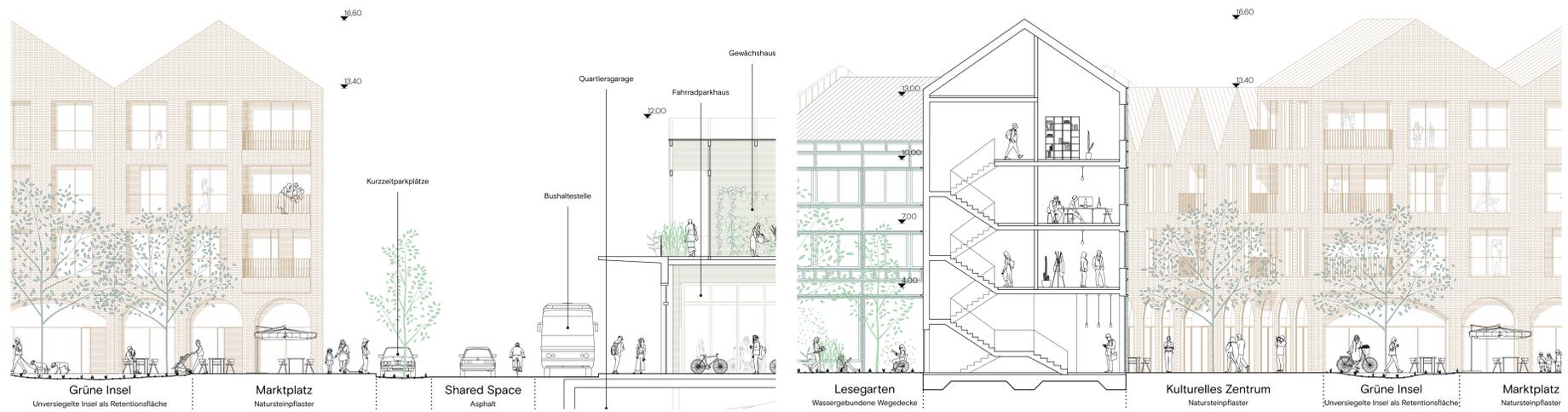


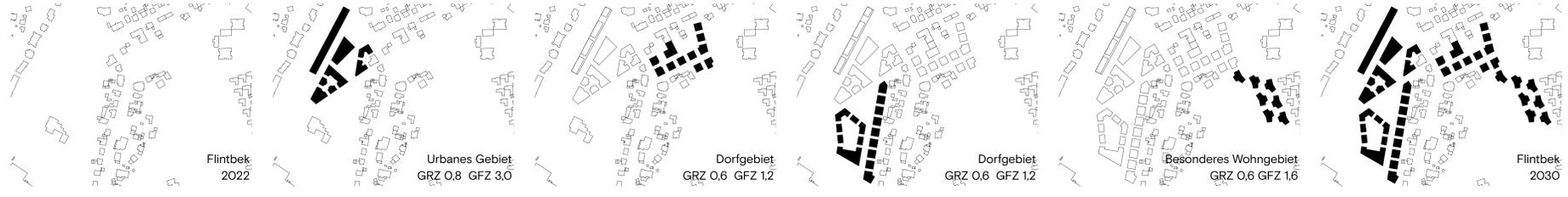


Axonometrische Übersicht



Straßen- und Platzquerschnitt AA M100

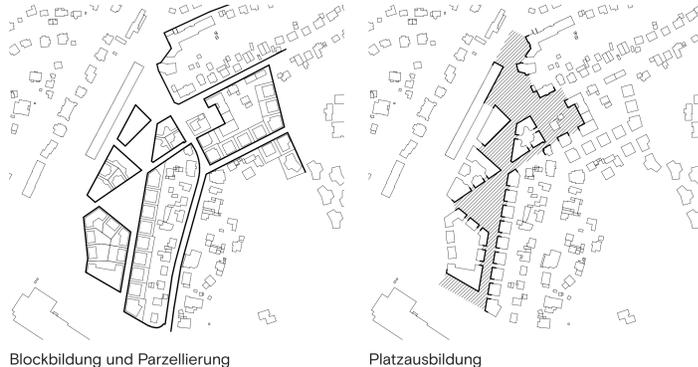
Straßen- und Platzquerschnitt BB M100



Bauabschnitte

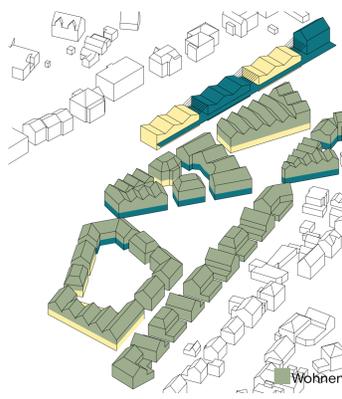
Städtebau
Der identitätsstiftende neuen Ortskern für Flintbek wird durch eine Raumfolge von drei gefassten, öffentlichen Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen: Der zum Bahnhof orientierte Marktplatz ist Ort des urbanen Lebens und das neue Zentrum Flintbeks. Das anschließende soziokulturelle Zentrum bietet einen parkähnlich gestalteten Bereich, um den die öffentlichen Nutzungen der Gemeinde orientiert sind. Das anschließende Quartierswäldchen integriert die vorhandenen Grünstrukturen und dient als Erholungsort für die Anwohnerinnen. Die neuen Bebauungen interpretieren mit ihren Physiognomien und Fassaden den ortsbildprägenden Bestand.

Nutzungen
Am neuen Marktplatz werden in den Erdgeschosses kleingewerbliche Nutzungen und das Bürgerbüro als zentraler Anlaufpunkt vorgesehen. Das soziokulturelle Zentrum wird von der Bibliothek, Volkshochschule, Veranstaltungsbereich und quartiersdienlichen Funktionen wie Repair-café, aber auch gastronomischen Nutzungen, gerahmt. Zum 'Quartiers-

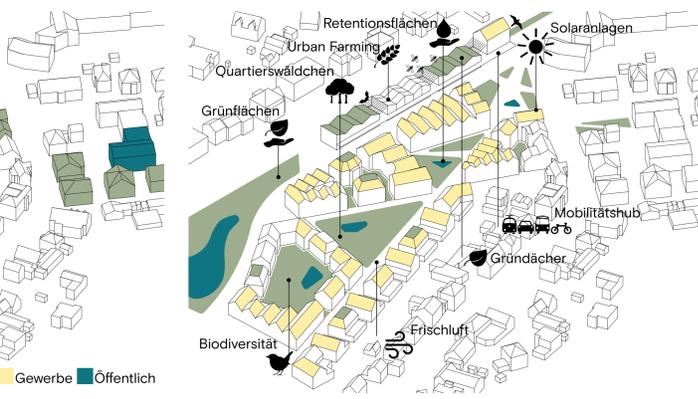


Blockbildung und Parzellierung

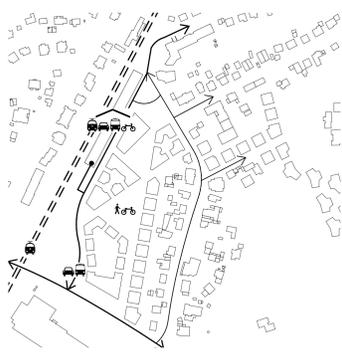
Platzausbildung



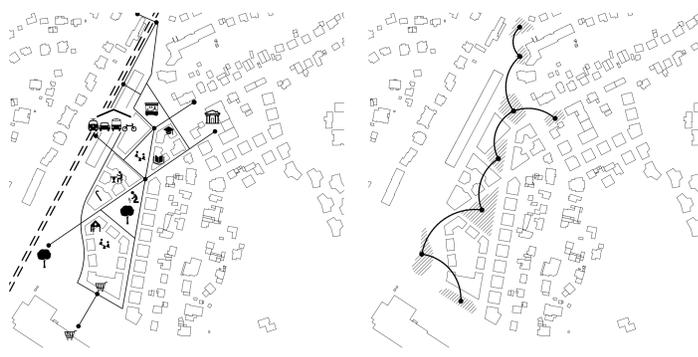
Nutzungen



Ökologie



motorisierter Verkehr

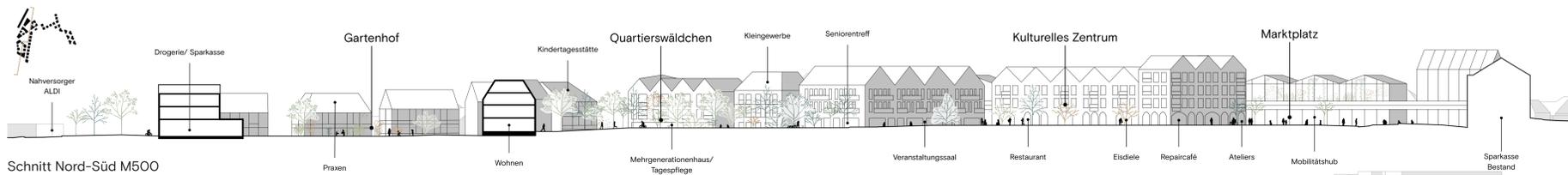


Funktionsvernetzung

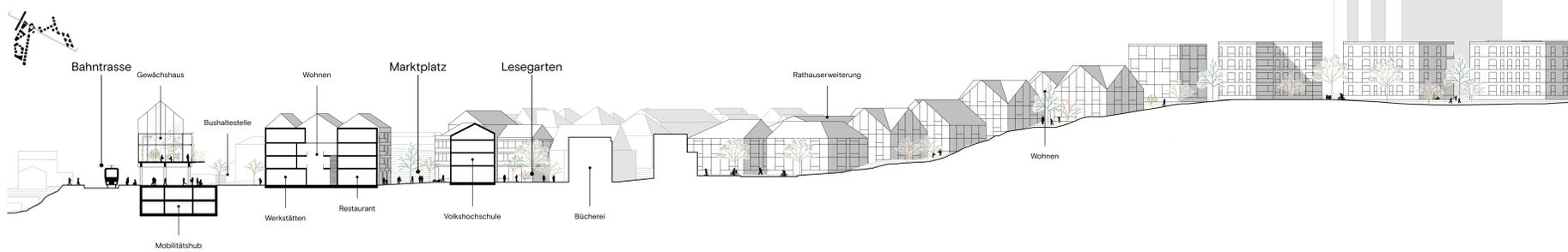
Grünvernetzung



Strukturplan M1000



Schnitt Nord-Süd M500



Schnitt Ost-West M500



Platzgestaltung Marktplatz M250



Platzgestaltung soziokulturelles Zentrum M250



Platzgestaltung Quartierswäldchen M250



Perspektive Platzabfolge



Städtebaulicher Funktionsplan und Grundrisse EG M500



Grundriss Regelgeschoss M500

Städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb 'Ortszentrum' Gemeinde Flintbek Erläuterungsbericht

Städtebau

Ziel des Entwurfes ist die Ausbildung eines identitätsstiftenden neuen Ortskerns für Flintbek.

Die Schaffung einer Raumfolge von drei gefassten, neuen öffentlichen Plätzen mit hoher Aufenthaltsqualität und die Stärkung des Rathausvorplatzes und Platzes an der Bahnunterführung standen dabei im Mittelpunkt. Jeder der Plätze verfügt über einen spezifischen Charakter:

der zum Bahnhof orientierte Marktplatz ist Ort des urbanen Lebens und das neue Zentrum der drei Gemeindeteile Flintbeks.

Das südlich anschließende soziokulturelle Zentrum bietet einen parkähnlich gestalteten Bereich, um den die öffentlichen Nutzungen der Gemeinde orientiert sind.

Das anschließende Quartierswäldchen integriert die vorhandenen Grünstrukturen und dient als Erholungsort für die Anwohner.

Bestehende Wegeverbindungen werden in der städtebaulichen Setzung aufgegriffen und verstärkt. Als wichtige Ankerpunkte des öffentlichen Lebens werden Bahnhof, Rathaus, Volkshochschule, Hasselbusch und die Nahversorger im Süden über Sichtachsen und netzartige Fuß- und Radwegeverbindungen, die kürzeste Wege garantieren, miteinander verknüpft.

Der Bahnhof wird mit einem parallel zu ihm angeordneten Mobilitätshub gestärkt, welcher die neuen Bushaltestellen, eine Quartiersgarage, Park+Ride- sowie Bike+Ride-Stellplätze, Carsharing-Angebote und quartiersdienliche Nutzungen beinhaltet.

Die neuen Bebauungen interpretieren mit ihren Physiognomien und Fassaden den ortsbildprägenden Bestand. Im Gebiet Richtung Eiderskamp und Kätterskamp werden die Blöcke mit Mehrfamilienhäusern in offener Bauweise konsolidiert. Spannungsvoll gesetzte Solitäre vermitteln im Bereich des Friedhofs zwischen den Hochhäusern der 60er Jahre und dem Ortskern.

Geschossigkeit und Dichte

Die Blöcke, die den neuen zentralen Marktplatz fassen, und als neues Zentrum impulsgebend für anschließende Entwicklung Flintbeks sein werden, werden viergeschossig mit Dachgeschoss geplant, ihre Dichte bewegt sich innerhalb der Vorgaben für urbane Gebiete und ist damit deutlich höher als in der Umgebung. So wird gewährleistet, dass Urbanität und städtisches Leben schon zu Beginn der Quartiersentwicklung entstehen. Der entlang der Bahntrasse organisierte Mobilitätshub wird stadtbildprägend mit einem fünfgeschossigen 'Turm' abgeschlossen, welcher an der Schnittstelle zwischen neuem Quartier und Bahnhof identitätsstiftender 'Leuchtturm' werden kann. Die überwiegend zwei- bis dreigeschossige Bebauung der Blöcke, die südlich zum Eiderskamp und Kätterskamp anschließt, wird als Dorfgebiet mit einer GFZ von 1,2 geplant. Die Neubauten verweben sich so trotz eines leichten Maßstabsprungs gut mit den angrenzenden Bestandsstrukturen und nehmen typologische Merkmale eben dieser auf. Die dreigeschossigen Solitäre, die als letzter Bauabschnitt östlich des Friedhofs geplant werden, sind mit einer GFZ von 1,6 wiederum dichter und vermitteln so zwischen den Teppichsiedlungs- und Hochhausstrukturen der 60er Jahre und dem Ortskern. Dieser Bauabschnitt wird konsequenterweise als einziger mit Flachdächern ausgeführt.

Nutzungen

Am neuen Marktplatz werden in den Erdgeschossen der Häuser kleingewerbliche Nutzungen und das Bürgerbüro als zentraler Anlaufpunkt vorgesehen. Der zweite Platz bildet das soziokulturelle Zentrum des Quartiers, welches von der Bibliothek, Volkshochschule, Veranstaltungsbereich und quartiersdienlichen Funktionen wie Repaircafés o.ä., aber auch gastronomischen Nutzungen, gerahmt wird. Zum dritten der Plätze, dem 'Quartierswäldchen', orientieren sich die öffentlichen aber eher introvertierten Nutzungen des Seniorenwohnens, der Kurzzeitpflege und eine Kita. Hier wird aber auch bereits im Hochparterre gewohnt. Sparkasse und Drogeriemarkt werden im südlichen Planungsgebiet gegenüber des Nahversorgerzentrums angeordnet. Ab dem ersten Obergeschoss wird in allen Häusern Wohnraum mit einem breiten Wohnungsmix von Ein-Raum-Appartments bis hin zu großen Familien-, und WG-Wohnungen mit viereinhalb Zimmern vorgesehen. Auch bei den Erschließungs- und Wohnungstypologien wird eine große Bandbreite von klassischen 2-Spännern bis hin zu Laubengang- und Atriumerschließungen vorgesehen, um unterschiedliche Finanzierungsmodelle und einen Anteil von Sozialwohnungen zu ermöglichen.

Mobilität

Ziel des mit dem städtebaulichen Entwurf vorgeschlagenen Mobilitätskonzeptes ist es, durch das Angebot attraktiver alternativer Verkehrsformen wie Carsharing, E-Bikes etc., in Zusammenspiel mit der idealen Anbindung an den ÖPNV, die Richtzahlen für Stellplätze um bis zu 50% zu unterschreiten, um die Mobilitätswende zu fördern.

Die dennoch benötigten Flächen für den ruhenden Verkehr der Anwohner des autoarmen Ortszentrums werden in einer Gemeinschaftstiefgarage unterhalb des Mobilitätshubs vorgesehen. Von hier aus sind alle Wohneinheiten innerhalb eines 300 Meter-Radius bequem erreichbar. Das ermöglicht, den zentralen Bereich des neuen Quartiers mit Ausnahme von Anlieferverkehr und Feuerwehrfahrzeugen von motorisiertem Verkehr freizuhalten. Lediglich im letzten Bauabschnitt am Friedhof werden Stellplätze auf den jeweiligen Baugrundstücken in erdgeschossigen Garagen nachgewiesen. Parallel zu den Straßen werden im gesamten Planungsgebiet Kurzzeit- und Besucherstellplätze vorgesehen.

Die neue Zentralhaltestelle für Busse wird mit 6 Haltepositionen entlang des Mobilitätshubs auf der westlichen Seite des Müllershörn angeordnet, so dass sie über Sichtbeziehungen und kürzeste Wege ideal an den Bahnhof und das neue Ortszentrum anknüpft ist. Durch das Vordach des Mobilitätshubs ist der gesamte Wartebereich wettergeschützt ausgeführt. Eine Ringerschließung, vorzugsweise in Einbahnverkehr, um den motorisierten Individualverkehr auf Anwohner:innen zu beschränken, über Kätnerskamp und Müllershörn ermöglicht es, auf eine Wendekurve zu verzichten. Um für zukünftige Anpassungen flexibel zu bleiben, werden die Flächen für eine Buswendeanlage dennoch in der Platzgestaltung des 'Marktplatzes' integriert und entsprechend befestigt ausgeführt.

50 Park+Ride-Stellplätze werden im 1. Untergeschoss des Mobilitätshubs vorgesehen, während sichere, überdachte Fahrradstellplätze im Erdgeschoss mit direktem Gleiszugang angeordnet werden.

Freiflächen

Das gesamte Ortszentrum wird durchgrünt, wobei der Grünflächenanteil von der platzartig, mit großzügigen Treppen- und Rampenanlagen neu gestalteten Bahnunterführung im Norden des Gebietes über den zentralen Marktplatz hin zum Stadtwädchen, innerhalb dessen die großkronigen Bestandsbäume erhalten und ergänzt werden, sowie dem komplett erhaltenen biotopartigen Grünelement südöstlich des Planungsgebietes, zunimmt. Das unterstreicht das Konzept des städtebaulichen Entwurfes, eine Raumfolge von identitätsstiftenden öffentlichen Orten mit unterschiedlichen Charakteren auszubilden, hin vom urbanen lebhaften Zentrum über Spiel und Freizeit bis zum introvertierteren waldartigen Platz bietet das neue Quartier hochwertige Aufenthaltsmöglichkeiten für unterschiedlichste Nutzungsinteressen.

Die halböffentlichen und privaten Innenhöfe bieten als ruhige, grüne Oasen Aufenthaltsqualität für die Anwohner:innen bzw. Nutzer:innen der umliegenden Gebäude wie Kita, Bibliothek oder Seniorenzentrum.

Die befestigten Flächen der Plätze werden mit versickerungsfähigem Pflaster belegt, entlang der in Anlehnung an die Platzgeometrien organisch geformten Grünflächen werden Bänke aufgestellt, ansonsten wird auf eine Stadtraummöblierung weitestgehend verzichtet, um die beabsichtigte hohe Flexibilität der Nutzungen zu gewährleisten.

Architektur

Die Maßstäblichkeit der neuen Häuser wird aus der vorhandenen Bebauung entwickelt und zum neuen Ortskern hin gesteigert, um das Zentrum auch architektonisch zu betonen. Durch die Planung von geneigten Dächern erhalten die Gebäude einen dörflichen und identitätsstiftenden Charakter und fügen sich gut in das Ortsbild ein. Motive von giebelständigen Häusern, wie sie in Schleswig Holsteins Altstädten weit verbreitet sind, werden übernommen und transformiert.

Als dominierende Materialien des Quartiers werden ortstypischer Backstein, der durch seine Dauerhaftigkeit nachhaltig ist, sowie Holzfassaden, die den Zukunftsanspruch des Quartiers betonen, vorgesehen.

Nachhaltigkeit

Retentionsflächen auf Flachdächern und in den Freianlagen ermöglichen es, dass ein Großteil des Regenwassers im Quartier verdunstet und so der Überhitzung durch den Klimawandel entgegengewirkt wird. Frischluftschneisen, die das gesamte Quartier durch Blöcke und Plätze vernetzen, verstärken den Effekt.

Wesentliche Gehölzstrukturen werden im 'Quartierswädchen' erhalten.

Die neuen Pflanzungen garantieren eine große Biodiversität, die Habitat für unterschiedliche Tiere wird. Durch Pflanzung von Klimabäumen werden die Freiräume auf natürlichem Weg verschattet.

Die geneigten Dächer der Neubauten werden zur Erzeugung von Strom durch Solaranlagen genutzt. Beim Mobilitätshub und den Flachdächern wird zusätzlich eine Begrünung der Dachflächen und Platz für Urban Gardening, Aquaponik und Aufenthalt der Bewohner:innen vorgesehen.

Sämtliche Innenhöfe und Platzflächen in dem neuen Quartier können versickerungsfähig ausgeführt werden, da eine Unterbauung mit Tiefgaragen nicht nötig ist.

Flächenberechnung 1007		Hinweise zur Flächenberechnung: Das Nettobauland ist auf den vorgegebenen Geltungsbereich zu beziehen. Die Spalten der Bauabschnitte / Teilbereiche sind entwurfsabhängig zu ergänzen oder frei zu lassen. Bauabschnitte gleich einzelne Teilbereiche, sind durch ein Piktogramm/Markierung in Plänen zu erläutern.				Bruttobauland	Geltungsbereich	90.643,00	100 %	
						davon Nettobauland		30.565,00	34	
		davon öffentliche Verkehrsflächen		20.026	22					
		davon öffentliche Grünflächen		10.224	11					
		private Verkehrsflächen (Anteil v. Nettobauland)								
		private Grünfläche (Anteil v. Nettobauland)		32.294	36					
		Größe öffentlicher Platz		5.263	6					
		Bauabschnitt 1	Bauabschnitt 2	Bauabschnitt 3	Bauabschnitt 4	Bauabschnitt 5	Bauabschnitt 6	Bauabschnitt 7	Bauabschnitt 8	Gesamt m ²
Nettobauland		7.097	7.151	10.464	5.853	0	0	0	0	30.565
davon bebaute Fläche (GR)		5.250	2.982	4.988	2.448	0	0	0	0	15.668
davon Fläche für Stellplätze und Zufahrten		0	0	0	180		0	0	0	180
davon private Wohnwege und sonstige versiegelte Flächen		1.184	705	660	399	0	0	0	0	2.948
davon unversiegelte Freiflächen und Gärten		654	3.462	4.816	2.825	0	0	0	0	11.757
Bruttogeschossfläche		15.474	6.730	9.976	7.345	0	0	0	0	39.525
überwiegende Anzahl der Vollgeschosse		3	2	2	3	0	0	0	0	
Grundflächenzahl GRZ I (überbaute Fläche GR)		0,74	0,42	0,48	0,42	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0,51
GRZ II (GRZ I zzgl. Überschreitungen i.S.d. § 19 (4) BauNVO)		0,91	0,52	0,54	0,52	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	0,00
Geschossflächenzahl GFZ		2,18	0,94	0,95	1,25	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	1,29
		Bauabschnitt 1	Bauabschnitt 2	Bauabschnitt 3	Bauabschnitt 4	Bauabschnitt 5	Bauabschnitt 6	Bauabschnitt 7	Bauabschnitt 8	
Wohnen und Gewerbe										
BGF Wohnen in m ² (Vollgeschosse + Staffelgeschosse)		8.358	6.677	3.523	7.345					25.903
Anzahl Wohneinheiten neu gesamt		78	90	80	56					304
Anzahl WE Einfamilienhaus/Doppelhaus		0	0	10	0					10
BGF Einfamilien-/Doppelhäuser in m ² (Vollgeschosse + ST)				1.920						1.920
Anteil BGF Einfamilien-/Doppelhäuser an BGF gesamt in %		0	0	54	0	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	7
Anzahl WE Reihenhaus		0	0	0						0
Anzahl WE 1- 2 Zimmer Mehrfamilienhaus		12	75	4						
Anzahl WE 3 Zimmer Mehrfamilienhaus		36	6	30	42					
Anzahl WE 4+ Zimmer Mehrfamilienhaus		30	9	36	14					
Anzahl WE gesamt Mehrfamilienhaus		78	90	70	56					294
private Stellplätze		0			21					21
Gewerbeflächen (Größen in Lageplänen anzugeben)		10.832	1.650	1.465	0					
Anzahl öffentliche Parkplätze im Straßenraum		18	13	5	0					36,00
Mobilitätshub für gesamtes Quartier:		180 STP + 50 P&R								