links ZWB, hinten rechts Weltwirtschaftsinstitut, Mai 2018 ... 54
A40 Blick auf den Sportboothafen, Mai 2018 ... 54
A41 Schnitt f ... 56
A42 Schnitt g ... 56
A43 Nördlicher Abschnitt der Kiellinie am Düsternbrooker Fördehang, Quelle: LHS Kiel 2024 ... 57
A44 Eingang zur Orchideenwiese von der Kiellinie aus, Quelle: LHS Kiel 2024 ... 57
A45 Schnitt h ... 57
A46 Schnitt i ... 58
A47 Kiellinie Süd, Juni 2018 ... 58
A48 Fußgängerbrücke, Juni 2018 ... 58
A49 Kreuzung Feldstraße / Kiellinie, September 2018 ... 58
A50 Fußverbindung Orchideenwiese/ Kiellinie, September 2018 ... 59
A51 Übergang vom neu gestalteten Straßenabschnitt zum alten Zustand, Höhe Gorch-Fock-Ufer, August 2024, Quelle Landeshauptstadt Kiel ... 59
A52 Schwanenwiese, August 2018 ... 60
A53 Zugang zur Schwanenwiese, August 2018 ... 60
A54 Zerstörte Bänke an der Schwanenwiese, Mai 2018 ... 60
A55 Bühne BOB! Rockcamp auf der Reventlouwiese, Foto: www.ki-wo.de ... 61
A56 Camp 24/7 auf der Reventlouwiese, August 2018 ... 61
A57 Die Reventlouwiese zu den Special Olympics, Mai 2018 ... 61
A58 Die Zuwegung der Reventlouwiese mit schadhaften Oberflächen, Juni 2018 ... 61
A59 Treppenanlage am Landtag, Juni 2018 ... 62
A60 Freifläche südlich der Blücherbrücke, Juni 2018 ... 62
A61 Krusenkoppel mit Blick auf den Hafen um 1905, Foto: Edlefsen Hermann, Quelle: LHS Kiel, Stadtarchiv, Lizenz übrige Bilder zur Historie ... 63
A62 Krusenkoppel Ausblick, Juni 2018 ... 63
A63 Zugang über Treppe vom Düsternbrooker Weg, Juni 2018 ... 63
A64 Oberflächenbeschaffenheit in der Krusenkoppel, Juni 2018 ... 63
A65 Freilichtbühne, Juni 2018 ... 63
A66 Dianenspiegel, Juni 2018 ... 64
A67 Blick von der Terrasse des Hotels Maritim, Juni 2018 ... 65
A68 Marientempel, Juni 2018 ... 65
A69 Zugang zum Marientempel, Juni 2018 ... 65
A70 Schlechte Qualität der Oberflächen im Düsternbrooker Gehölz, Juni 2018 ... 66
A71 Zugang zum Düsternbrooker Gehölz in Höhe Sternwartenweg, Juni 2018 ... 66
A72 Biergarten an der Forstbaumschule, Juni 2018 ... 67
A73 Outdoor-Fitnessanlage, Juni 2018 ... 67
A74 Der kleine Spielplatz, Juni 2018 ... 67

A75 Diederichsenpark Aussichtsterrasse, Juni 2018 68
A76 Zugang zum Diederichsenpark von der Kiellinie, Juni 2018 68
A77 Ausblick vom Hirschfeldblick, Juni 2018 68
A78 Zugang zum Hischfeldblick von der Kiellinie, Juni 2018 69
A79 Freifläche am Anleger Bellevue, Juni 2018 69
A80 Bewegungsbereiche der Orchideenwiese, Juni 2018 69
A81 Die Skulptur Hafen 77 am Abend, 2015, Quelle: KUNST/Jan Petersen 70
A82 Freifläche nördlich der Seglervereinigung, Juni 2018 70
A83 Kreuzung Reventlouallee /Düsternbrooker Weg, Juni 2018 74
A84 Ungeordnete Parkplatzsituation Düsternbrooker Weg, Juni 2018 74
A85 Karolinenweg, Juni 2018 75
A86 Leitlinien Niemannsweg in Höhe Bismarckallee, Juni 2018 75
A87 Bushaltestelle Diederichsenpark, Juni 2018 75
A88 Straßenschäden Niemannsweg, Juni 2018 76
A89 Carl-Loewe-Weg, Juni 2018 76
A90 Querungsstelle Carl-Loewe-Weg / Kiellinie, Juni 2018 76
A91 Schlieffenallee, Juni 2018 77
A92 Kreuzung Lindenallee / Schlieffenallee, Juni 2018 77
A93 Straßenschäden an Lindenallee, Juni 2018 77
A94 Unbefestigter Seitenbereich Bismarckallee, Juni 2018 77
A95 Hohe Bordsteine in der Parkstraße, Juni 2018 78
A96 Straßenschäden an Koesterallee, Juni 2018 78
A97 Winterfreilager Koesterallee, Juni 2018 79
A98 Durchschnittliche Kfz-Belastung pro Tag im Untersuchungsgebiet und umliegenden Straßen, Stand 2023 80
A99 Institut für Meereskunde am Westufer, 1972, Quelle: Archiv GEOMAR 87
A100 GEOMAR 2018, Foto: Jens Klimmeck 87
A101 Hotel Kruppsches Logierhaus 1903, Quelle: Stadt Kiel 88
A102 Das Institut für Weltwirtschaft, Juni 2018 88
A103 Blick von der Kiellinie auf die ZBW heute, Quelle: www.zbw.eu 88
A104 Die Seeburg von Süden gesehen, Juni 2018 89
A105 Gästehaus im Düsternbrooker Weg 150, Juni 2018 89
A106 Gästehaus auf der Kiellinie 79, Juni 2018 89
A107 Internationales Begegnungszentrum IBZ, Juni 2018 89
A108 Privatschule Düsternbrook, Juni 2018 90
A109 Landtagsgebäude, Juni 2018 90
A110 Gästehaus der Landesregierung, Juni 2018 91
A111 Finanzministerium, Juni 2018 91
A112 Wasserschutzpolizei, Juni 2018 91
A113 Ehem. Bundesamt für Migration und Flüchtlinge, Juni 2018 92
A114 Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Juni 2018 92
A115 Rudergesellschaft Germania, Juni 2018 94
A116 Segler-Vereinigung Kiel, Juni 2018 94
A117 Segelclub Baltic Kiel, Juni 2018 94
A118 Erster Kieler Ruder-Club von 1862, Juni 2018 95
A119 Ruder- und Kanuzentrum der CAU, Juni 2018 95
A120 Verband Kieler Schüler Rudervereine, Juni 2018 95
A121 Zugang zum Restaurant der Rudergesellschaft Germania, Juni 2018 95
A122 Segelcamp, August 2018 96
A123 Tennisanlage im Karolinenweg, Juni 2018 97
A124 Skateanlage Wik, Juni 2018 97

A125 Das Maritim Hotel Bellevue, Juni 2018 100
A126 Romantik Hotel Kieler Kaufmann, Juni 2018 101
A127 Kiellinie zu den Special Olympics, Mai 2018 101
A128 GEOMAR, Juni 2018 101
A129 Windjammerparade zur Kieler Woche, Quelle: www.kiel-sailing-city.de 102
A130 Abschlussfeuerwerk der Kieler Woche, Quelle: www.kiel-sailing-city.de 102
A131 Cotidiano, August 2024, Quelle: Landeshauptstadt Kiel 103
A132 Seebar, August 2018, Quelle: Landeshauptstadt Kiel 103
A133 Jan&Hein&Klaas&Pit, August 2024, Quelle: Landeshauptstadt Kiel 103
A134 Fahrzeug Fischstand Neptun, August 2024, Quelle: Landeshauptstadt Kiel 104
A135 Moby, August 2024, Quelle: Landeshauptstadt Kiel 104
A136 Katholische Garnisonkirche St. Heinrich, Juni 2018 106
A137 Flandernbunker, September 2018 106
A138 Kunsthalle zu Kiel, Quelle: Kunsthalle Kiel, Bernd Perlbach, https://www.kunsthalle-kiel.de/de/kunsthalle 107
A139 Blick von der Brücke am Schloßgarten, Juni 2018 117
A140 Überquerungsstelle Koesterallee, Juni 2018 117
A141 Überquerungsstelle Lindenallee, Juni 2018 118
A142 Überquerungsstelle Reventlouallee, Juni 2018 118
A143 Fahrradparken Düsternbrooker Weg, Juni 2018 118
A144 Fahrradparken Seebar, Juni 2018 119
A145 Fahrradparken Reventloubrücke, Quelle: LHS Kiel, 2022 119
A146 Fahrradparken Sporthafen Düsternbrook, Juni 2018 119
A147 Bushaltestelle Düsternbrooker Weg, Juni 2018 122
A148 Bushaltestelle Bellevue, Juni 2018 122
A149 Bushaltestelle Ronnstraße, Juni 2018 123
A150 Bushaltestelle Kiellinie, Juni 2018 123
A151 Anleger Reventloubrücke der Schwentinefähre, Juni 2018 123
A152 Simulation Verkehrsverlagerung mit und ohne Sperrung Kiellinie 126
A153 Parkplatz am Sporthafen Düsternbrook, Juni 2018 129
A154 Straßenrandparken im Karolinenweg, Juni 2018 129
A155 Straßenrandparken in Koesterallee, Juni 2018 129
A156 Parkplatz an der Reventloubrücke, Juni 2018 129
A157 Schnitt a 132
A158 Schnitt b 133
A159 Schnitt c 133
A160 Straßenprofil Düsternbrooker Weg 134
A161 Straßenprofil Berthold-Beitz-Ufer, August 2024, Quelle. Landeshauptstadt Kiel 135
A162 Straßenprofil südliche Koesterallee 135
A163 Bodenschichten im Bereich der Blücherbrücke an der Kiellinie (eingezeichnet ist der dort ehemals installierte Signalturm)[55] 137
A164 Bodenschichten in etwa entlang des Düsternbrooker Weges, 2017, Quelle: GeoSystem, Hydrogeologische Kartierung, 2017) 137
A165 A163 Ausschnitt aus der Seekarte des Jahres 2024, Quelle: SEEKARTEN KARTENWERFT DE1.17 I DE1.18 Einzelkarte See- Kieler Innenförde | Kieler Außenförde 138
A166 Stärkewindrose des Zeitraums 2014 bis 2018 in Prozent der Jahresstunden an der DWD-Station 2564 Kiel-Holtenau 139
A167 Stärkewindrose des Zeitraums 2021 bis 2022 in Prozent der Jahresstunden an der DWD-Station 2564 Kiel-Holtenau 139

A168 und A169 Hochwassergefahrenkarte eines Hochwasserereignisses mit einer Jährlichkeit von 200 Jahren (Referenzwasserstand HW200 = NHN +2,60 m) - HWGK HW200[79], Quelle: Schleswig-Holstein, Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur, Hochwassergefahrenkarte 2024, https://umweltanwendungen.schleswig-holstein.de 147
A170 Bereiche 1 bis 11 der Uferbefestigungen Kiellinie, Quelle: LHS Kiel, Machbarkeitsstudie Spundwanderneuerung 2018 150
A171 Temporäre Stromkästen, September 2018 155
A172 Energiemix, Quelle: Stadtwerke Kiel, Zahlen und Fakten, unter https://stadtwerke-kiel.de 155
A173 Kipp-Leuchte am Berthold-Beitz-Ufer, September 2018 156
A174 Unterschiedliche Leuchten am Hafen, September 2018 156
A175 Mastleuchte am Dianenspiegel, Juni 2018 157
A176 Handlungsbereiche Klimafolgenanpassung, Quelle: UBA 2024 / Adelphi 159
A177 Maximaler Wasserstand in der Saison, Quelle: https://www.pegelonline.wsv.de/gast/start 165
A178 Prognose des relativen Meeresspiegelanstiegs in Kiel bis 2100, Quelle: https://www.pegelonline.wsv.de/gast/start 165
A179 Mögliche Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs in Kiel auf die Sturmfluthöhe und -frequenz bei derzeitigem Trend, Quelle: https://www.pegelonline.wsv.de/gast/start 165
A180 Mögliche Auswirkungen des Meeresspiegelanstiegs in Kiel auf die Sturmfluthöhe und -frequenz bei Trend mit CO2-Einsparung, Quelle: https://www.pegelonline.wsv.de/gast/start 165
A181 Überschwemmungsgebiete bei 1,5 m über NN, Quelle: https://ims.kiel.de/extern/kielmaps/Thema Hochwassergebiete 166
A182 Überschwemmungsgebiete bei 3,5 m über NN, Quelle: https://ims.kiel.de/extern/kielmaps/Thema Hochwassergebiete 166
A183 Kiellinie Süd 184
A184 Reventlouwiese mit Landeshausufer 186
A185 Mitte 189
A186 Berthold-Beitz-Ufer 191
A187 Kiellinie Nord 193
A188 Düsternbrooker Fördehang 195
A189 Siegerentwurf, Abschnitt Kiellinie Süd, LHS Kiel: Dokumentation des Wettbewerbsergebnisses Uferpromenade Kiellinie – Freiraumplanerisch-städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit Ideenteilen ... 200
A190 Siegerentwurf Berthold-Beitz-Ufer, LHS Kiel: Dokumentation des Wettbewerbsergebnisses Uferpromenade Kiellinie – Freiraumplanerisch-städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit Ideenteilen 200
A191 Siegerentwurf Ausschnitt Bellevue-Brücke, LHS Kiel: Dokumentation des Wettbewerbsergebnisses Uferpromenade Kiellinie – Freiraumplanerisch-städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit Ideenteilen 201
A192 Siegerentwurf Abschnitt Kiellinie Nord, LHS Kiel: Dokumentation des Wettbewerbsergebnisses Uferpromenade Kiellinie – Freiraumplanerisch-städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit Ideenteilen 201,

Tabellenverzeichnis

T 01 Stundenmittel der Windgeschwindigkeiten mit verschiedenen statistischen Wiederkehrintervallen gemäß extremwertstatistischer Auswertung der Daten der Jahre 1975 bis 2007 und 2013 bis 2017 an der DWD-Station Kiel-Holtenau 140
T 02 Uferbefestigungen Kiellinie[81] 150
T 03 Auszug Kosten- und Finanzierungsübersicht der Gesamtmaßnahme „Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang“ 253

Kartenverzeichnis

K1 Verortung des Untersuchungsgebietes innerhalb der Stadt Kiel 14
K2 Kulturdenkmale 25
K3 Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet und direkt angrenzend 32
K4 Baustruktur 45
K5 Raumabfolge 51
K6 Freiflächen und Landschaftsraum 71
K7 Aussichtspunkte 73
K8 Wege und Straßen 81
K9 Eigentumsstruktur 85
K10 Forschungs-, Wissenschafts- und Verwaltungsgebäude 93
K11 Wassersporteinrichtungen und- vereine 98
K12 Spiel- und Sportinfrastruktur 99
K13 Gastronomieeinrichtungen 105
K14 Fuß- und Radwegestruktur 113
K15 Fußwegeachsennetz im Untersuchungsgebiet 115
K16 Fuß- und Radwegestruktur 120
K17 ÖPNV-Anbindungen 124
K18 Übergeordnetes Straßennetz 128
K19 Ruhender Verkehr 131
K20 Wasserbauwerke 153
K21 Stärken und Potenziale 171
K22 Schwächen und Risiken 177
K23 Leitbild 180
K24 Räumliche Handlungsschwerpunkte 183
K25 Maßnahmenplan 204
K26 Darstellung des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes 273

Anlagen

Anlagen 1 Plansatz (A3-Format)

K1 Verortung des Untersuchungsgebietes innerhalb der Stadt Kiel

K2 Kulturdenkmale

K3 Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet und direkt angrenzend

K4 Baustruktur

K5 Raumabfolge

K6 Freiflächen und Landschaftsraum

K7 Aussichtspunkte

K8 Wege und Straßen

K9 Eigentumsstruktur

K10 Forschungs-, Wissenschafts- und Verwaltungsgebäude

K11 Wassersporteinrichtungen und- vereine

K12 Spiel- und Sportinfrastruktur

K13 Gastronomieeinrichtungen

K14 Fuß- und Radwegestruktur

K15 Fußwegeachsennetz im Untersuchungsgebiet

K16 Fuß- und Radwegestruktur

K17 ÖPNV-Anbindungen

K18 Übergeordnetes Straßennetz

K19 Ruhender Verkehr

K20 Wasserbauwerke

K21 Stärken und Potenziale

K22 Schwächen und Risiken

K23 Leitbild

K24 Räumliche Handlungsschwerpunkte

K25 Maßnahmenplan

K26 Darstellung des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes

Anlagen 2 Sonstige Dokumente

3.1 Dokumentation zur Beteiligung der Öffentlichkeit - Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang

3.2 Kiellinie und Düsternbrooker Fördehang - Aktion Erlebnis Kiellinie Nord 7. – 22. September 2019 - Ergebnisdokumentation einer begleitenden Online-Umfrage

3.3 Uferpromenade Kiellinie - Freiraumplanerisch-städtebaulicher Realisierungswettbewerb mit Ideenteilen - Dokumentation des Wettbewerbsergebnisses (2022)

3.4 Protokoll der Projektgruppe VI Denkmalpflege vom 13.11.2018

3.5 frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 02.10.2018 bis 02.11.2018 – Abwägungstabelle, 2018

3.6 Beteiligung Träger öffentlicher Belange vom 04.10.2024 bis 03.11.2024 - Übersicht der beteiligten TöB und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen zum Bericht, Stand: 18.11.2024

Herausgeberin:

Landeshauptstadt Kiel

Adresse: Postfach 1234, 24123 Kiel, Stadtplanungsamt, **Tel:** 0431. 9012661, **Fax:** 0431. 90162668, **E-Mail:** stadtplanungsamt@kiel.de, **Redaktion:** Fachamt, complan Kommunalberatung, **Fotonachweis:** die Fotonachweise der in der Publikation verwendeten Fotos sind dem Abbildungsverzeichnis zu entnehmen, **Titelbild:** Landeshauptstadt Kiel, **Layout:** complan Kommunalberatung, **Hinweis:** Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck – auch auszugsweise – ist ohne schriftliche Genehmigung des Herausgebers und der Redaktion nicht gestattet.