

AUSLOBUNG

Städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb

„Ortszentrum“

Gemeinde Flintbek

VORABZUG

Januar 2022



Gefördert aus Mitteln des Bundes, des Landes Schleswig-Holstein und der Gemeinde Flintbek im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren".



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



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

Ausloberin

Gemeinde Flintbek

in Vertretung durch die

GOS Gesellschaft für Ortsentwicklung und Stadterneuerung mbH



Betreuung:

Architektur + Stadtplanung

Baum | Schwormstede | Stellmacher PartGmbB

Hamburg

**ARCHITEKTUR
+ STADTPLANUNG**
entwickeln und gestalten

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Allgemeine Auslobungsbedingungen

1	Auslobungsgrundlage	1
2	Wettbewerbsausloberin und Betreuung	1
3	Anlass und Ziele des Wettbewerbes	2
4	Art des Wettbewerbs	3
5	Einleitung des Wettbewerbs	3
6	Wettbewerbsunterlagen	4
7	Planungsleistungen und Darstellungsanforderungen	4
8	Schriftliche Rückfragen	7
9	Abgabe der Arbeiten	7
10	Preisgericht und Vorprüfung	8
11	Beurteilungskriterien	8
12	Wettbewerbssumme	9
13	Weitere Bearbeitung	9
14	Eigentum und Nutzungsrecht	10
15	Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses	10
16	Versicherung und Haftung	10
17	Öffentliche Ausstellung der Arbeiten	10
18	Prüfung	11
19	Nachprüfung (bei EU-weiten Verfahren)	11
20	Terminübersicht zum Verfahrensablauf	11

Teil B: Ausgangssituation und Planungsziele

1.	Bestandssituation	13
2.	Aufgabenstellung	22
3.	Städtebau	22
4.	Erschließung	26
5.	Freiraumgestaltung	32
6.	Oberflächenentwässerung	35
7.	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	36
8.	Anlagen zur Auslobung	37

Auslobung Teil A

Allgemeine Auslobungsbedingungen

1 Auslobungsgrundlage

Die Auslobung des Wettbewerbs erfolgt gemäß der „Richtlinie für Planungswettbewerbe“ (RPW vom 31. Januar 2013). Ausloberin, Teilnehmer sowie alle am Verfahren Beteiligten erkennen den Inhalt dieser Auslobung und die Regelungen der RPW 2013 als verbindlich an.

An der Vorbereitung dieses Wettbewerbs hat die Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein gemäß § 19 Ziffer 8 ArchIngKG SH beratend mitgewirkt. Die Auslobung wurde dort unter der Nr. ____/____ registriert.

2 Wettbewerbsausloberin und Betreuung

Ausloberin ist die Gemeinde Flintbek, vertreten durch die

GOS mbH

Kleiner Kuhberg 22-26
24103 Kiel

Ansprechpartner:

Sven Lange
Tel: +49 431 85 0 79
lange@gos-mbh.de

In Zusammenarbeit mit der Ausloberin erfolgt **die Betreuung** des Verfahrens durch das Büro:

Architektur + Stadtplanung

Baum | Schwormstede | Stellmacher PartGmbH
Graumannsweg 69
22087 Hamburg

Ansprechpartner:

Matthias Baum
Christoph Stellmacher
Tel: 040/441419
hamburg@archi-stadt.de

3 Anlass und Ziele des Wettbewerbes

Die Gemeinde Flintbek wurde 2014 in das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (mittlerweile Sozialer Zusammenhalt) aufgenommen. Als Schlüsselmaßnahme der städtebaulichen Neuausrichtung soll für einen Großteil des Sanierungsgebietes „Ortszentrum“ ein städtebaulich freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt werden. Ziel ist die Erlangung von qualitätsvollen Entwürfen für die Neugestaltung des Ortszentrums.

Im Plangebiet befand sich zentral, gegenüber dem Bahnhof gelegen, ein familia-Markt, der im ersten Quartal 2021 zurückgebaut wurde. Dadurch wird eine Nachnutzung der entstehenden Brachfläche erforderlich, um das große Grundstück städtebaulich neu zu integrieren und nutzbar zu machen.

Dem Areal kommt im Sanierungsgebiet eine Schlüsselposition zu, was auch im Rahmen der „Zukunftswerkstatt Flintbek 2030“ deutlich herausgestellt wurde.

Die Neuentwicklung des Areals verfolgt die Integration verschiedener Nutzungen zu einem neuen Ortsmittelpunkt am Bahnhof mit hoher städtebaulich-freiraumplanerischer Qualität. Vorgesehen ist die Ausbildung eines zentralen Wohnquartiers, das verschiedene Zielgruppen anspricht, beispielsweise Familien mit Kindern und Senioren. Ziel ist eine Nutzungsmischung die durch gastronomische und gewerbliche Angebote erreicht wird. Ebenfalls ist eine Anlaufstelle als Dorfgemeinschaftszentrum für wechselnde kulturelle Angebote und Veranstaltungen gewünscht.

Zur Schaffung von Aufenthaltsqualitäten ist die Ausbildung eines zentralen Platzes als Ort für Begegnung, Aufenthalt und Austausch sowie Veranstaltungen gewünscht. Dieser soll multifunktional nutzbar sein und durch Teilraumbildung unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Vorgesehen sind Sitzgruppen, Spielmöglichkeiten und ein Raumangebot zur Durchführung eines Wochenmarktes.

Weiteres wesentliches Element zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der gewünschten Durchgrünung ist die Aufwertung durch ein an den Bestand anknüpfenden Grünzug, der wichtige Wegeverbindungen zwischen Rathaus, dem projektierten ZOB und dem neuen Nahversorgungsstandort aufgreift.

Bei der Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen soll im Sinne der von der Gemeinde angestrebten Mobilitätswende für den Fuß- und

Radverkehr sowie dem ÖPNV gegenüber dem Autoverkehr eine zukunftsorientierte Erschließung entwickelt werden. Die Barrierefreiheit ist in diesem Kontext ein zentraler Baustein.

Ziel ist es, im Rahmen des städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerbs ein nachhaltiges, abgestimmtes Entwicklungs- und Siedlungskonzept zu erhalten, das als Grundlage für die im Anschluss durchzuführende Rahmenplanung geeignet ist.

Die Aufgabe wird ausführlich in Teil B dieser Auslobung beschrieben.

4 Art des Wettbewerbs

Es wird ein europaweiter, offener, einphasiger städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb für Arbeitsgemeinschaften aus Architekten/-innen und/oder Stadtplanern/-innen und Landschaftsarchitekten/-innen ausgelobt.

Das Verfahren wird anonym in einer Bearbeitungsphase durchgeführt. Die Wettbewerbssprache ist Deutsch.

5 Einleitung des Wettbewerbs

Nach der Veröffentlichung erfolgt die Registrierung zum Verfahren ausschließlich über die Homepage des betreuenden Büros unter www.wettbewerbe.archi-stadt.de.

Bei der Registrierung wird automatisch eine **Kennzahl** vergeben, die im weiteren Verfahren durch die Teilnehmer zu verwenden ist (Beschriftung der Pläne, Kennzeichnung der Planunterlagen etc.).

Die Freischaltung des Teilnehmerbereiches erfolgt ab . . .**2021**. Anmeldeschluss ist der . . .

Bitte beachten Sie bei der Anmeldung, dass Sie eine **E-Mail-Adresse verwenden, die immer erreichbar ist** (z.B. die allgemeine Büro-Adresse). Infobriefe mit wettbewerbsrelevanten Informationen werden automatisiert über die Seite wettbewerbe.archi-stadt.de verschickt. Die bei der Anmeldung einmal vergebene E-Mail-Adresse ist mit Ihrer Teilnehmer-Kennzahl gekoppelt und kann nachträglich nicht mehr geändert werden.

Mit der Anmeldung zum Wettbewerb erklären Sie sich mit diesem Verfahren einverstanden. Bitte beachten Sie diesbezüglich auch die Datenschutzerklärung gem. DSGVO 2018 auf unserer Website.

6 Wettbewerbsunterlagen

Die Wettbewerbsunterlagen liegen kostenlos zum Download im Teilnehmerbereich unter www.wettbewerbe.archi-stadt.de bereit.

Sollten im Verfahren weitere Unterlagen bereitgestellt werden, wird per Infobrief eine Benachrichtigung versendet.

Die Unterlagen sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nur für die Bearbeitung des vorliegenden Wettbewerbs verwendet werden. Die Teilnehmer sind verpflichtet die im Rahmen der Bearbeitung zugänglichen Daten vor Missbrauch zu schützen und damit verschwiegen umzugehen.

7 Planungsleistungen und Darstellungsanforderungen

Von den Teilnehmenden werden folgende Leistungen verlangt:

- auf zwei DIN A0-Blättern (Querformat) ist zu verteilen – alle Zeichnungen sind genordet anzuordnen

Strukturplan M 1:1000

Darstellung der Bebauungsstruktur mit Umgebung zur Verdeutlichung der übergeordneten Funktionszusammenhänge mit Dachformen

Städtebaulicher Funktionsplan M 1:500

Darstellung und Durchgestaltung der städtebaulichen Entwurfsidee und der geplanten Dichte- sowie Nutzungsverteilung mit folgenden Aussagen:

- Städtebauliche Struktur (Baukörper und Geschossigkeit mit Gebäudehöhenangaben)
- Funktions- und Nutzungsangaben für die Erdgeschosse
- Dichtewerte
- Öffentliche und private Freiflächen, Grünstrukturen mit Bezügen in die Nachbarquartiere
- Anbindung des Plangebiets an die Umgebung, Anschlüsse an die angrenzenden Straßenräume (Straßen- und Wegenetz)
- Verkehrsflächen und Erschließungskonzept inkl. Stell- und Parkplätze
- Darstellung der Flächen für die Oberflächenentwässerung
- Darstellung der Abstandsflächen
- Darstellung der Hauseingänge

Systemgrundrisse und Systemschnitte M 1:500

zur Darstellung der geplanten Gebäude und deren Nutzungsverteilung mindestens EG-Grundrisse je Gebäude

Platzgestaltung, Ausschnitt M 1:250

zur Darstellung der zentralen Platzfläche, mit Ausstattungselementen

Straßen- und Platzquerschnitte M 1:100

2 Schnitte in Nord-Süd und Ost-West Ausrichtung

Räumliche Skizze

Zwei zur Erläuterung des Entwurfs dienliche Perspektiven/Fotomontagen im Format A3.

Piktogramme und Skizzen

zur Erläuterung des Entwurfes dürfen Piktogramme und Skizzen beigebracht werden. Gefordert wird die Darstellung sinnvoller Bauabschnitte.

Erläuterungsbericht

Textliche Erläuterungen zum Entwurf auf max. zwei DIN A4- Seiten (11.000 Zeichen). Folgende Inhalte müssen enthalten sein:

- Städtebauliche Leitidee u. Einbindung in die Umgebung
- Freiflächenkonzept
- Verkehrskonzept/Erschließung, ruhender Verkehr (Trennung von privat/öffentlich)
- Entwässerung
- Klimaschutz/Energieversorgung

Der Text ist gesondert in der vorgenannten Gliederung einzureichen, darf zusätzlich auf den Plänen untergebracht werden.

Städtebauliche Kenndaten/Flächenbilanz

Die Flächen sind auf der Grundlage der vorgegebenen Berechnungstabellen schlüssig nachvollziehbar einzutragen

Verfassererklärung (im undurchsichtigen Umschlag)

Die Verfassererklärung ist in einem gleichlautend beschrifteten, verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag - mit der automatisch vergebenen Kennzahl versehen - einzureichen. Die unter Verwendung des beigelegten Formblattes abzugebende Erklärung ist vollständig auszufüllen.

Die Verfassererklärung ist zu unterzeichnen, bei Partnerschaften oder Arbeitsgemeinschaften zumindest durch den bevollmächtigten Vertreter. Durch die Unterschrift wird zugleich die Anerkennung des Inhalts dieser Auslobung abgegeben.

Planverzeichnis

Verzeichnis der eingereichten Unterlagen.

Die **Abgabeleistungen in Papierform** haben bei

Architektur + Stadtplanung wie nachstehend beschrieben zu erfolgen:

Die geforderten Wettbewerbsleistungen sind an der rechten oberen Ecke jeder Zeichnung und jeder Textseite, sowie der verschlossenen Verfassererklärung **durch die (zuvor bei der Anmeldung automatisch vergebene) Kennzahl** aus 6 verschiedenen arabischen Ziffern (max. 1 cm hoch, max. 6 cm breit), Schriftfarbe Grau, zu kennzeichnen. Die Kennzahl ist ebenso auf der Verpackung anzugeben.

Plan

Abgabepläne farbig und gerollt in Papierform
Prüfpläne in schwarz-weiß, gefaltet

Erläuterungsbericht

schwarz-weiß ausgedruckt einseitig auf zwei DIN A4 Seiten

Die Abgabeleistungen in digitaler Form haben bei Architektur + Stadtplanung wie nachstehend beschrieben zu erfolgen:

Die digitalen Dateien sind im Teilnahmebereich durch die Teilnehmenden hochzuladen. Die **Dateinamen** müssen wie folgt lauten: Kennzahl_Bezeichnung.Dateiendung

Abgabepläne als jpg-Datei

Die Datei wird für eine Beamerpräsentation verwendet. d.h. sie soll in Bildschirmauflösung erzeugt werden.

Bildgröße: 3840 x 2714 Pixel, Auflösung 72 dpi

Zusätzlich ist Abgabeplan als jpg mit einer Auflösung von 288 dpi einzureichen.

Abgabepläne als pdf-Datei

Die Dateien werden für die Vorprüfung benötigt, d.h. sie müssen am Bildschirm lesbar sein. Die Datei ist auf eine Ebene zu reduzieren und mit einer Auflösung von 288 dpi einzureichen.

Abgabepläne als dwg-Datei

Digitale Zeichnung als eine dwg-Datei mit allen Plandarstellungen. Alle Flächen sind differenziert als geschlossene Polygone anzulegen und farblich eindeutig zu markieren.

Erläuterungsbericht als pdf-Datei

Ausschluss von der Bewertung

Je Arbeitsgemeinschaft darf nur eine Wettbewerbsarbeit eingereicht werden. Leistungen, die nach Art und Umfang über die gestellten Anforderungen hinausgehen, können von der Beurteilung ausgeschlossen werden. Hierüber entscheidet das Preisgericht.

Alternativen

Planungsalternativen von grundlegend verschiedener Konzeption sind nicht zulässig.

8 Schriftliche Rückfragen

Schriftliche Rückfragen für die Bearbeitung

Rückfragen zur Auslobung können bis __.__.2021 im Internet im Teilnehmerbereich auf www.wettbewerbe.archi-stadt.de gestellt werden.

Die Fragen werden dort durch die Ausloberin und das Verfahrensmanagement beantwortet und sind für alle Teilnehmer/innen einsehbar.

9 Abgabe der Arbeiten

Die Wettbewerbsarbeiten sind mit dem zur Verfügung gestellten Adressaufkleber zu versehen und bis zum __.__.____, **18:00 Uhr** einzureichen bei:

Architektur + Stadtplanung

Baum | Schwormstede | Stellmacher PartGmbB

z.Hd. Christoph Stellmacher
Graumannsweg 69
22087 Hamburg

Für eine schriftliche Einreichung gilt das Datum des Poststempels (unabhängig von der Uhrzeit).

Anerkennung der Zustellung

Als Zeitpunkt der rechtzeitigen Einlieferung gilt die auf der Empfangsbestätigung vermerkte Datums- und Zeitangabe, wenn die Arbeit bei der angegebenen Adresse persönlich abgegeben wird.

Wenn die Arbeit bei einem Transportunternehmen aufgegeben wird, gilt das auf dem Einlieferungsschein angegebene Datum, unabhängig von der Uhrzeit.

Die Teilnehmer sorgen dafür, dass sie den Nachweis über die rechtzeitige Einlieferung führen können. Da der (Datums-/Post-/Tages-) Stempel auf dem Versandgut oder der Begleitzettel ein Datum aufweisen kann, das nach dem Abgabetermin liegt, ist der Einlieferungsschein maßgebend. Einlieferungsscheine sind daher bis zum Abschluss des Verfahrens aufzubewahren und auf Anforderung vorzulegen.

Die Abgabe der Arbeiten an anderer als der von der Ausloberin bestimmten Stelle ist nicht zulässig und führt zum Ausschluss vom Verfahren. Durch die Einsendung der Wettbewerbsarbeiten dürfen dem Empfänger keinerlei Kosten entstehen.

Absendernennung

Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers zu verwenden.

10 Preisgericht und Vorprüfung

Fachpreisrichter/innen:

Hille Krause, Architektin

Alexandra Czerner, Architektin und Stadtplanerin

Georg Waiblinger, Architekt BDA

Günther Greis, Landschaftsarchitekt

Sachpreisrichter/innen:

Olaf Plambeck, Bürgermeister der Gemeinde Flintbek

Rainer Holsten, Vorsitzender des Bauausschusses

Marion Wecken, Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein

Stellvertretende Fachpreisrichter:

Markus Kaupert, Architekt BDA (ständig anwesend)

Stellvertretende Sachpreisrichter:

Anja Bläse, Gemeindevertreterin Flintbek, SPD (ständig anwesend)

Carsten Stegelmann, 1. Stellvertretender Bürgermeister, CDU

Vorprüfung:

Matthias Baum, freischaffender Stadtplaner, Hamburg

Christoph Stellmacher, freischaffender Stadtplaner, Hamburg

Nelly Boksgorn, Mitarbeiterin A+S, Hamburg

Hendrik Brede, Bauamtsleitung Flintbek

Marvin Blümke, Amts- und Gemeindeverwaltung Flintbek

Sven Lange, GOS mbH

Gäste:

N.N., Bündnis 90/Die Grünen

N.N., FDP

N.N., UWF

N.N., CDU

Jochen Müller, Industriedesigner, Bürger

Claus-Peter Hillebrand, Bürger

Andreas Voß, Bürger (stellvertretender Gast)

Dr. Wolfgang Bengtsson, Bürger (stellvertretender Gast)

Die geladenen Gäste dürfen in der Diskussion mitwirken, haben jedoch kein Stimmrecht.

11 Beurteilungskriterien

Das Preisgericht wird sein Urteil anhand der Qualität der eingereichten Planungsleistungen bilden:

Formalleistung:

- termingerechte Abgabe
- Leistungs- und Programmerfüllung

Städtebauliches Gesamtkonzept:

- Strukturelle Leitidee: Einfügen in das städtebauliche Umfeld
- Maßstäblichkeit der Bebauung
- Verteilung der Baumassen und Dichte

Erschließungs- und Freiraumkonzept:

- Funktionalität und Wirtschaftlichkeit des Erschließungskonzepts
- Verknüpfungen der Nutzungen durch ein sinnvolles Wegenetz
- Qualität des Freiraumkonzepts, Schaffung von Aufenthaltsqualitäten
- Wahl der Gestaltungselemente
- Einbindung vorhandener Grünstrukturen

12 Wettbewerbssumme

Die Wettbewerbssumme wird auf **40.000,00 €** (netto, zuzüglich 19% MwSt) festgesetzt und in Form von Preisgeldern ausgeschüttet:

Die Preissummen betragen:

1. Preis:	20.000 €
2. Preis:	12.000 €
3. Preis:	8.000 €

Das Preisgericht ist berechtigt, durch einstimmigen Beschluss eine andere Verteilung der Preissummen vorzunehmen. Die Preissummen werden nach der Entscheidung des Preisgerichts unter Ausschluss des Rechtsweges zugeteilt.

Die Auszahlung erfolgt gegen Rechnungsstellung bei der Ausloberin über das Verfahrensmanagement mit gesondert ausgewiesener gesetzlicher Mehrwertsteuer.

13 Weitere Bearbeitung

Die Ausloberin beabsichtigt, unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Preisgerichts den/die 1. Preisträger*in mit der weiteren Bearbeitung des Entwurfs zur städtebaulichen Rahmenplanung und zur Flächenplanung/Bauleitplanung gem. § 19 HOAI zu beauftragen.

Ebenfalls beabsichtigt die Ausloberin freiraumplanerische Leistungen zur Außenanlagen- und Platzgestaltung gem. § 39 (3) Ziff. 2 – 5 HOAI zu vergeben, sofern aus dem Wettbewerbsergebnis abgeleitete Teilbereiche einer Umsetzung zugeführt werden können.

Die Beauftragungen erfolgen,

- soweit und sobald die dem Verfahren zugrundeliegenden Aufgaben als Fördermaßnahmen des Städtebauförderungsprogramms "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" realisiert werden sollen und können
- soweit die Verfassenden, die beauftragt werden sollen, nach Auffassung der Ausloberin eine einwandfreie Ausführung der zu übertragenden Leistungen gewährleisten
- soweit sonst kein wichtiger Grund der Beauftragung entgegensteht.

Die Leistungsphase 1 gilt durch die Wettbewerbsauslobung als erbracht. Im Falle einer weiteren Beauftragung werden die durch den Wettbewerb erbrachten Leistungen der Verfassenden bis zur Höhe des zuerkannten Preisgeldes nicht erneut vergütet, wenn der Entwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert realisiert wird.

Die teilnehmenden Büros verpflichten sich, die erforderlichen Leistungen erbringen zu können. Auf die Eignungsleihe gem. § 47 VgV wird hingewiesen.

14 Eigentum und Nutzungsrecht

Die Wettbewerbsarbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Das Nutzungs- und Urheberrecht regelt sich nach RPW.

15 Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses

Das Ergebnis wird nach Abschluss des Verfahrens allen beteiligten Verfassern sowie der Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein durch Zusendung des Protokolls der Preisgerichtssitzung unverzüglich mitgeteilt.

16 Versicherung und Haftung

Die eingereichten Arbeiten werden seitens der Ausloberin nicht versichert. Für Beschädigung oder Verlust von Wettbewerbsarbeiten übernimmt die Ausloberin keine Haftung.

17 Öffentliche Ausstellung der Arbeiten

Nach Abschluss des Wettbewerbs beabsichtigt die Ausloberin die Arbeiten öffentlich auszustellen, wobei u.a. auch das Protokoll des Preisgerichts ausgelegt wird. Termin und Ort der Ausstellung werden den Verfahrensbeteiligten und der örtlichen Presse rechtzeitig bekannt gegeben.

18 Prüfung

Die Wettbewerbsteilnehmer/innen können Verstöße gegen das in der Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren gegenüber der Ausloberin rügen. Die Rüge muss innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Preisgerichtsprotokolls bei der Ausloberin eingehen. Die Ausloberin trifft ihre Feststellungen im Benehmen mit dem Wettbewerbsausschuss der Architekten- und Ingenieurkammer des Landes Schleswig-Holstein.

19 Nachprüfung (bei EU-weiten Verfahren)

Im Anwendungsbereich der Vergabeverordnung (VgV) können sich die Teilnehmer*innen zur Nachprüfung vermuteter Verstöße an die zuständige Vergabekammer wenden, sollte dem behaupteten Verstoß seitens der Ausloberin nicht abgeholfen werden können.

Nachprüfungsbehörde ist die Vergabekammer Schleswig-Holstein, Düsternbrooker Weg 94, 24105 Kiel.

20 Terminübersicht zum Verfahrensablauf

Anmeldung

Bekanntmachung	Datum
Anmeldung	Datum

Rückfragen

Schriftliche Rückfragen	Datum
-------------------------	-------

Bearbeitung:

Abgabe der Arbeiten	Datum
---------------------	-------

Preisgerichtssitzung	Datum
----------------------	-------

Auslobung Teil B

Ausgangssituation und Planungsziele

1. Bestandssituation

Lage und Umgebung

Das Wettbewerbsgebiet liegt zentral in der Gemeinde Flintbek.

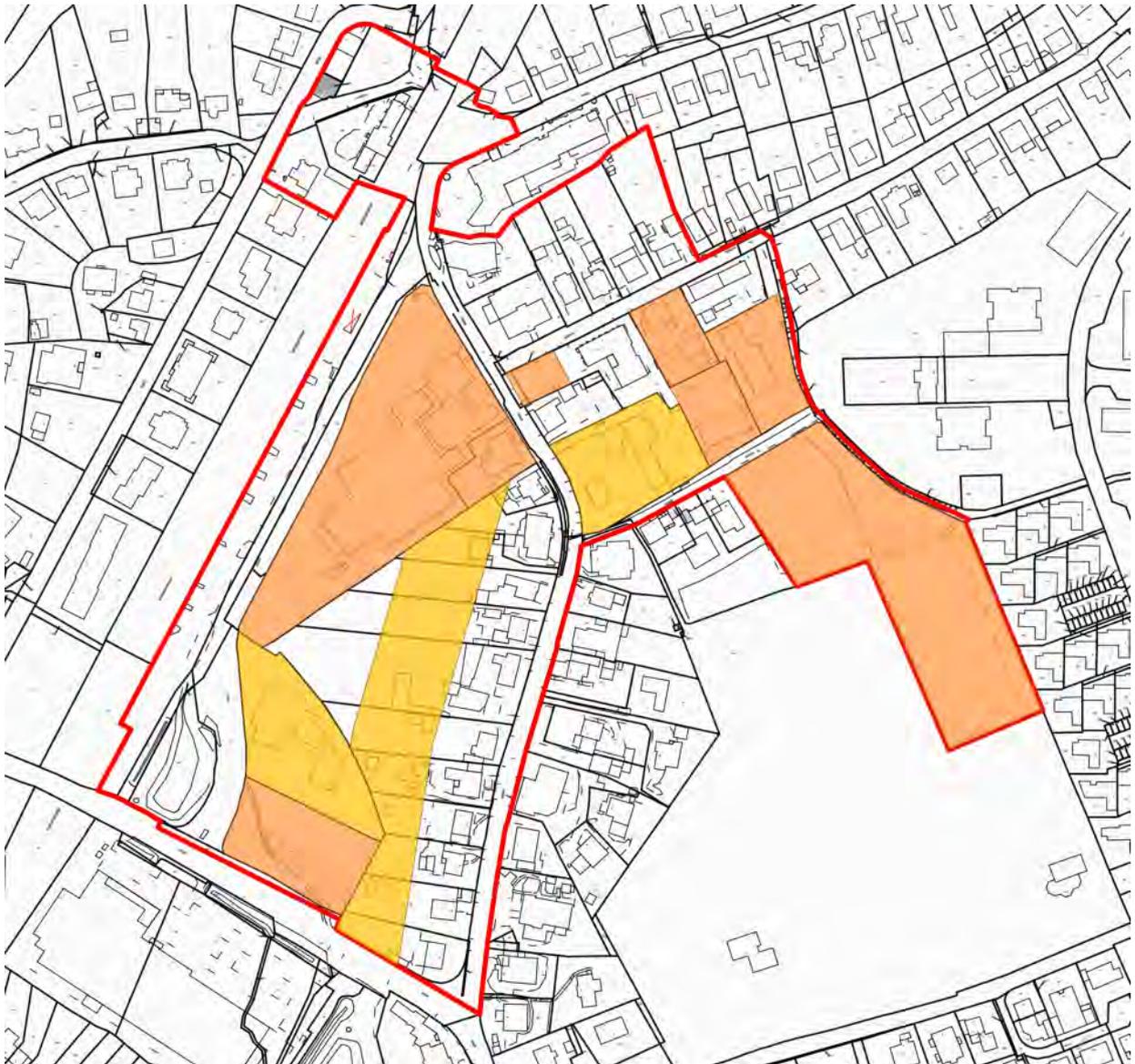


Abbildung 1: Plangebiet mit Geltungsbereich (rot). Im Sinne einer hochbaulichen Entwicklung überplanbare öffentliche Flächen sind orange, private Flächen für eine perspektivische Entwicklung gelb dargestellt

Nördlich des Plangebietes sind Wohngebäude in Form von Einzel- und Doppelhäusern prägend. Im Osten grenzen direkt an das Wettbewerbsgebiet ebenfalls Wohngebäude an. Östlich dieser befindet sich der Friedhof der Gemeinde Flintbek.

Im Süden des Plangebietes liegt an der Straße Eiderkamp das neue Nahversorgungszentrum. Hier haben eine Filiale des Discounters ALDI und

der neue Markt eröffnet, die gemeinsam in einem neu errichteten Gebäudekomplex die Nahversorgung der Gemeinde sicherstellen.

Westlich grenzt das Plangebiet an die Bahnlinie Kiel-Hamburg, auf deren westlicher Seite ebenfalls überwiegend Wohnhäuser das Gemeindebild prägen.

Historie und Ausblick

Die Gemeinde Flintbek liegt in der Jungmoränenlandschaft Schleswig-Holsteins, die der Landschaft ihr heutiges, durch Hügel geprägtes Profil geben.

Die drei Dörfer Großflintbek, Voorde und Kleinflintbek waren bis ins 19. Jahrhundert ausschließlich landwirtschaftlich geprägt. Eine Veränderung trat ein, als die bereits 1844 eröffnete Eisenbahnlinie zwischen Kiel und Altona 1874 zweigleisig ausgebaut wurde, da der Bahnhof in Voorde, der direkt an der Gemarkungsgrenze von Großflintbek lag, nun umgehend zum Anziehungspunkt für gewerbliche Betriebe wurde.

Gleichzeitig veranlasste die gute Lage und die attraktive Natur um die Dörfer wohlhabende Bürger*innen aus Kiel zur Ansiedlung in den Gemeinden. Die landwirtschaftlich geprägten Dörfer wurden erweitert, die bäuerliche Erwerbstätigkeit zurückgedrängt. Großflintbek und Voorde begannen stärker aufeinander zuzuwachsen, bis irgendwann eine wirtschaftliche und kulturelle Einheit ausgebildet war. Voorde wurde im Jahr 1937 per Verordnung in die Gemeinde Großflintbek eingegliedert, 1938 folgte das Dorf Kleinflintbek.

Während und nach dem zweiten Weltkrieg stiegen die Einwohnerzahlen der Gemeinde stark an, da ausgebombte Bewohner Kiels und Flüchtlinge im Ort Wohnraum fanden. War ab 1950 eine sinkende Bevölkerungszahl zu beobachten, änderte sich das Bild des Dorfes ab 1960 deutlich. Die Ansiedlung von Industrieunternehmen und der Bau von Wohnsiedlungen führte dazu, dass die Gemeinde wuchs, so stieg die Einwohnerzahl zwischen 1962 und 1982 um 68 %.

Das heutige Erscheinungsbild der Gemeinde wurde stark durch die baulichen Entwicklungen geprägt, die nach der Aussiedlung von landwirtschaftlichen Hofstellen in exponierter Lage möglich wurde. So entstanden beispielsweise die Hochhäuser nördlich des Plangebietes. Derzeit leben rund 7600 Einwohner*innen in Flintbek.

Eine Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2021 zeigt eine weiterhin positive Entwicklung voraus. Durch die Nähe zur Landeshauptstadt Kiel wird davon ausgegangen, dass bis 2032 rd. 8650 Menschen in Flintbek leben.

Bestand

Das Plangebiet ist derzeit überwiegend bebaut. Das Zentrum umfasst eine Fläche, die nördlich und östlich durch die Straße *Kätterskamp*, im Süden durch den *Eiderkamp (L307)* und im Westen durch die parallel zur Bahnlinie bzw. zur P&R-Anlage am Bahnsteig verlaufende Straße *Müllershörn* begrenzt wird.

Diese zentrale Fläche lässt sich in ihrer heutigen Nutzung in drei Teilbereiche unterteilen. Der östliche Teilbereich besteht aus bis zu 70 m tiefen Gartengrundstücken, die überwiegend mit eingeschossigen Einzel-/und Doppelhäusern bebaut sind. In den nördlich gelegenen Gebäuden befinden sich teilweise kleinere gewerbliche/soziale Nutzungen in den Erdgeschossen. Zu nennen sind hier eine Fahrschule und ein Kindergarten. An die Gartennutzungen schließt ein Grünbereich an, der Teil der Wohnbaugrundstücke ist. Diese sind im hinteren Bereich teilweise mit großem Baumbestand bewachsen, der die Ortslage prägt und den zweiten Teil der zentralen Fläche darstellt.

Der dritte Teilbereich besteht aus den bislang gewerblich genutzten Flächen, die zur Straße *Kätterskamp* im Norden und Osten und *Müllershörn* im Westen orientiert sind. Als prägende Gebäude sind hier die Gemeindebücherei und die ehemalige familia-Fläche zu nennen. Im Süden befindet sich ein durch verschiedene Gewerbeeinrichtungen genutzter Baukörper, in dem sich unter anderem ein Fitnessstudio und ein Friseur angesiedelt haben.

Der nördliche Teilbereich umfasst den südlichen Abschnitt des *Heitmannskamp*, in dem auch das Rathaus der Gemeinde steht. Dieses ist



Abbildung 2: Blick in den Heitmannskamp, rechts im Bild das Rathaus, Architektur + Stadtplanung

ein dreigeschossiger Winkelbau. In dessen Umfeld stehen zahlreiche zweigeschossige Wohnhäuser, die überwiegend ausgebaute Dächer aufweisen.

Im Osten ragt der Geltungsbereich in eine brachliegende, zum Teil mit Gehölzen bestandene Fläche nördlich des Friedhofes hinein.

Im Nordwesten umfasst der Geltungsbereich das westlich der Bahnlinie stehende Bahnhofsgebäude, in dem ein gastronomischer Betrieb angesiedelt ist. Ebenfalls liegt die unterirdische Querung des Schienenkörpers sowie die in direktem Umfeld liegenden Wohngebäude noch in diesem Teil des Geltungsbereiches.

Städtebauliche Einbindung

Die Umgebung des Plangebietes ist städtebaulich durch die Bausubstanz aus überwiegend kleinteiligen Einzel- und Mehrfamilienhäusern geprägt, die entlang den umgebenden Straßen errichtet wurden. Die Häuser sind ein- bis zweigeschossig und mit geneigten Dächern errichtet.

Größere Bauvolumen in der Umgebung sind die sog. Hörnpassage, ein ursprünglich als Geschäfts- und Dienstleistungszentrum konzipiertes Gebäude, das jedoch mittlerweile zu Gunsten einer Einrichtung für betreutes Wohnen umgenutzt wurde. Dort leben demenzerkrankte Menschen gemeinsam und können verschiedene Nutzungen in Anspruch nehmen.

Südlich des Geltungsbereiches ist der neue Nahversorgungsstandort prägend, der südlich der Straße am *Eiderkamp* (L307) errichtet wurde und den Discounter ALDI und Markt kombiniert.

Westlich des Geltungsbereiches ist die Bahntrasse prägend.

Vorhandene Nutzungen

Im Wettbewerbsgebiet sind verschiedene gewerbliche Nutzungen angesiedelt. Im Norden, gegenüber der Bahnunterführung befindet sich im Kreuzungsbereich Müllershörn und *Kätterskamp* die Bordscholmer Sparkasse. Die Gemeinde hat für das Ober- und Dachgeschosses des Objekts einen Mietvertrag bis 2023 und zusätzlich die Option das Gebäude zu erwerben.

In dem Gewerbebau südlich an der Kreuzung *Müllershörn* und *Eiderkamp* befinden sich derzeit verschiedene Nutzungen. Hier sind derzeit ein Fitnessstudio, ein Arzt und ein Frisör sowie ein Imbiss angesiedelt.

Im nördlichen Abschnitt des *Kätterskamp* gibt es ebenfalls mehrere gewerbliche und auch öffentliche Ansiedlungen. Zu nennen sind hier eine private Kunstwerkstatt/Galerie, eine Fahrschule aber auch die Gemeindebücherei, die perspektivisch verlagert werden soll, weshalb der heutige Standort überplant werden kann.

Erschließung

Das Plangebiet zieht sich entlang des *Kätterskamp* im Osten und der Straße *Müllershörn* im Westen entlang der Bahnlinie. Im Norden endet das Wettbewerbsgebiet hinter dem Knotenpunkt *Müllershörn/Kätterskamp*. Nach Nordosten wird ebenfalls ein Teil des *Heitmannskamp* eingeschlossen. Im Süden bildet der *Eiderkamp* den Abschluss des Plangebietes.

Über den südlichen *Eiderkamp* wird die Anbindung an das überörtliche Straßenverkehrsnetz sichergestellt. Von dort ist in östlicher Richtung ein Anschluss an die B 404 vorhanden. Nach Westen erfolgt über die L 318 eine Anbindung an die BAB 215. Die Straße *Müllershörn* dient als Haupterschließung für den Bahnhof. Zwischen der Straße und dem Gleiskörper liegt der P+R-Platz, der derzeit eine wassergebundene Oberfläche aufweist.

Der Straßenraum der *Müllershörn* umfasst neben der Fahrbahn einen Parkstreifen. Beidseitig sind Gehwege vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße *Müllershörn* beträgt 30 km/h.



Abbildung 3 Blick von Süden entlang der Straße Müllershörn im westlichen Plangebiet mit dem familia-Markt, Architektur + Stadtplanung, 2020

Das Wettbewerbsgebiet wird westlich von der Bahnstrecke Kiel-Neumünster-Hamburg flankiert und umfasst ebenfalls die Unterführung der Gleise zum Bahnhof Flintbek in Fahrtrichtung Neumünster-Hamburg.

Der Bahnhof Flintbek hat zwei 210 m lange Bahnsteige, die jeweils auf der Außenseite der zweigleisigen Bahnstrecke angeordnet sind. Die Unterführung verbindet die beiden Bahnsteige, bietet auf Höhe des Bahnhofes allerdings auch die einzige Möglichkeit der Querung der Gleise und hat deshalb eine besondere Bedeutung für die Verknüpfung der durch die Gleisanlage physisch getrennten Ortsteile. Diese hat auch eine besondere Bedeutung für die Kinder und Jugendlichen, da sie eine wichtige Schulwegverbindung darstellt. Betrieben wird die Bahnlinie von NAH-SH. Der Bahnhof wird im Stundentakt von der Linie RE 7 angefahren.

Der Bahnhof wird täglich von rund 650 Personen zum Ein- und Ausstieg genutzt. Perspektivisch erwartet die NAH-SH in den nächsten Jahren eine kontinuierliche Steigerung der Fahrgastzahlen.

Der *Kätterskamp* im Osten ist hierarchisch als untergeordnete Straße zu betrachten. Zentral im Plangebiet am *Kätterskamp* führt eine gleichnamige Stichstraße nach Osten und erschließt die Flächen nordöstlich des Friedhofes. Der *Kätterskamp* ist eine Wohnstraße, in der zum Teil auch gewerbliche Nutzungen vorhanden sind. Der Straßenraum ist durch die Fahrbahn und beidseitige, schmale Gehwege geprägt. Der Straßenraum wird auch zum Parken genutzt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Straße beträgt 30 km/h.



Abbildung 4 Blick in den Kätterskamp, Architektur + Stadtplanung

Gehölzbestand

Das Plangebiet weist im Zentrum östlich der ehemaligen familia-Fläche eine sehr prägende Gehölzstruktur auf.



Abbildung 5 Übersichtsplan des Wettbewerbsgebietes mit dem mittlerweile zurückgebauten Gebäude von familia. GeoBasis-DE/LVermGeo SH, BKG

Charakteristisch ist die zentrale Gehölzstruktur südlich des ehemaligen familia-Grundstücks, von dem ein linearer Randstreifen nach Nordosten durch das Plangebiet führt. Vor allem dieser zentrale Grünbereich bedarf einer besonderen Aufmerksamkeit hinsichtlich der angestrebten baulichen Entwicklung unter Berücksichtigung bestehender Grünstrukturen und deren zukünftiger Fortentwicklung.

Als erhaltenswert wird die Eichenreihe im südlichen Plangebiet entlang des *Eiderkamp* eingestuft. Weitere, erhaltenswerte Baumbestände finden sich östlich der zentralen, gehölzbestandenen Fläche auf der Grundstücksgrenze zwischen Hausnummer 18 und 20 am *Kätterskamp* sowie rückwärtig bzw. im Grenzbereich auf den nordöstlich im Plangebiet befindlichen Grundstücken zwischen *Kätterskamp*, *Heitmannskamp* und *Müllershörn*.

Als im Hinblick auf die Vitalität der Gehölze erhaltenswert wird auch der östliche Teil des Plangebietes in Richtung des Friedhofes eingestuft. Dieser ist zum Teil von dicht aufgewachsenen jungen Gehölzen bestanden, die durch einen Randstreifen mit einem Strauchgürtel und einzelnen Bäumen umfasst werden. Nördlich des jungen Gehölzbestandes wird der Rand des Geltungsbereiches durch einen Gehölzstreifen gefasst, der durch bis zu 50 Jahre alte, bis 20 m hohe Bäume und vereinzelte Sträucher geprägt ist. Vor allem diese Randstreifen weisen naturschutzfachlich einen besonders hohen Wert auf.

In der Abwägung zwischen naturschutzfachlich wünschenswertem Baumerhalt und der Anforderung, eine angemessene Wohnraumversorgung sicherzustellen, ist die Fläche nördlich des Friedhofes zu Gunsten einer wohnbaulichen Entwicklung und der damit verbundenen Schaffung von zentralem Wohnraum zu überplanen.

Planrecht

Für den Geltungsbereich besteht mit den Bebauungsplänen Nr. 19 (Mai 1981) und Nr. 29 (Oktober 1993) zwar aktuell ein Planrecht, dass jedoch auf Basis der Ergebnisse des Wettbewerbsverfahrens und der Ausarbeitung eines Rahmenplans geändert werden soll.

Beteiligungsverfahren

Im Rahmen eines Beteiligungsprozesses wurde die Öffentlichkeit durch verschiedene Beteiligungsformate im Hinblick auf die städtebaulich-freiraumplanerische Entwicklung des Plangebietes eingebunden.

Bedingt durch die Auswirkungen der Pandemie mussten zahlreiche Termine ausfallen. Es erfolgten folgende Beteiligungen:

- Sitzung der Arbeitsgruppe 22.10.2020
- Onlinebeteiligung zu grundsätzlichen Inhalten des Verfahrens Dezember 2020 bis Ende Februar 2021
- Information der Arbeitsgruppe Flintbek über den aktuellen Verfahrensstand 21.01.2020
- Onlinebeteiligung zu Inhalten der Auslobungsunterlagen vom Juli bis Oktober 2021.
- Sitzung der Arbeitsgruppe 09.11.2021

Im Rahmen der Onlinebeteiligung konnte sich die Bevölkerung zu drei Schwerpunkten äußern. Die Schwerpunkte waren **Städtebau/Freiraum, Einzelhandel/Gewerbe/Versorgung** und **Mobilität/Verkehr/ÖPNV**.

Durch die Bürgerinnen und Bürger wurden zahlreiche Wünsche, Ideen und Hinweise geäußert, wie das Plangebiet zukünftig entwickelt werden sollte. Hierbei wurde deutlich, dass die Meinungen hierzu teilweise durchaus stark auseinandergehen. Dies lässt sich an der Bebauung exemplarisch erläutern, zu der Wünsche nach familiengerechtem, bezahlbarem und altersgerechtem Wohnraum geäußert wurden, denen der Wunsch nach einem Verzicht auf altersgerechtes Wohnen und geförderten Wohnraum entgegenstand.

Trotz des üblichen breiten Spektrums an Sichtweisen wurde im Rahmen der Beteiligung doch sehr deutlich, was der Bevölkerung wichtig ist. Hervorzuheben ist eine attraktive, zentrale und mehrgeschossige Bebauung, eine Durchgrünung des Zentrums unter Berücksichtigung prägender Grünelemente und die Ansiedlung attraktiver Nutzungen in den Erdgeschossen zur Ausbildung einer lebendigen Ortsmitte, die Aufenthaltsmöglichkeiten bietet. Benannt wurde öfter der Bedarf eines Drogeriemarktes.

Im Hinblick auf die Mobilität wurden Wünsche nach einer Schwerpunktverlagerung hin zu Fuß- und Radverkehr geäußert, ebenso die Verkehrsberuhigung des *Kätnerkamps*. Für den Mobilitätsknoten am Bahnhof wurden sichere und überdachte Fahrradstellplätze und eine offene, platzartig gestaltete Bahnunterführung gefordert. Ebenfalls wurde angeregt die Geschwindigkeit im Bahnhofsumfeld konsequent auf 30 km/h zu reduzieren.

Eine besondere Bedeutung haben auch Wegeverknüpfungen für die Öffentlichkeit. So wird gewünscht, dass eine barrierefreie Wegeverbin-

dung von Norden von der Straße *Hasselbusch*, eine Verknüpfung entlang des Grünzuges zwischen *Kätterskamp* und *Eiderkamp* erfolgt und die Wegeverbindung Friedhof und *Kätterskamp* reaktiviert wird.

2. Aufgabenstellung

Ziel ist eine planerische Auseinandersetzung mit der Fragestellung, wie am heutigen Bahnhof, der historisch betrachtet an der Gemarkungsgrenze der Gemeinden Voorde und Großflintbek liegt, ein lebendiger, attraktiver Ortskern für die drei Ortsteile Großflintbek, Kleinflintbek und Voorde entstehen kann, aus denen Flintbek in den Jahren 1937/1938 entstanden ist.

Aktuell weist die Gemeinde kein echtes Ortszentrum auf, was auf das historische Zusammenwachsen dreier Gemeinden zurückzuführen ist. Durch die nach der Aufgabe des familia-Marktes entstandenen Entwicklungsmöglichkeiten ist die Gemeinde heute in der günstigen Situation, ein eben solches Ortszentrum auszubilden und zukünftig am Bahnhof, der ebenfalls Mobilitätsschwerpunkt ist, ihren städtebaulichen Mittelpunkt zu schaffen. Durch eine attraktive Freiraumgestaltung und die Schaffung von Anlaufstellen, die eine Belebung hervorrufen müssen, bietet sich im Verfahren die einmalige Möglichkeit, den Prozess, der durch Bildung der Großgemeinde Flintbek 1938 begonnen wurde, nun baulich durch die Ausbildung eines attraktiven Ortszentrums mit Aufenthaltsqualitäten abzuschließen.

Die Teilnehmer*innen des Verfahrens haben einen städtebaulich-freiraumplanerischen Entwurf für den Geltungsbereich zu entwickeln, der eine dem Ort und der Lage angemessene, bedarfsgerechte Bauflächenentwicklung mit qualitätsvollen Freiraumstrukturen vorsieht. Gefordert wird eine der Lage angemessene Platzstruktur, die durch die Gemeinde und die Bürger*Innen multifunktional nutzbar ist.

Integriert werden muss ebenfalls ein neuer Bushaltepunkt, der den Schienen- und Busverkehr im Gemeindezentrum adäquat miteinander verknüpft.

Nachfolgend werden die Anforderungen themenspezifisch differenziert.

3. Städtebau

Das für das Wettbewerbsgebiet vorgesehene neue Quartier am Bahnhof weist auf Grund seiner sehr zentralen Lage und den damit verbundenen Mobilitäts- und Nahversorgungsangeboten hervorragende Vo-

raussetzungen für eine wohnbauliche Entwicklung auf. Die für das ehemalige familia-Gelände projektierte wohnbauliche Entwicklung soll um Nutzungen in den Erdgeschosszonen erweitert werden, die den angrenzenden Platz nutzen können. Hierbei gilt es die günstige Lage am Bahnhof entsprechend zu nutzen und eine ortsangemessene Verdichtung zu erwirken.

Perspektivisch ist eine Rathuserweiterung auf Grund der wachsenden Anforderungen an die Verwaltung vorgesehen. Um die Anbindung an das Rathaus von Osten/Südosten zu verbessern, ist eine Wegeverbindung von Südosten (Verlängerung der Sackgasse *Kätnerskamp*, der Stichstraße Richtung Friedhof) zum Rathaus sowie ein perspektivisches Aufzeigen wohnbaulicher Entwicklungsoptionen der Flurstücke zwischen Rathaus und der Sackgasse *Kätnerskamp* in ortsbildverträglicher Bauweise vorzusehen.

Für die Fläche im Kreuzungsbereich *Eiderkamp* und *Müllershörn* inklusive des winkelförmigen Gewerbebaus *Müllershörn 2a* soll ebenfalls eine alternative bauliche Entwicklung aufgezeigt werden. Auf Grund der Ansiedlung der beiden Verbrauchermärkte ist die Ausbildung einer neuen Achse zwischen Bahnhof im Norden und den Märkten im Süden denkbar. Auch für diese Flächen können mehrgeschossige Gebäude mit möglichen Gewerbeflächen in den Erdgeschossen und Wohn- und Praxisnutzungen in den Obergeschossen vorgesehen werden.

Das unbebaute, aber zum Teil im Hinblick auf die Vitalität mit erhaltenswerten Gehölzen bewachsene Gelände nördlich des Friedhofs soll ebenfalls für eine bauliche Entwicklung herangezogen werden. Hier obliegt es den Teilnehmenden, Vorschläge für eine angemessene Bebauung zu machen.

Für die z.T. sehr tiefen Grundstücke westlich *Kätnerskamp* sind Vorschläge für eine ortsbildverträgliche Nachverdichtung auszuarbeiten.

Typologie

Gefordert ist die Schaffung von zentralem, familien- und seniorenrechtlichem Wohnraum zur Miete. Das neue Quartier zwischen Rathaus, Bahnhof und Eiderkamp soll ein Mehrgenerationenwohnquartier sein. Bewohnende aller Alterstufen profitieren von der zentralen Lage. Durch dieses Quartier wird auch ein Generationswechsel in den klassischen Einfamilien- und Doppelhäusern ermöglicht, da ältere Bürger*innen im neuen Quartier in Flintbeks zukünftigen Ortszentrum Wohnraum finden und die bislang bewohnten, in ihrer Größe nicht mehr benötigten Wohneinheiten für andere Interessenten*innen verfügbar

werden können. Da in Flintbek auch eine hohe Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum besteht, ist dieser ebenfalls für die Planungen zu berücksichtigen.

Für die besondere Hanglage am Friedhof sind durch die Teilnehmenden Vorschläge hinsichtlich einer passenden Typologie zu unterbreiten. Ziel ist auch hier eine angemessene städtebauliche Entwicklung, die hinsichtlich des Gehölzaufwuchses und den heterogenen Strukturen aus hohen Punkthäusern nördlich und kleinteiligen Kettenhäusern östlich jedoch sorgsam gewählt werden muss.

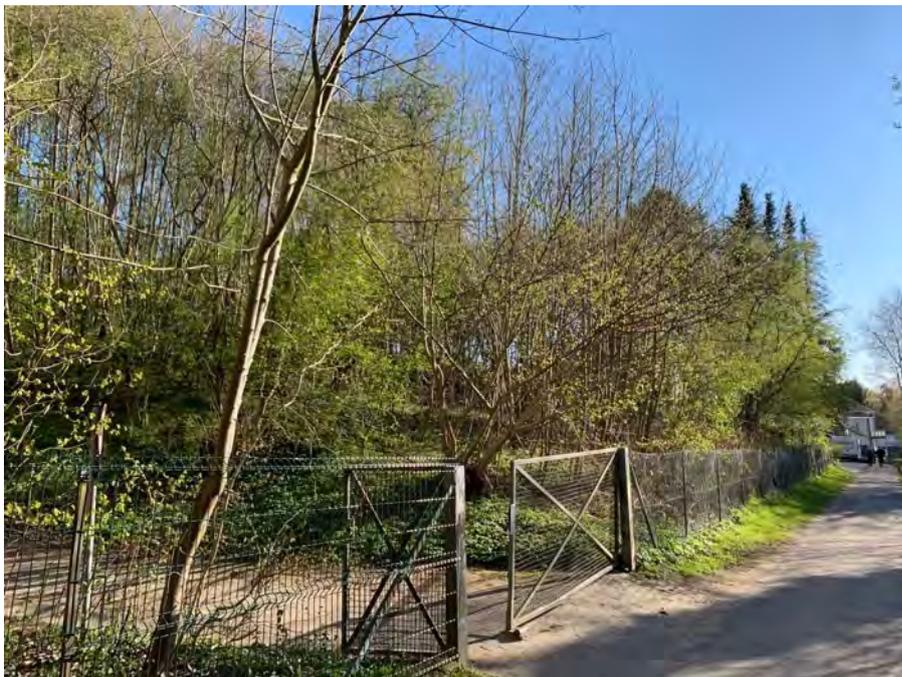


Abbildung 6 Blick auf die bewachsene Fläche am Kätterskamp im nordöstlichen Plangebiet, Architektur + Stadtplanung

Für die Nachverdichtung am Kätterskamp wird eine Orientierung an der Größenordnung der in diesem Teilbereich vorhandenen Siedlungshäuser vorgeschlagen, zeitgemäße Interpretationen sind hier denkbar.

Geschossigkeit und Dichte

Für das ehemalige familia-Gelände strebt die Gemeinde ein zeitgemäße Nachverdichtung an. Gefordert wird eine erkennbare Auseinandersetzung mit der im

Wettbewerbsgebiet und Bahnhofsumfeld sehr heterogenen Baustruktur, die von eingeschossigen Einfamilien- und Doppelhäusern im Osten über zweigeschossige Gebäude mit ausgebauten Steildächern oder Staffelgeschossen bis zu dreigeschossigen Gebäuden mit Staffelgeschoss am Bahnhof (ehemalige Hörnpassage) reicht.

Hinsichtlich der Geschossigkeit werden durch die Ausloberin keine Vorgaben gemacht. Die Geschossigkeit wird mit drei bis vier Vollgeschossen für verträglich erachtet. Den Teilnehmenden ist freigestellt, hiervon abzuweichen und ggf. auch eine teilweise Ausbildung höherer Punkte vorzuschlagen. Nachzuweisen ist insgesamt eine Ortsbildverträglichkeit.

Die Gemeinde strebt eine Nachverdichtung an, um die zentrale Fläche möglichst effektiv auszunutzen. Ein besonderer Wert wird jedoch darauf gelegt, dass das neue Quartier am Bahnhof auch eine Durchlässigkeit in seiner Gesamtstruktur bietet. So soll geprüft werden wie Sichtachsen zu integrieren sind, die diese Durchlässigkeit sicherstellen und die städtebauliche Struktur auflockern.

Nutzungen

Auf der ehemaligen Fläche des familia-Marktes sollen an dem geplanten Platz Nutzungen in den Erdgeschosszonen etabliert werden, die für eine Belebung des Zentrums neben den dort vorgesehenen Wohnnutzungen sorgen sollen.

Denkbar sind hier kleingewerbliche Flächen wie beispielsweise eine Kiosk, eine Bäckerei, Eisdiele oder ein Imbiss sowie eine Restauration mit Außenbereich auf dem Platz. Hier ist durch die Teilnehmenden ein Vorschlag für ein verträgliches Verhältnis von Gewerbeflächen zur Nutzungsmischung zu unterbreiten. Die Flächen sollten so flexibel sein, dass diese je nach Bedarf/Nachfrage auch umnutzbar sind. Insgesamt wird, trotz der begrenzten Flächengröße, einer Multifunktionalität ein besonderer Wert beigemessen, weil nur diese sicherstellen kann, dass das siedlungsstrukturelle Ziel der Ausbildung einer Ortsmitte umgesetzt und langfristig gesichert werden kann.

Im Rahmen der Städtebauförderung strebt die Gemeinde die Errichtung eines kulturell-sozialen Treffpunktes mit Bücherei, Volkshochschule, Bürgerbüro und ggf. einem Veranstaltungsbereich an. Ebenfalls vorstellbar sind ein Treffpunkt für alle Generationen, speziell auch ein Seniorentreff, flexibel nutzbar als Gemeinschaftsraum und ein Repaircafe. Diese Nutzungen, die im Sinne des „dritten Ortes“ einen Ausgleich zu Familie und Schule/Beruf bieten sollen, können dazu beitragen, das Zentrum zu aktivieren und damit zu beleben.

Im Hinblick auf die vorhandene Gemeindebücherei ist festzustellen, dass deren räumliche Kapazitäten perspektivisch nicht mehr ausreichen. Neben der Bücherei ist in dem Gebäude eine Kindertagespflege sowie eine Wohnung untergebracht. Darüber hinaus ist das Gebäude bereits derzeit nur bedingt als Anlaufstelle für die Allgemeinheit geeignet, da eine Barrierefreiheit nicht gewährleistet ist und die oberen Geschosse nur über eine Treppe erreicht werden können.

Von den Teilnehmenden werden Vorschläge zum Umgang mit dem Bestand erwartet. Es sind seitens der Gemeinde sowohl Umbau/Moderernisierung des Bestands aber auch eine Neuerrichtung denkbar.

Das Gebäude der Bordesholmer Sparkasse, in dem bereits die Volkshochschule, das Gemeindearchiv und die Sozialstation untergebracht sind, wird derzeit durch die Gemeinde angemietet. Eine Erwerbsmöglichkeit durch die Gemeinde zum Zwecke der Ansiedlung weiterer öffentlicher/sozialer Nutzungen wurde durch die Sparkasse in Aussicht gestellt. Eine entsprechende Aufwertung des Eingangsbereiches und dessen Öffnung in den öffentlichen Freiraum sollte für den Erwerbsfall Gegenstand der Auseinandersetzung mit der Planungsaufgabe sein.

Projektiert wird ebenfalls die Ansiedlung eines Drogeriemarktes in Kombination mit einer neuen Niederlassung der Bordesholmer Sparkasse. Angedacht ist ein kombiniertes Gebäude auf dem Flurstück 38/29 im Kreuzungsbereich *Eiderkamp* und *Müllershörn*. Dieses Flurstück ist zur Zeit eine öffentliche Grünfläche mit einer diagonalen Wegeverbindung. Den Teilnehmenden obliegt hier eine fachliche Bewertung, ob die Ansiedlung an der angedachten Stelle verträglich oder ob ein anderer Standort innerhalb des Plangebietes geeigneter ist. Für die Planung des Gebäudes ist ein Raumprogramm mit rd. 700m² Verkaufsfläche für den Drogeriemarkt und ca. 300 m² Bürofläche für die Sparkasse vorzusehen. Bei der Planung ist vor allem die bewegte Topographie des Geländes, aber auch die Intention der Gemeinde zu berücksichtigen, die Verkehre zukünftig zu reduzieren.

Ebenfalls zu prüfen ist im Plangebiet die Ansiedlung einer Tages- und Kurzzeitpflege sowie von betreutem Wohnen, die in Ihrer Verkehrserzeugung und Lage berücksichtigt werden müssen.

4. Erschließung

Verkehrsflächen

Durch die Planungen zur Umstrukturierung (siehe Abschnitte Bahnhof und Busverkehr) wird die Straße *Müllershörn* zukünftig eine noch größere Bedeutung für den Bahnhof Flintbek bekommen. Gleichzeitig dient sie auch als heutige und zukünftige Haupteinschließung des ehemaligen familia-Geländes.

Wenngleich die verkehrliche Bedeutung der Straße *Müllershörn* zunimmt, soll bei der Planung jedoch vor allem Wert auf Fuß- und Radverkehre gelegt werden. Diese sind vor dem Hintergrund der Ausbildung eines neuen zentralen Ortszentrums besonders zu berücksichtigen, es werden von den Teilnehmenden Vorschläge erwartet, die einen Verkehrsraum schaffen, der den zukünftigen technischen Anforderungen gerecht wird ohne jedoch den MIV höher zu gewichten als den Fuß- und Radverkehr. Zu diesem Zweck werden auch straßenraumgestalte-

rische Vorschläge durch die Teilnehmenden erwartet, wie die Verkehrsflächen unter Umständen verkehrsberuhigt ausgestaltet werden können.

Bahnhof und Bahnverkehr

Der Bahnhof hat heute bereits eine wichtige Verknüpfungsfunktion die jedoch derzeit kaum wahrnehmbar ist. Die beidseitig vorhandenen Bushaltestellen und die derzeit dezentral gelegene Haltestelle „Parkplatz“ südwestlich des Plangebietes sowie die Fahrpläne der einzelnen Verkehrsmittel sorgten dafür, dass der Bahnhof seiner Knotenfunktion nicht gerecht wird.

Aus Sicht des ÖPNV ist das obere Ziel, durch eine Optimierung der Taktung und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie eine funktionale Ausrichtung der Anlagen die Attraktivität des Haltepunktes Flintbek zu stärken.

Attraktive Jobtickets sollen die Nutzung des Bahnverkehrs steigern. So zahlen Einpendler bei Beteiligung des Arbeitgebers nur einen geringen Betrag für eine Monatskarte. Die Bahnfahrzeit nach Kiel beträgt rund 7 Minuten. Es ist seitens der NahSH denkbar, dass zukünftig eine Zugfrequenz angeboten wird, die eine Anbindung im 30-Minutentakt ermöglicht. Durch eine mögliche Anpassung des Busverkehrs auf die Bahntaktung könnten so auch durch die Nachbargemeinden, die durch den Bus an den Bahnhof Flintbek angeboten werden, zusätzliche Erhöhungen der Fahrgastzahlen stattfinden, da die Reisezeiten über Flintbek verkürzt werden.

Es wurden bereits erste Maßnahmen auf den Weg gebracht. So wurde das Busliniennetz im Kreis Rendsburg-Eckernförde zum 01.01.2021 umstrukturiert. Es wurden neue Busverbindungen geschaffen und die Qualitätsstandards erhöht, um mehr Nutzergruppen anzusprechen.

Busverkehr

In Flintbek verkehren nach der Umstellung mehrere Buslinien. Die Linie 790 verkehrt über Molfsee nach Kiel, die alle 30 Minuten, sonntags alle 60 Minuten. Der Ortsbus 791 verkehrt von der derzeitigen Zentralhaltestelle „Parkplatz“ in einer großen Schleife durch Flintbek und fährt ebenfalls alle 30 Minuten werktags bzw. alle 60 Minuten am Sonntag.

Neu ist die Linie 792, die in den Hauptzeiten stündlich, darüber hinaus seltener zwischen Flintbek und Kiel-Meimersdorf eingesetzt wird. Mit der Linie 793 wird Flintbek in Richtung Bordesholm in den Hauptverkehrszeiten stündlich, darüber hinaus seltener angebunden. Nach Rendsburg erfolgt eine Anbindung über die Linie 796 im Zweistunden-

takt. Die Verbindung zwischen Kiel und Kirchbarkau wird durch die Linie 798 bedient, die ebenfalls überwiegend im Zweistundentakt verkehrt.

Im Rahmen des Realisierungswettbewerbes soll im Zentrum Flintbeks ein neuer Standort für die Zentralhaltestelle entstehen, um die Verkehrsmittel zukünftig am Bahnhof besser bündeln zu können. Durch die Verlagerung soll auch die Vernetzung zwischen Bus und Bahn im Kreis Rendsburg-Eckernförde verbessert werden. Hierfür gibt es zwei Szenarien. Zu nennen ist einerseits das Prinzip des integralen Taktverkehrs, in dem alle Busse zeitgleich halten und durch den direkten Umstieg auf andere Linien oder die Bahn kurze Umsteigezeiten gewährleistet werden können. Alternativ werden durch entsprechende Taktung, d.h. häufigere Fahrten die Umsteigezeiten minimiert, so dass die Haltepositionen zu Gunsten von Wartepositionen entfallen.

In beiden denkbaren Szenarien, die auch von der weiteren Entwicklung der Verkehre abhängig sind, werden fünf bis sechs Halte-/Wartepositionen für Busse benötigt. Mindestens drei Halte-/Wartepositionen sollten in direkter Nähe zum Bahnsteig liegen, optimal wäre ein niveaugleicher Ausstieg auf den Bahnsteig in Fahrtrichtung Kiel. Die Mindestbreite für den an den Bahnsteig anzubauenden Bussteig beträgt 3 m, optimal und gewünscht sind jedoch 3,5 m. Die Haltepositionen müssen unabhängig voneinander von Gelenkbussen anfahrbar sein.

Bei der Anlage ist auf gute Sichtbeziehungen und kurze Umsteigewege zu achten. Ein geeigneter Wetterschutz erhöht die Wartequalität.

Es wurden zwei Erschließungsszenarien diskutiert. Das erste Szenario sah eine Haupteinfahrt von Süden über die *Müllershörn* mit entsprechender Wendemöglichkeit am Bahnhof für Gelenkbusse vor. Das zweite Szenario zielte auf eine Art Ringschließung über den *Kätterskamp* und die *Müllershörn* ab.

Da für das erste Szenario für den optimierten Busbetrieb eine Wendekehre mit einem Mindestdurchmesser von 25 m erforderlich ist, wäre ein entsprechender Platzbedarf vorzusehen, der zu Lasten der Flächen für bauliche Entwicklungen und Aufenthaltsqualitäten ginge.

Aus diesem Grund soll das zweite Szenario umgesetzt werden, da hier der Flächenbedarf reduziert werden kann. In diesem Fall sind die Halte-/Wartepositionen für den Busverkehr ausschließlich auf der westlichen Seite der *Müllershörn* erforderlich. Durch diese Erschließungsvariante wird der Querungs- und Wendeverkehr der Busse am Bahnhof deutlich reduziert und auf einen Durchfahrtsverkehr von Norden nach Süden beschränkt.

Die Straße *Kätterskamp* soll zukünftig hierarchisch zurückgenommen werden, jedoch eine entsprechende Ertüchtigung aufweisen, um den Busverkehr zum und vom Bahnhof entsprechend abzuwickeln. In diesem Kontext sind auch die bisherigen Parkverkehre in der Straße zu berücksichtigen und zukünftig so anzuordnen, dass der Busbetrieb verzögerungsfrei sichergestellt wird.

Die Ausstattung der Halte- und Wartepositionen erfolgt mit dem Kasseler Sonderbord, das einen barrierefreien Zustieg ermöglicht. Darüber hinaus ist die gesamte Anlage mit taktilen Leitsystemen auszustatten.

Vernetzung

Die Gemeinde strebt im Rahmen der aktuellen wohnbaulichen wie der perspektivischen gewerblichen Entwicklungen die Schaffung von Mobilitätshubs an, an denen beispielsweise Leihfahrräder (z.B. Sprossenflotte/Kiel) zur Verfügung stehen, um sich innerhalb von Flintbek zu bewegen. Grundsätzlich ist es insbesondere für die zunehmende Bedeutung des Verkehrsknotens am Bahnhof entscheidend, dass dessen Erschließung aus den umliegenden Gemeindeteilen optimiert wird.

Durch die projektierte gewerbliche Entwicklung wird erwartet, dass Flintbek zukünftig auch verstärkte Einpendelverkehre aus Kiel aufweisen wird, für die auf Grund der attraktiven Anbindung durch die Regionalbahn ein entsprechendes Mobilitätsangebot geschaffen werden soll.

Wichtig ist, auf eine gute Vernetzung und auf einfache Wegeführungen im umzugestaltenden und neu auszubildenden Zentrum zu achten. Priorität haben Fuß- und Radverkehre. In diesem Kontext ist vor dem Hintergrund der möglichen baulichen Entwicklung der Fläche nördlich des Friedhofs zu prüfen, wie eine bessere Vernetzung zwischen dem *Kätterskamp* und der nordöstlich des Geltungsbereichs gelegenen Straße *Hasselbusch* ermöglicht werden kann. Hierbei ist vor allem auf eine barrierearme Verbindung zu achten.

PKW- und Fahrradabstellplätze

Vorzusehen sind ebenfalls P+R und B+R-Anlagen. Im Bestand weist der Bahnhof Flintbek entlang des *Müllershörn* rund 50 P+R-Plätze auf. Diese sollen den ÖPNV-Nutzern auch zukünftig zur Verfügung gestellt werden, eine Erhöhung ist im Hinblick auf die seitens der Gemeinde bestrebten Mobilitätswende nicht gewünscht. Von den vorgesehenen P+R-Plätzen sind mindestens 3 % der Gesamtanlage in behindertenge-

rechter Ausführung zu errichten. Die Flächen sollten befestigt und angemessen beleuchtet sein. Ferner werden auch wenige sog. „Kiss-and-Ride“-Plätze empfohlen.

Für Fahrräder sollen ebenfalls entsprechende Abstellanlagen vorgesehen werden. Gefordert werden sowohl offene als auch geschlossene Anlagen. Diese sind durch Sonderstellplätze für E-Scooter, Lastenräder und Fahrradanhänger zu ergänzen.

Neben den verschiedenen Stellplätzen sind auch entsprechende Ladeinfrastrukturen für die Elektromobilität vorzusehen. Ebenfalls ist auch ein Angebot für Carsharing in die Planung zu integrieren.

Wie benannt soll der Schwerpunkt der Mobilität zukünftig weg vom MIV, hin zu einer Stärkung des Fuß – und Fahrradverkehrs verlagert werden. Ziel ist es auch eine hohe räumliche Qualität durch Verlagerung der Stellplätze in Tiefgaragen zu begünstigen. Aus diesem Grund ist zu prüfen, wie im Zentrum auf der ehemaligen Fläche von familia ein möglichst autoarmes Quartier entstehen kann.

Die vorgenannte Verlagerung des Mobilitätsschwerpunktes ist auch in Bezug auf die Ansiedlung des Drogerie- und Sparkassenstandortes zu berücksichtigen. Wenngleich hier ein entsprechendes Angebot an Stellplätzen vorzusehen ist, sollen vor allem ein Angebot an Fahrradabstellern und eine gute fußläufige Erreichbarkeit den Standort attraktiv für eine Erreichbarkeit ohne Auto machen. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass durch eine mögliche Nähe zu den Nahversorgern eine entsprechende Synergie mit den vorhandenen Stellplätzen südlich Eiderkamp entstehen kann.

Bewegungsflächen

Die Bewegungsflächen sind nach den anerkannten Regeln der Technik zu gestalten. Als öffentliche Anlagen müssen diese barrierefrei sein. Eine angenehme Aufenthaltsqualität sowie ein hohes Sicherheitsgefühl durch Einsehbarkeit sind hier vor allem zu benennen. Es hat eine Ausstattung mit taktilen Leitsystemen zu erfolgen.



Abbildung 7 Zugang zur Unterführung der Bahngleise,
Architektur+Stadtplanung

Vor diesem Hintergrund ist vor allem der bestehende Fußgängertunnel zu benennen, der auch zukünftig genutzt werden wird, zumal er für die Bürger*innen des westlich gelegenen Ortsteils Voorde die schnellste fußläufige Verbindung zum Ortszentrum darstellt. Eine Alternative zu diesem ist derzeit nicht denkbar. Auch wurde in Gesprächen mit der Deutschen Bahn als Eigentümerin bislang keine Bereitschaft signalisiert, im Hinblick auf die enge Tunnelsituation bauliche

Veränderungen vorzunehmen. Dennoch sollten durch die Teilnehmenden Vorschläge zur Optimierung des bestehenden Tunnels gemacht werden, um diesen im Idealfall perspektivisch aufzuwerten und hier Möglichkeiten aufzuzeigen, wie eine Optimierung aussehen kann.

Vor diesem Hintergrund sind die vorhandenen, nicht gut einsehbaren und nicht barrierefreien Zugänge zur Unterführung ebenfalls zu überplanen, um die Qualität dieser wichtigen Verknüpfung deutlich aufzuwerten. Dies ist neben der grundsätzlichen Verbindungsfunktion auch vor dem Hintergrund entscheidend, als dass die Unterführung durch die Schulkinder als Schulweg zur westlich des Gleiskörpers am Ortsrand liegenden Grund- und Gemeinschaftsschule am Eiderwald genutzt wird.

Diese Anforderlichkeit wurde auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung deutlich herausgestellt. Die Unterführung wurde hier als Angstrraum bezeichnet, was vor allem durch die fehlenden Sichtbeziehungen zu begründen ist. Auf Grund der topografischen Situation mit dem hochgelegenen Bahnsteigen und der Unterführung als einziger Querung nördlich am Bahnhof ist hier eine besondere Auseinandersetzungen erforderlich um eine Verbesserung der Situation herbeizuführen. Vor allem das Sicherheitsempfinden kann durch Sichtbeziehungen gestärkt werden, was für eine platzartige, offene Ausbildung des Bahnhofsvorplatzes östlich der Bahngleise spricht, die seitens der Öffentlichkeit favorisiert wird.

5. Freiraumgestaltung

Das zentrale Grünelement südöstlich der ehemaligen familia-Fläche im Plangebiet ist im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens zwingend unter Berücksichtigung der besonderen Topographie als Grünstruktur innerhalb des Siedlungskörpers zu erhalten. Dieser Wunsch wurde auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geäußert. Zusätzlich soll eine entsprechende Aufwertung durch eine neue Grünfläche erfolgen, die auch einen Ersatz für die möglicherweise entfallende Grünfläche am Standort zur Ansiedlung von Drogeriemarkt und Niederlassung der Bordesholmer Sparkasse im südlichen Wettbewerbsgebiet darstellt und langfristig die Durchgrünung am Bahnhof sichert.

Ziel ist die Schaffung einer angemessenen Verknüpfung zwischen Bahnhof, Rathaus, Volkshochschule und Hasselbusch im Norden und dem neuen Nahversorgungsstandort im Süden. Diese Verknüpfung soll durch einen das Quartier querenden Grünzug erfolgen, der an die östlich der ehemaligen familia-Fläche liegenden Gehölzelemente und die Grünfläche anknüpfen und diese sinnvoll aufgreifen kann.

Der Rathausvorplatz wird heute ausschließlich als Stellplatzanlage genutzt. Vor dem Hintergrund des planerischen Ziels eine Verknüpfung von Norden nach Süden zu realisieren, die eine entsprechende Aufenthaltsqualität aufweist, soll auch der Rathausvorplatz eine Aufwertung erfahren.

Die vielen im Plangebiet vorhandenen z.T. linearen Gehölzstrukturen wurden im Baumkataster (s. Anlage, silvaconcept) als nicht besonders wertvoll eingestuft und dürfen überplant werden.

Dies gilt grundsätzlich für alle als nicht überdurchschnittlich eingestuftes Gehölze. Obgleich die jungen und kleinen Bäume auf der ehemaligen familia-Fläche und im westlich angrenzenden Straßenbereich auf Grund der Anforderungen an das Ortszentrum zum Teil für eine adäquate Flächennutzung als eher entbehrlich einzustufen sind, werden von den Teilnehmenden grundsätzlich städtebauliche Argumente erwartet, aus denen sich der Entfall und der damit verbundene Eingriff in den Gehölzbestand ableiten lässt. Diese Erforderlichkeit lässt sich auch aus der Öffentlichkeitsbeteiligung herleiten, in der mehrfach geäußert wurde, dass vorhandene Baumbestände berücksichtigt werden sollten.

Im Hinblick auf die Freiräume und Aufenthaltsflächen ist es die Aufgabe, die beschriebenen Maßnahmen der Umgestaltung am Bahnhof in ein zu Flintbek passendes Freiflächenkonzept zu integrieren. Im Rahmen einer Ansiedlung des Drogeriemarktes mit Niederlassung der Bordesholmer Sparkasse im Süden sollte die hierfür überplante öffentliche

Grünfläche durch hochwertige Freiraumgestaltung auf der ehemaligen Fläche des familia-Marktes qualitativ kompensiert werden.

Es wird die Ausbildung eines zentralen Platzes erwartet, der zukünftig den neuen Ortsmittelpunkt am Bahnhof ausbilden wird. Dieser muss multifunktional beispielbar sein, neben einem Markt sind hier Veranstaltungen wie ein Dorffest, ein jährlicher Weihnachtsmarkt aber auch weitere Veranstaltungen denkbar. Seitens der Öffentlichkeit wurde geäußert, dass insgesamt eine zeitgemäße Freiraumgestaltung gewünscht wird, die auch den Anforderungen von Kindern und Jugendlichen gerecht wird.

Von den Teilnehmenden wird die Schaffung hoher Aufenthaltsqualitäten mit beispielsweise Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten gewünscht. Im Hinblick auf den angrenzenden Bahnhof muss ein taktiles Leitsystem integriert werden, ebenfalls sind barrierefreie Wegeverbindungen sicherzustellen.



Abbildung 8 Bewertung Einzelbäume und Baumgruppen, silvaconcept



Abbildung 9 Eingang der ehemaligen Hörn-Passage

Gegenstand der planerischen Auseinandersetzung soll auch der nicht im Geltungsbereich liegende, private Vorplatz zur ehemaligen Hörn-Passage am *Kätterskamp* gegenüber des Bahnhofes sein, für den durch eine ansprechende Gestaltung eine mögliche Aufwertung und positiv auf den öffentlichen Raum ausstrahlende Nutzung gewünscht wird.

Grundsätzlich ist eine dem Bestand angepasste

Durchgrünung im Wettbewerbsgebiet vorzusehen. Seitens der Öffentlichkeit wurde die Integration zeitgemäßer Sportgelegenheiten für Jugendliche und Erwachsene angeregt.

6. Oberflächenentwässerung

Im Rahmen der Bearbeitung sind auch Aussagen zum Thema der Regenwasserrückhaltung gewünscht. Gemäß dem Erlass des Landes Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2019 ist eine naturverträgliche Niederschlagswasserbeseitigung vorzusehen, die die abgeleitete Regenwassermenge reduzieren kann. Bislang entwässert die Fläche in das vorhandene Regenrückhaltebecken im Süden, das zwischen der Straße Müllershörn und der in Dammlage verlaufenden Bahnlinie liegt.

Zukünftig wird eine Retention von Regenwasser im Plangebiet erwartet, um den Abfluss zu verlangsamen. Die Bodenverhältnisse sind sehr heterogen und lassen auf Grund der vorhandenen bindigen Böden nur punktuell eine Versickerung zu.

Östlich des ehemaligen familia-Gebäudes befindet sich in der Senke zu den Privatgrundstücken entlang des *Kätterskamp* eine lineare Wasserfläche, in der sich das anfallende Oberflächenwasser sammelt. Deren Integration in die Planung ist durch die Teilnehmenden zu prüfen.

7. Baugrundverhältnisse

Im Rahmen von Rückbaumaßnahmen auf der ehemaligen familia-Fläche ist das oberirdische Bauwerk bereits vollständig entfernt worden. Verblieben sind jedoch die Pfähle einer notwendigen Tiefgründung der Altbebauung. Dies sind Fertigteilrammpfähle aus Stahlbeton aus dem Jahre 1982.

Insgesamt wurden 175 dieser Pfähle zur Gründung verbaut, die in Einzellängen zwischen 10 m bis 16 m in die Tiefe gehen. Die Pfähle weisen Kantenlängen von 30 x 30 cm beziehungsweise 35 x 35 cm auf. Ein vollständiger Rückbau der Pfähle ist nicht vorgesehen.

Erforderlich wurde die Tiefgründung bedingt durch die tiefreichenden bindigen und nicht-bindigen Auffüllungen und Mutterböden, die durch Wechsellagerungen von Torf, Mudde und Sand unterlagert sind. Die vorgefundenen Schichten sind gering beziehungsweise nicht tragfähig. Ein tragfähiger Grund in Form von Geschiebeboden aus Sanden und Geschiebemergeln überwiegend steifer Konsistenz wird erst in einer Tiefe von rund 6 m unter der Geländeoberkante vorgefunden.

Im Hinblick auf die geplante Entwicklung des ehemaligen familia-Geländes wurde durch das Büro IGB eine Grundlagenermittlung durchgeführt, um die bestehenden Pfähle im Hinblick auf ihre Nutzbarkeit zum Zwecke der Tiefgründung einer neuen Bebauung überprüft (IGB, 09/2021).

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die vorhandenen Pfähle auf Grund der ermittelten zulässigen charakteristischen Pfahlbeanspruchung geeignet wären, um ein aufgehendes Tragwerk bis zu einem Vollgeschoss zu tragen. Es ist jedoch festzustellen, dass die tatsächliche Belastbarkeit erst im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung ermittelt werden kann und mit den spezifischen Anforderungen an das Tragwerk abzugleichen ist. Für höhere Gebäude müssten Pfähle gerammt werden. Die bestehenden Pfähle können in diesem Zusammenhang bei Bedarf eingekürzt werden. Eine vollständige Entfernung ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgeschlossen.

8. Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Von den Teilnehmenden wird eine wirtschaftliche Entwurfslösung erwartet. Der Erschließungsaufwand ist zu minimieren, die Flächen sind effizient zu nutzen. Gleichzeitig ist im Entwurf nachzuweisen, dass entsprechende Freiraumqualitäten berücksichtigt sind.

9. Anlagen zur Auslobung

Im Teilnehmerbereich unter wettbewerb.archi-stadt.de werden nachfolgend genannte Unterlagen bereitgestellt. Sollten im Verfahren weitere Unterlagen hinzukommen, werden die Teilnehmer durch einen Infobrief darüber informiert.

- Baumkataster Gemeinde Flintbek, silvaconcept, Dezember 2020
- Vermessung „Ortszentrum Flintbek“, Overath - Sand - Giessler, Februar 2021
- Verkehrskonzept Dorsch-Gruppe
- IEK
- Untersuchung der Pfahltragfähigkeit der Bestandspfähle, IGB, 09/2021