Landes-
hauptstadt Kiel

Stadtplanungsamt

Die Zukunft am Wasser - MFG 5 Areal in Kiel - Holtenau

Zwischenbericht Mai 2012

Vorbereitende Untersuchungen gemäß §141 BauGB

Impressum

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt
F. Gosmann (Amtsleiter),
B. Völmicke (Projektleitung)
Fleethörn 9
24103 Kiel
Tel.: (0431) 901 25 34

Bearbeitet durch:
S.T.E.R.N. Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung mbH
Schwedter Straße 263
10119 Berlin
Tel.: (030) 44 36 36 10
Fax: (030) 44 36 37 17
E-Mail: gf@stern-berlin.de
www.stern-berlin.com

für die vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB für das MFG 5-Gelände in Kiel-Holtenau

Bearbeitung S.T.E.R.N. GMBH:
Jan Brinkkötter, Helmut Rösener, Heike Thöne

Bearbeitung Stadt-Land-Fluss:
Samir Hamzeh, Norman Kaltschmidt, Christian Voigt

Bearbeitung Stefan Wallmann Landschaftsarchitekten BDLA:
Matthias Gramsch, Stefan Wallmann

Bearbeitung FGS Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr
Michael Höppner, Michael König

Berlin, Juni 2012

Hinweistext: Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck
- auch auszugsweise - ist ohne schriftliche Genehmigung
des Herausgebers und der Redaktion nicht gestattet.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 1

1.1 Ziel und Zweck der VU 1

1.2 Dokumentation des Planungsverlaufs 2

2. Ausgangssituation / übergeordnete Rahmenbedingungen 3

2.1 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes 3

2.2 Regionale und stadträumliche Einbindung 4

2.3 Historische Entwicklung 5

2.4 Übergeordnete Planungen Stadt und Region 7

2.4.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept INSEKK 7

2.4.2 Rahmenplanung Kieler Förde 10

2.4.3 Kiel 2030 11

2.4.4 Freiräumliches Leitbild 13

2.4.5 Landschaftsrahmenplan 13

2.4.6 Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 14

2.5 Planungsrechtliche Vorgaben 15

2.5.1 Landesentwicklungsplan Schleswig Holstein - LEP 2010 15

2.5.2 Regionalplan 16

2.5.3 Flächennutzungsplan Kiel 2000 16

2.5.4 Landschaftsplan Kiel 17

2.5.5 Bebauungsplanung 19

2.5.6 Genehmigung von Vorhaben 19

2.6 Fachrechtliche Vorgaben 20

2.6.1 Immissionsschutz (Fluglärm/ Gewerbe und Industrie) 20

2.6.2 Naturschutzrecht / Forstrecht 23

2.6.3 Wasserrecht 24

2.6.4 Bodenschutz 25

2.7 Lokale Planung - Stadtteile und Areale 25

2.7.1 Planungsideen 2008 25

2.7.2 Beschluss Flughafen Kiel 2010 / Rahmenplan Airpark Kiel 2011 26

2.7.3 Beschluss zur Einleitung des Konversionsprozesses 2010 / Beschluss zur Einleitung Vorbereitender Untersuchungen 2011 27

2.7.4 Machbarkeitsstudie Windenergie 27

2.7.5 Integrierte Stadtteilentwicklungskonzepte Kiel Holtenau und Pries / Friedrichsort 28

2.8 Zwischenfazit 28

3. Bestandserfassung und Bestandsbewertung 30

3.1 Bau- und Nutzungsstruktur / Denkmalschutz / Eigentumsverhältnisse 30

3.2 Tonnenhof 39

3.3 Freiraum, Landschafts- und Naturschutz 39

3.3.1 Naturraum 39

3.3.2 Vegetation, Pflanzen, Biotope 40

3.3.3 Fauna 43

3.3.4 Landschaftsbild und Erholung 44

3.3.5 Boden 44

3.3.6 Altlasten und Kampfmittel 45
3.3.7 Wasser / Klima / Luft 48
3.3.8 Bindungen und Restriktionen 49
3.4 Verkehr und Erschließung 53
3.4.1 Überregionale Anbindung 53
3.4.2 ÖPNV 54
3.4.3 Motorisierter Individualverkehr 55
3.4.4 Radverkehr/ Fußgängerverkehr / ruhender Verkehr 57
3.4.5 Verkehrslärm 57
3.5 Ingenieurbauwerke / Technische Infrastruktur 58
3.6. Bevölkerung 59
3.7. Zwischenfazit 61
4. Sektorale Untersuchungen 63
4.1 Tourismus 63
4.2 Gesundheitswirtschaft und -tourismus 68
4.3 Sport 70
4.4 Kultur 72
4.5 Wohnungsmarkt 74
4.6 Gewerbe 77
4.6.1 Gewerbeflächenangebot und -nachfrage 77
4.6.2 Off-Shore 79
4.7 Einzelhandel 81
4.7.1 Gesamtstädtische Betrachtung 81
4.7.2 Einzelhandelsstruktur in der Umgebung des Untersuchungsgebietes 82
4.8 Zwischenfazit 84
5. Zusammenfassende SWOT-Analyse 86
6. Erste Szenarien-, Leitbild- und Konzeptentwicklungen 95
6.1 Leitbilddiskussion 95
6.2 Erster Konzeptansatz und erste Arbeitsplatzermittlung 95
7. Verfahren / Stand der Diskussion 101
7.1 Öffentliche Präsentation in gemeinsamer OBR-Sitzung Holtenau und Pries/Friedrichsort 101
7.2 Präsentation vom 21.02.2012 104
8. Verzeichnisse 105
8.1 Quellenverzeichnis 105
8.2 Verzeichnis der ausgewerteten Planungen, Gutachten und Studien 109
8.3 Verzeichnis der Gesprächspartner / Institutionen 110
8.4 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis 111

1. Einleitung

1.1 Ziel und Zweck der vorbereitenden Untersuchung nach § 141 BauGB

Die Auflösung des Marinefliegergeschwaders 5 (MFG 5) und die damit verbundene Aufgabe der Liegenschaft in Kiel-Holtenau wurden im Jahr 1991 vom Bundesverteidigungsministerium beschlossen und danach mehrfach bestätigt. Nach Abschluss der notwendigen infrastrukturellen Maßnahmen am neuen Standort in Nordholz (Niedersachsen) wird im Herbst 2012 der Umzug des MFG 5 erfolgen. Mit der Beendigung der militärischen Nutzungsdauer erfolgt die Freigabe der Liegenschaftsfläche im Jahr 2014. In diesem Zeitraum kommt es auch zu Überführung des MFG 5 in die kommunale Planungshoheit.

Die Landeshauptstadt Kiel hat nach Bekanntgabe der militärischen Auflösungsabsicht 2010 den Konversionsprozess eingeleitet. Am 17.02.2011 hat die Ratsversammlung die Einleitung von vorbereitenden Untersuchungen (VU) nach § 165 (4) BauGB in Verbindung mit §141 BauGB für den Standort des MFG 5 in Kiel-Holtenau beschlossen. Mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen nach §165 BauGB sollen Ortsteile und andere Teile des Gemeindegebiets entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde oder entsprechend der angestrebten Entwicklung des Landesgebiets oder der Region erstmalig entwickelt oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden.

Als zentrales Entwicklungsziel für den Untersuchungsraum wurde die Herausbildung eines vitalen, mischgenutzten Quartiers mit Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Segeln, Tourismus, Sport- und Gemeinbedarfsflächen von der Selbstverwaltung formuliert (Drucksache 1117/2009 vom Februar 2010). Diese städtebauliche Leitvorstellung fand dann Eingang in das integrierte Stadtentwicklungskonzept Kiels und bildet nach wie vor den Handlungsauftrag der Ratsversammlung für die Verwaltung. Darüber hinaus kann die im Verlauf der jüngeren Kieler Geschichte noch nie existierende wasserseitige Verbindung zwischen den Stadtteilen Holtenau und Friedrichsort-Pries sicher gestellt werden und die Begehbarkeit der Wasserkante ermöglicht werden. Die Ergebnisse der parallel zur Durchführung der VU von der Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungs-GmbH (KiWi) beauftragten Untersuchung zur Machbarkeit einer gewerblich/industriellen Nutzung für Offshore Windanlagen sollen in die VU mit einfließen.

Im Rahmen der VU werden laut § 141 BauGB die vorhandenen städtebaulichen Verhältnisse und die allgemeinen Ziele und Zwecke der Gesamtmaßnahme festgestellt. Hiermit werden Beurteilungsgrundlagen ermittelt für die

- Aufgabenstellung (Rechtfertigung der förmlichen Festlegung, Erforderlichkeit von Sanierungsplanung und städtebaulichen Planungen, z. B. in Form einer Sanierungssatzung oder Entwicklungsmaßnahme),
- Beurteilung der Notwendigkeit der Gesamtmaßnahme,
- Sicherstellung einer zügigen Durchführbarkeit der Maßnahmen (zweckmäßiger Gebietszuschnitt, Mitwirkungsbereitschaft von Behörden und öffentlichen Trägern sowie der Sanierungsbetroffenen, voraussichtlichen Kosten der Gesamtmaßnahme, Zeit-Maßnahmen-Plan, Finanzierbarkeit und Förderung),
- soziale, strukturelle und städtebauliche Verhältnisse und Zusammenhänge im künftig förmlich festgesetzten Gebiet,
- sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Gesamtmaßnahme inklusive eventueller nachteiliger Auswirkungen auf die unmittelbar Betroffenen.

Für die Untersuchungen zum MFG 5-Areal sind insbesondere wichtige Beurteilungsgrundlagen darüber zu gewinnen, inwieweit die Festlegungsvoraussetzungen des § 165 Absatz

3 BauGB für den zu entscheidenden Einsatz des städtebaulichen Instrumentariums herangezogen werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Umsetzung eines auf einer umfassend analytisch unterlegten Entwicklungsstrategie basierenden Konzeptes nur mit intensiver Einbindung kompetenter Schlüsselakteure erfolgen kann.

Die Landeshauptstadt Kiel beabsichtigt auf Grundlage der Ergebnisse der VU anschließend einen städtebaulichen Wettbewerb auszuloben (vgl. Drucksache 0630/2010).

1.2 Dokumentation des Planungsverlaufs

Mit den Arbeiten zu den vorbereitenden Untersuchungen wurde die Arbeitsgemeinschaft aus der S.T.E.R.N. Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung mbH mit dem Büro für Städtebau und Stadtplanung Stadt Land Fluss in Zusammenarbeit mit dem Büro für Landschaftsplanung Stefan Wallmann und der Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr (FGS) aus Berlin im Sommer 2011 beauftragt. Die Federführung obliegt der S.T.E.R.N. Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung mbH.
Der bisherige Planungsprozess lässt sich im Wesentlichen in vier, sich jeweils überlagernde, Arbeitsphasen gliedern:

- Analyse der gesamtstädtischen Ausgangsituation und übergeordneter Rahmenbedingungen (Markterkundung / Nachfrage),
- Planungsraumbezogene Bestandserfassung und Stärken-Schwächen-Analyse,
- Analyse der sektoralen, handlungsfeldbezogenen Rahmenbedingungen,
- Entwicklung und Diskussion konzeptioneller Leitbilder.

In einem regelmäßigen Abstimmungsturnus von drei bis vier Wochen fanden Präsentationen von Arbeitsständen bzw. Gespräche mit dem Auftraggeber, Vertretern von Fachämtern und weiteren Experten (z.B. Gesundheit, Wohnen, Tourismus u.a.m.) statt (siehe Liste im Anhang). Die Einbindung konkreter Vorhaben und Planungen, wie z.B. das Integrierte Stadtteilentwicklungskonzept Kiel-Holtenau und Pries/Friedrichsort, der Rahmenplan Airpark Kiel oder auch die konzeptionellen Überlegungen zum Standort des Tonnenhofes erfolgte im Rahmen gesonderter Abstimmungsrunden. Die Gutachter nahmen darüber hinaus an den Präsentationen zu den jeweiligen Arbeitsschritten der Machbarkeitsstudie Windenergie teil.

Die Arbeitsergebnisse wurden im Februar 2012 in einer gemeinsamen Sitzung der Ortsbeiräte Holtenau und Pries/Friedrichsort den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt und mit ihnen diskutiert.

Im weiteren Arbeitsprozess sind u.a. noch folgende Arbeitsschritte vorgesehen:

- Präsentation des Zwischenberichts und des Abschlussberichtes im Bauausschuss
- Vorstellung des Abschlussberichts bei den Ortsbeiräten
- Entwurf von Beschlussvorlage zum Abschlussbericht inkl. Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise.

Darüber hinaus sind weitere Beteiligungsschritte zur Einbindung der Öffentlichkeit erforderlich

2. Ausgangssituation / übergeordnete Rahmenbedingungen

2.1 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Der Untersuchungsraum befindet sich im Stadtgebiet Kiel, im Stadtteil Holtenau und umfasst die Liegenschaft des Marinefliegergeschwaders (MFG 5) sowie ein kleines direkt angrenzendes Gebiet südlich der Straße Schusterkrug, auf dem sich eine Kleingartenanlage, ein Schulstandort sowie ein Gebiet mit einer Wohn-Mischnutzung befinden. Große Teile des Untersuchungsraumes (ca. 36 %) umfassen auch Wasserflächen der Kieler Förde. Der Bereich des Plüschowhafens bis zur Stickenhörn-Mole sowie die Wasserflächen östlich des Tonnenhofes sind in den Betrachtungsraum einbezogen.

Am südlichen Ende des Untersuchungsgebiets liegt der Tonnenhof der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit der zugehörigen Behörde, dem Außenbezirk Kiel des WSA Lübeck. Die weitgehend bewaldeten Fördehänge bilden zusammen mit den im „Oberland“ liegenden Flächen der ehemaligen Gärtnerei die westliche Grenze des Untersuchungsgebietes.

Das gesamte Untersuchungsgebiet umfasst eine Flächengröße von ca. 125,5 ha. Davon umfassen ca. 45 ha die Wasserflächen der Innenförde bzw. des Plüschowhafens einschließlich der vorhandenen Steganlagen und ca. 19 ha die Waldflächen. Das Untersuchungsgebiet, das in den flachen Teilbereichen entlang der Förde dem „Unterland“ zugeordnet wird, grenzt an das Gelände des Verkehrslandeplatzes Kiel-Holtenau, einem Teilbereich des so genannten „Oberlandes“.

Abb. 1: Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

2.2 Regionale und stadträumliche Einbindung

Das Untersuchungsgebiet MFG 5 liegt 7 km nördlich der Kieler Innenstadt und gehört zum Stadtteil Kiel-Holtenau. Im Norden grenzt das Gebiet an den Stadtteil Friedrichsort-Pries an. Kiel-Holtenau befindet sich am Endpunkt des Nord-Ostsee-Kanals im Übergang zur Kieler Förde und ist bekannt für seine große Schleuse für Seeschiffe und als Standort des Kieler Flughafens. Weiter nördlich befindet sich der Olympiahafen in Kiel-Schilksee.

Lage am Wasser
Das Stadtgebiet Kiels umschließt die gesamte Innenförde. Das Untersuchungsgebiet liegt am Westufer der Kieler Förde nördlich der Ein- und Ausfahrt zum Nord-Ostsee-Kanal. Fast unmittelbar vor dem Ufer des MFG 5 liegt die Holtenauer Reede, in der auf die Einfahrt in den Nord-Ostsee-Kanal wartende Schiffe in Warteposition liegen. Weiter östlich folgt unmittelbar das von Schiffsverkehr stark befahrene Fahrwasser der Kieler Förde (Seeschifffahrtsstraße).

Naturräumliche Einbindung
Naturräumlich betrachtet befindet sich die Stadt Kiel im Hauptnaturraum Hügelland, das sich im Osten von Schleswig-Holstein befindet. Das nordwestliche Gebiet Kiels wird der naturräumlichen Einheit Dänischer Wohld zugeordnet. Der Nord-Ostseekanal bildet dabei eine Grenze. Das späteiszeitlich entstandene Gletschertal der Förde wird von bis zu 50 m hohen Moränenhängen, die zu den angrenzenden Hochflächen überleiten, umgeben. Der Untersuchungsraum ist durch diese Hanglagen mit dem Übergang zum Fördeufer charakterisiert. Es fällt von Westen auf einer Höhe von ca. 25 m nach Osten bis hin zur Wasserlinie der Innenförde ab. Unmittelbar nördlich grenzt das Landschaftsschutzgebiet „Zwischen Heischertal und Schilkseer Steilküste“ mit einem südlichen Ausläufer (Tal der Stekendammsau) an. Die Gesamtgröße beträgt ca. 690 ha. Das nördlich angrenzende Heischertal und das Tal der Stekendammsau sind durch Ausspülungen am Ende der letzten Eiszeit entstanden. Das Tal der Stekendammsau ist heute durch das Gewässer selbst sowie begleitende Biotope wie z. B. Schilfröhricht, Feucht- und Kohldistelwiesen, Quellfluren und unterschiedliche naturnahe Gehölzbestände gekennzeichnet.

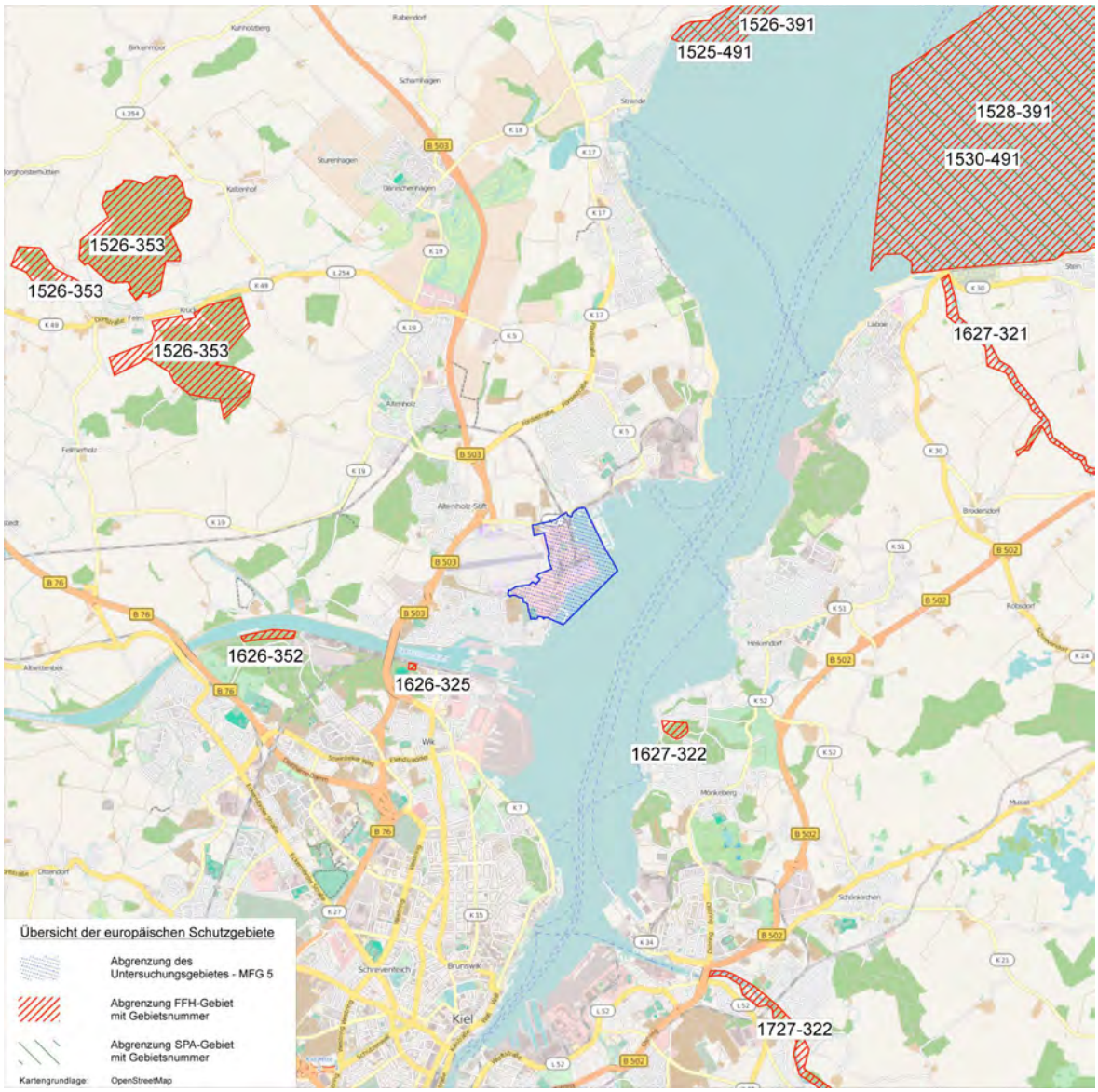


Abb. 2: Übersicht und Lage der nationalen Schutzgebiete

2.3 Historische Entwicklung

Das Gebiet des Marinefliegerhorst MFG 5 in Kiel-Holtenau wird seit den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts nahezu durchgehend militärisch genutzt. Bereits im Jahre 1865 wurde das Stegelhörn (später Stickenhörn), die Bucht zwischen Holtenau und Friedrichsort, als Standort für die spätere Kaiserliche Werft ausersehen. Die Umsetzung dieser Planungen erfolgte jedoch nicht. Die wesentliche Nutzung der Liegenschaften begann mit dem Bau der Festung Fort Holtenau im Bereich des heutigen Flughafens, die im Jahr 1870 zur Verteidigung der Kieler Förde diente. Vor dem Bau des Fort Holtenau ist die trockene Hochfläche (Oberland) von den Holtenauer Bauern landwirtschaftlich genutzt worden. Der Uferstreifen (Unterland) bestand aus sumpfig moorigen Ablagerungen, die Begrenzung bildete ein dicht bewaldeter Steilhang. Bereits 1886 entstand am Strand von Voßbrook die Quarantäneanstalt der westlichen Ostseehäfen, die hier bis 1927 existierte, um dann an die Marine überzugehen. Bereits 1889 kaufte die Marine große Teile des damaligen Unterlandes. Die militärische Nutzung begann. Beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals (heutiger Nord-Ostsee Kanal/ Kiel Kanal) ab 1895 wurde das ausgebaggerte Material auf dem Unterland abgeladen und der sumpfige Uferstreifen damit weitgehend tro-

ckengelegt. In diesem Zuge entstand eine 300 m breite und 400 m in die Förde ragende Start- und Landebahn für Segelflugzeuge. Damit erhielt die Uferlinie ihr heutiges Bild. 1913 errichtete die Marine eine Seeflugstation am Ufer der Förde auf dem Unterland.

Der Marinestützpunkt Holtenau wurde im Juli 1914 Zentralstation der deutschen Marineflieger. Eine Torpedo- und U-Bootswerft sollte bei Stegelhörn im Norden des Unterlandes entstehen, konnte aber in Folge des 1. Weltkrieges nicht weiter gebaut werden. 1924/26 erfolgte der Bau der Stickenhörnmole zum Schutz des Marinehafens gegen Stürme.

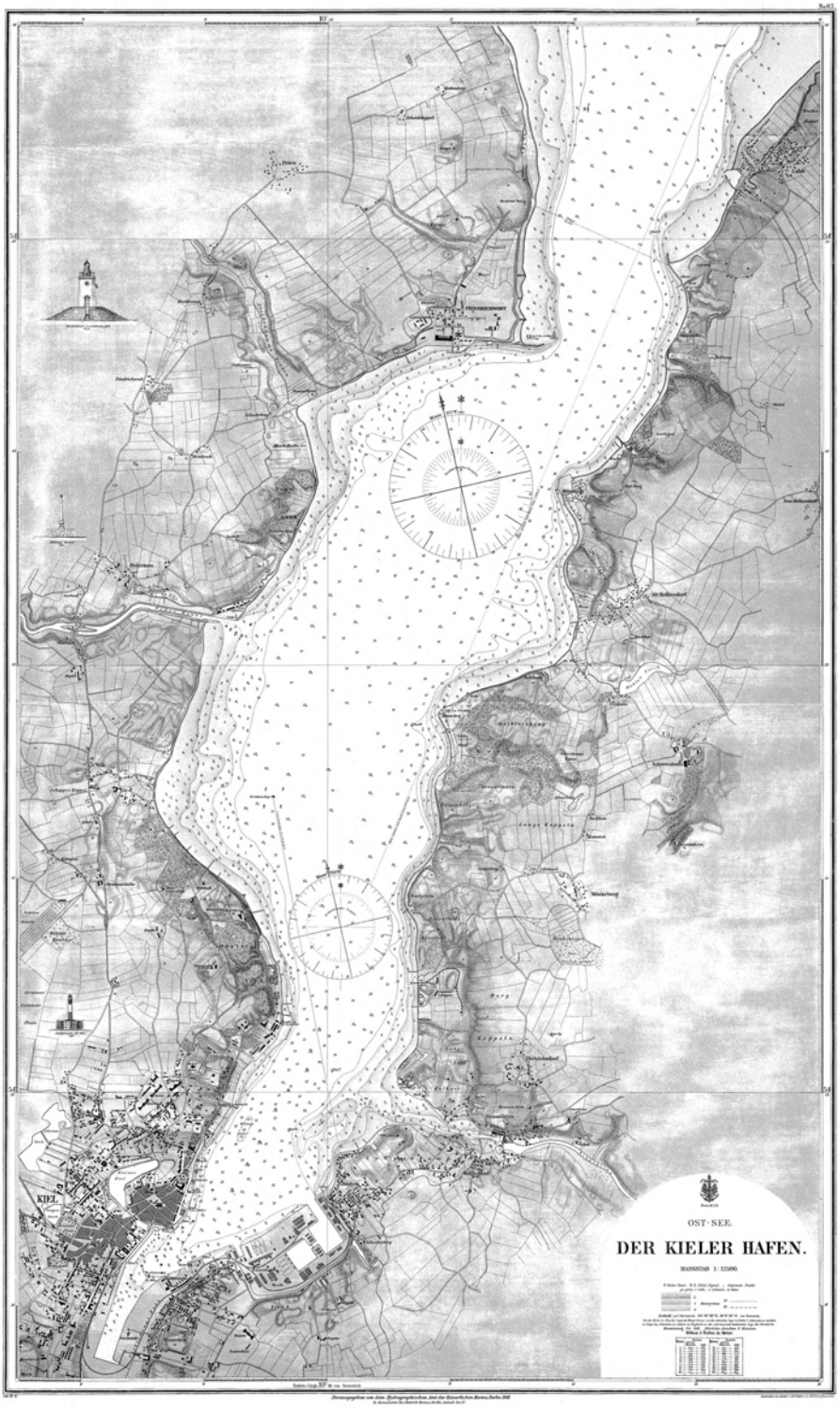


Abb. 3 : Seekarte Kiel von 1881

Nachdem in den 1920er Jahren die Idee der Stadt Kiel, hier in Holtenau größere Hafen- und Industrieanlagen zu etablieren, durch die Pläne der Marine, die den Segelflughafen erhalten wollte, vorerst gebremst und reduziert wurden, scheiterten sie endgültig, als die Marine und die Luftwaffe die gesamten Flächen im Ober- und im Unterland übernahmen.

In den Jahren 1941 bis 1945 bombardierten die alliierten Streitkräfte den Marineflugplatz Kiel-Holtenau und zerstörten dabei einige Gebäude, Flugzeugstellplätze, Tank- und Munitionslager. Nach Kriegsende ging die Liegenschaft in den Besitz der britischen Truppen über und die Royal Airforce nahm die aus ihrer Sicht notwendigen Gebäude und Einrichtungen in Nutzung. Im Jahr 1959 stellte man dann das Rollfeld, das bis dahin nur aus einer Wiese bestand, als eine befestigte Landebahn her.

Am 01.01.1958 selbst erfolgte die Grundsteinlegung für das Marinefliegergeschwader. Von hier aus starteten Hubschrauber und Wasserflugzeuge. Seit 1960 ist die Liegenschaft Kiel-Holtenau in Besitz der Bundesrepublik Deutschland. Seit 1975 werden die Aufgaben des Such- und Rettungsdienstes von dem Hubschraubertyp „Sea King Mk 41“ wahrgenommen. Im Zeitraum von 1972 bis 1994 flogen zwei Dornier-Flugzeugtypen mit dem Auftrag, den Lufttransport und die Überwachung des Gewässerschutzes in Nord- und Ostsee zu übernehmen. 1994 kam es zur Verlagerung dieser Aufgaben an das MFG 3 in Nordholz.

Im Jahr 2004 erfolgten durch den Bund für südliche Teilflächen (ca. 8 ha) im Ober- und im Unterland des MFG 5-Geländes die Entlassung aus der militärischen Nutzung und der Verkauf des Areals. Zur Sicherung des Wohnungsbauprojektes „Fördeterrassen“, das unmittelbar an den Tonnenhof grenzt und sich derzeit in der Endphase der Realisierung befindet, wurde das Bebauungsplanverfahren Nr. 857 eingeleitet. Mit Umsetzung des Beschluss des Bundesministeriums für Verteidigung wird das Marinefliegegeschwader im Jahr 2012 den bisherigen Standort verlassen und das Gelände ab 2014 einer zivilen Nachnutzung zugeführt.

2.4 Übergeordnete Planungen Stadt und Region

Im Folgenden werden übergeordnete Planwerke mit ihren für den Untersuchungsbereich relevanten Aussagen dargestellt. Dabei handelt es sich zumeist um sog. „informelle Planungen“, die durch entsprechende politische Beschlüsse verbindlich in weiteren Planungen der Landeshauptstadt zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus erfolgen Ausführungen zur bauplanungsrechtlichen Beurteilung von Vorhaben. Hinsichtlich der Wohnraumversorgung werden die aktuellen Entwicklungen im Kapitel 4.5 dargestellt.

2.4.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept INSEKK

Die zentrale Aufgabe des INSEKK ist die Integration von alten sowie neuen städtischen Fachkonzepten, Planungs- und Beteiligungsprozessen in einem strategischen und handlungsorientierten Konzept mit Bildung räumlicher Schwerpunkte der strategischen Stadtentwicklung. Dabei wird eine Gesamtperspektive der Stadtentwicklung mit Entwicklungsschwerpunkten und entsprechenden Schlüsselprojekten für die nächsten Jahre aufgezeigt. Das INSEKK wurde als Leitlinie der zukünftigen Stadtentwicklung im Februar 2011 beschlossen. Relevante Zielaussagen des INSEKK mit thematischem Bezug zur zukünftigen Entwicklung des MFG 5-Geländes stellen insbesondere dar:

- Kiel als maritimes, großstädtisches Reiseziel mit dem Entwicklungsschwerpunkt Kieler Förde,
- Entwicklung der Sportboothäfen (5-Sterne),

- Stärkung der Kulturwirtschaft,
- Entwicklung und Verbesserung der Zugänglichkeit des Fördeufers,
- Schließen von Lücken im Verbund von erholungsrelevanten Freiflächen,
- Wohnungsneubedarf Kiel insgesamt ca. 6.600 WE bis 9.600 WE,
- Stärkung der Innovationsfähigkeit durch Ausbau und Ansiedlung von Clustern (u.a. maritimes Cluster, Gesundheit / Medizintechnik, Tourismus).

Eines der Schlüsselprojekte der Kieler Förde ist eine Rahmenplanung zum MFG 5 unter Einbeziehung des Flughafens. Ziel der Planung ist die Entwicklung des Areals zu einem vitalen und mischgenutzten Quartier mit Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Segeln, Tourismus, Gemeindebedarfsflächen und Sport.

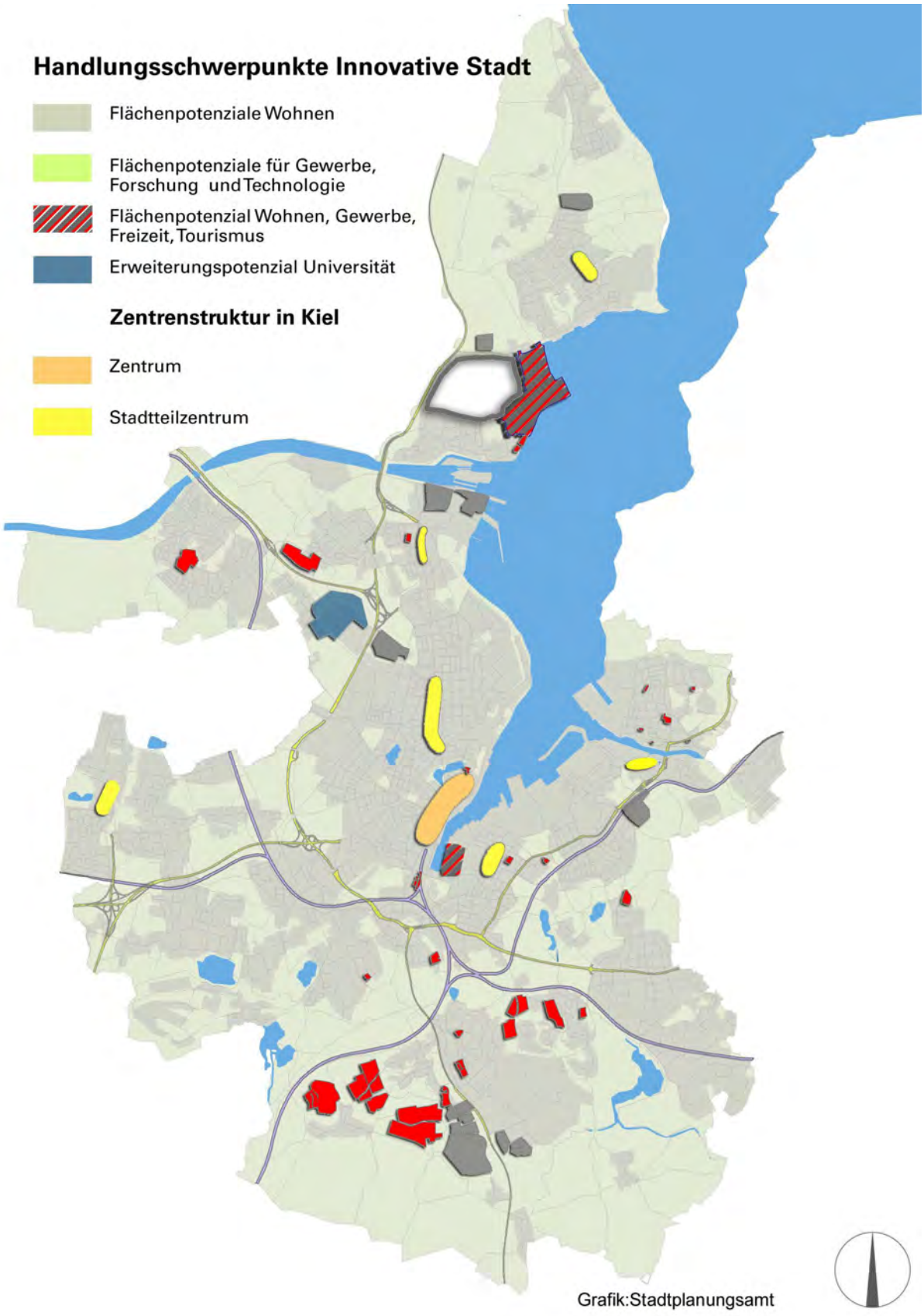


Abb. 4: INSEKK - Handlungsschwerpunkte Innovative Stadt

2.4.2 Rahmenplanung Kieler Förde

Der Rahmenplan Kieler Förde ist als prozess- und beteiligungsorientierte Planung für die Landeshauptstadt Kiel und 11 Förde-Gemeinden angelegt. Initiiert im September 2010 soll in deren Verlauf ein regionales Leitbild für den Nahbereich der Kieler Förde einschließlich Handlungskonzept, Maßnahmenkatalog und Prioritätenplan für ausgewählte Themen und Projekte entstehen. Gemeinsamer Ausgangspunkt ist das Bekenntnis zur Förde als Kern der maritimen Identität und Motor kommunaler Entwicklungen. Der Planungshorizont reicht bis zum Jahre 2025. In einem breiten regionalen Diskussions- und Beteiligungsprozess werden derzeit die Ergebnisse in ihren Stadt-Umland bezogenen Wechselbeziehungen diskutiert und konsensfähig gemacht, um abschließend in den jeweiligen politischen Gremien abgestimmt zu werden.

Die Erarbeitung des Rahmenplans Kieler Förde erfolgt in einem vierstufigen Planungs- und Beteiligungsprozess. Die Ergebnisse aller Planungsstufen werden in so genannten „Fördeatlanten“ dokumentiert und zusammengefasst.
Der Fördeatlas[1] ist der erste, bisher fertig gestellte, Band des Gesamtwerks. Es werden Grundlagen, Analysen und Potenziale der Region Kieler Förde zunächst ohne Bewertung aufgelistet und beschrieben. Nachfolgend werden die wesentlichen MFG 5-relevanten Informationen des Fördeatlas I zusammengefasst.

Als wichtigste Defizite werden fehlende Fuß- und Radwege entlang der Förde und die fehlenden Zugangsmöglichkeiten aus den Stadtteilen an die Förde identifiziert. Darüber hinaus wird der Bereich des Unterlandes großflächig als potenzielle Überflutungsfläche (Flächen 0 – 3 m über NN) dargestellt. Aus der Analyse von Natur und Landschaft werden insbesondere die ökologisch hochwertigen Flächen und Flächen mit Entwicklungspotenzial und -vorschlägen sowie Flächen mit besonderer Erholungsfunktion für das MFG 5-Gelände ausgewiesen.

Ein weiterer Baustein ist die Erarbeitung eines Tourismuskonzeptes mit dem Ziel, die Erlebbarkeit der Kieler Förde zu verbessern. Dazu wird v.a. in drei Themenschwerpunkten gearbeitet: Präsentation maritimer Geschichte, Verbesserung der Fördeschifffahrt und Entwicklung eines Informations- und Wegeleitsystems „Erlebnis Kieler Förde".

Als „Ort im Umbruch“ stellt der Untersuchungsbereich einen potenziellen Entwicklungsschwerpunkt für einen Nutzungsmix dar. Die drei Projektideen/Nutzungskomponenten für die Nachnutzung des MFG 5-Areals entsprechend dem Beschluss vom Februar 2010 sind Wohnen, maritimes Gewerbe und Natur/Landschaft/Freizeit/Erholung. Dabei wären die Verlagerung des Tonnenhofes in den Plüschowhafen und daș Forschungsprojekt zur Algenzucht zu berücksichtigen.

[1] Landeshauptstadt Kiel, Dezernat für Stadtentwicklung (Mai 2011): Rahmenplan Kieler Förde – Fördeatlas I, Kiel

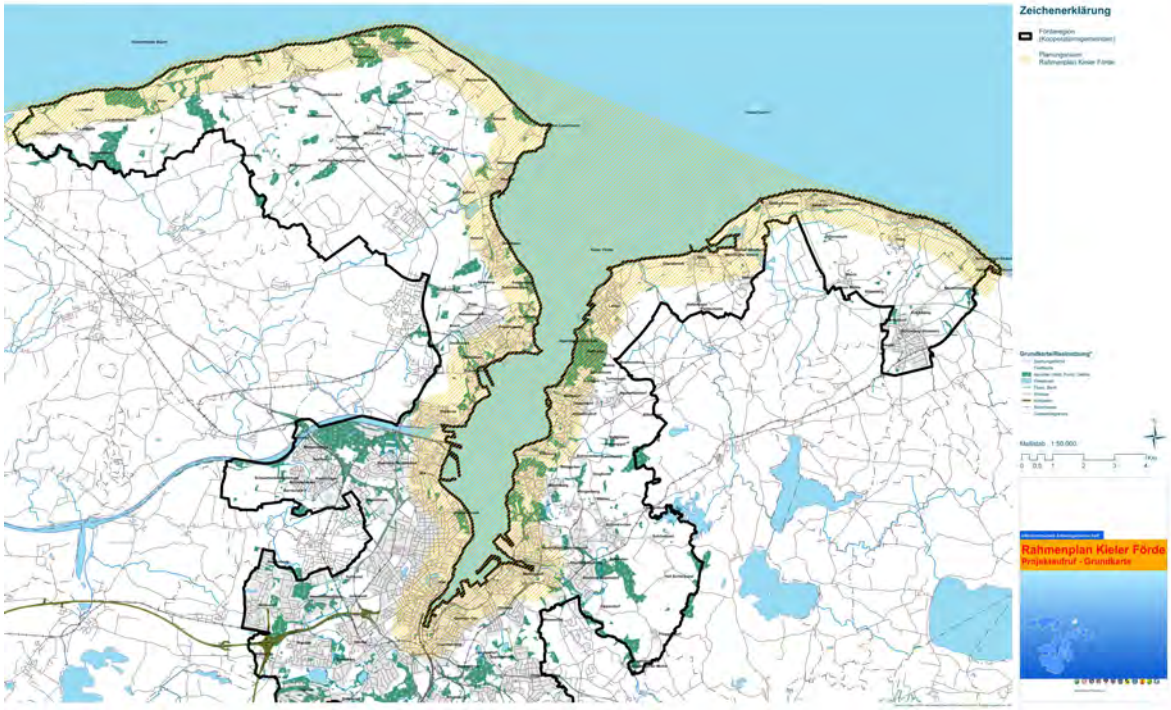


Abb. 5: Rahmenplan Kieler Förde

2.4.3 Kiel 2030

In den Jahren 2002 und 2003 wurde im Rahmen des Forschungsverbundes „Stadt 2030“ in Kooperation mit wissenschaftlichen Partnern Leitbilder, integrierte Zukunftskonzepte und Szenarien entwickelt, um die Städte auf die zukünftigen Herausforderungen vorzubereiten. Mehr als 15 Monate wurden die zentralen Fragestellungen in einem Intensivdialog zwischen wissenschaftlichen Expertenteams, Fachleuten aus der Stadtverwaltung und engagierten Persönlichkeiten und Bürgerinnen und Bürgern Kiels diskutiert.

Als übergreifender Ausgangspunkt und Alleinstellungsmerkmal wurde die Lage der Stadt am Meer (Kieler Förde) identifiziert und gleichzeitig ein Wahrnehmungsdefizit der Kieler in Bezug auf die einzigartigen Qualitäten und Potenziale festgestellt („Augen öffnen!“). Demzufolge wurden zwei rahmensetzende Leitziele für das Leitbild „Zukunft Kiel 2030“ definiert, die beide erhebliche Relevanz für die Entwicklung des MFG 5-Areals besitzen[2]:

1. „... Inwertsetzung der Meereslage und der durch Konversion verfügbaren Flächen für eine „komplette“ und vitale Stadt sowie Durchmischung von Wohnen, Arbeit und Freizeitmöglichkeiten bei Erhaltung und Entwicklung der Umwelt und Landschaftsqualität.“

2. „... umfassende Stärkung der wissenschaftlichen und technologischen Potenziale und ihrer Wechselwirkung zur Wirtschaftsstruktur bei besonderer Betonung maritimer Forschung und Technologie und nicht zuletzt auch des Schiffbaues.“

Als besonders zu berücksichtigenden nationalen und internationalen Megatrend mit hoher Relevanz für Kiel wird „Gesundheit“, insb. Medizintechnik und Gesundheitstourismus, herausgestellt. Hier verfügt Kiel bereits über große Potenziale. Im Rahmen der Auseinandersetzung um notwendige raumstrukturelle Weichenstellungen zum Umgang mit Nutzungen an der Förde werden für den Teilbereich „Fördekante von der Schleuse Holtenau bis zum Leuchtturm Friedrichsort“ („Maritime Mischung“) folgende Ziele formuliert:

[2] Landeshauptstadt Kiel (o. J.): Zukunft Kiel 2030 – Auf zu neuen Ufern, Kiel, S. 2

- Erhaltung und Verbesserung der vorhandenen Nutzungsvielfalt,
- Schaffung einer durchgängigen wassernahen Wegeverbindung,
- Ansiedlung flughafenbezogener Gewerbebetriebe, Bootswerften und Freizeiteinrichtungen auf dem freiwerdenden Unterland,
- Wohnungsbau im Bereich Tonnenhof.

Im Hinblick auf plausibel zu erwartende Entwicklungen wird zusammenfassend festgestellt, dass nutzungsstrukturell keine eindimensionale Ausrichtung erlaubt ist. Kiel 2030 soll zu einer „kompletten“ Stadt werden, d.h. ein regionales Zentrum im Ostseeraum, eine Hafenstadt, ein Hochschul- und Technologiestandort, eine Dienstleistungsmetropole und Industriestadt, Kulturstadt und Stadt für den Tourismus, Wohnstadt mit hoher Lebensqualität für alle Bürgerinnen und Bürger. Es wird erläutert, dass jede Verengung eine Monostruktur riskiert, die bei der gegebenen Ausgangslage in Kiel nicht nachhaltig sein kann.

Abb. 6: Kiel 2030

2.4.4 Freiräumliches Leitbild

Das Freiräumliche Leitbild Kiel und Umland von 2007 ist ein Kooperationskonzept der Stadt Kiel mit den umliegenden Gemeinden und wurde mit dem Ziel erarbeitet, die Rahmenplanung eines grünräumlichen Grundgerüstes, an dem die städtebauliche Entwicklung orientiert werden soll, zu entwickeln. Im Fokus der Betrachtungen steht dabei der Erhalt bzw. die Entwicklung des Freiraumsystems mit den Schwerpunktthemen Biotopverbund und Erholungsnutzung. Als Ergebnis wurde ein System aus drei grünen Ringen um die Förde herum abgeleitet. Der „Landschaftsring“, der das Umland und die Stadt Kiel miteinander verbindet, bildet dabei den äußeren Ring. Aufgrund der strukturellen Vielfalt und der großflächigen Ausdehnung ist der Landschaftsring von großer Bedeutung für das Freiräumliche Leitbild. Der „Innenstadtring“ innerhalb des Kieler Stadtgebietes ist als Grünzug ausgewiesen. Er ist zum Teil historisch gewachsen und wurde im Zuge der stadträumlichen Gliederung Kiels entwickelt.

Im Mittelpunkt des Leitbildes steht die Kieler Förde. Im „Fördering“ entlang des Ufers sollen ehemals belegte oder gesperrte Bereiche, die höchste Qualitäten in Bezug auf Erholung und Freizeitnutzung aufweisen, geöffnet und erlebbar gemacht werden. Dabei kommt den Orten, an denen Querverbindungen auf die Fördekante treffen, eine besondere Bedeutung zu.

Die Kartendarstellung zum Biotopverbund bildet für den Bereich Fördehang Holtenau Flächen und Landschaftsbestandteile ab, die aus Naturschutzsicht als hochwertig eingestuft werden. Die beschriebenen Waldflächen sind in Teilbereichen bereits auf der Ebene der kommunalen Landschaftsplanung explizit als Flächen für Biotopentwicklung und den Biotopverbund oder als Flächen für Ausgleich und Ersatz dargestellt. Zusätzlich werden entlang des Ufers, nördlich und südlich des Tonnenhofes, Flächen für Maßnahmen- und/ oder Entwicklungsvorschlägen dargestellt. Die Auflistung des Themenplans Biotopverbund beschreibt für den Fördehang Holtenau (Küstenwald am Fördehang, teilweise durch Straßen und Siedlungsflächen zerschnitten) das Entwicklungsziel: Erhalt des Bestandes und Entwicklung zum naturnahen Wald.

Die westlichen Bereiche des Untersuchungsgebietes (die bewaldeten Flächen) sind Teil der innerstädtischen Erholungsverbundstruktur. Die stark geneigten Fördehänge besitzen in diesen Bereichen besonders hohe Bewertungen bezüglich des Landschaftsbildes und/ oder der Erholungseignung. Innerhalb des Untersuchungsraumes sind verschiedene geplante Wegeverbindungen der Kategorie Wanderweg bzw. Fußweg, die das Gebiet durchkreuzen und entlang des Ufers verlaufen sollen, dargestellt. Zusätzlich werden im Bereich des Ufers öffentlich zugängliche und nutzbare Anziehungspunkte z.B. Aussichtspunkte abgebildet.

Das Gesamtkonzept des Freiräumlichen Leitbildes stellt für den westlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes Querverbindungen dar. Diese verbinden die überregional bedeutsamen Grünstrukturen (Landschaftsring, Innenstadtring, Fördering) miteinander. Es handelt sich um die Waldflächen, die das Gelände des MFG 5 vom Flughafen Kiel-Holtenau abgrenzen. Auf dem zentralen Bereich der Untersuchungsfläche werden eine Fläche für die Entwicklung des Förderings, potenzielle örtliche Verbundelemente sowie Grünverbindungen dargestellt.

2.4.5 Landschaftsrahmenplan

Für die kreisfreie Stadt Kiel besteht ein Landschaftsrahmenplan (LRP), der durch das Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein auf Grundlage

des § 5 LNatSchG erarbeitet wurde.[3] Der LRP ist ein Instrument der regionalen Planung zur räumlichen Umweltvorsorge. Er ist ein gutachterlicher, unabgestimmter Fachplan ohne rechtliche Bindung, dient aber als Abwägungsmaterial für rechtsverbindliche Planungen (z. B. Bauleitpläne, Planfeststellungsverfahren). Die Daten und Aussagen der Bestandsbewertung des LRP werden als Grundlage für die nachfolgende Landschaftsanalyse (siehe Kapitel 3.3) herangezogen. Die innerhalb des Fachplans dargestellten Forderungen nach Schutzgebiets- und Biotopverbundsystemen werden konkretisiert durch:

- Erhalt und Erweiterung von Biotopen,
- Entwicklung von Biotopkomplexen,
- Wiederherstellung ehemals naturraumtypischer Biotope oder –komplexe sowie räumlicher Verbund

und sind relevant für die vertiefende Analyse des MFG 5-Gebiets.

2.4.6 Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Der VEP 2008 verlagert den strategischen Fokus von der Lösung der verkehrlichen Probleme durch die Bereitstellung notwendiger Infrastrukturen hin zur verstärkten Entwicklung organisatorischer Lösungen durch Mobilitätsmanagement sowie zur Schaffung einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Dazu gehört auch, dass die verkehrliche Konsequenz von raum- und flächenwirksamen Planungen schon bei der Standortplanung verkehrsrelevanter Einrichtungen berücksichtigt wird.

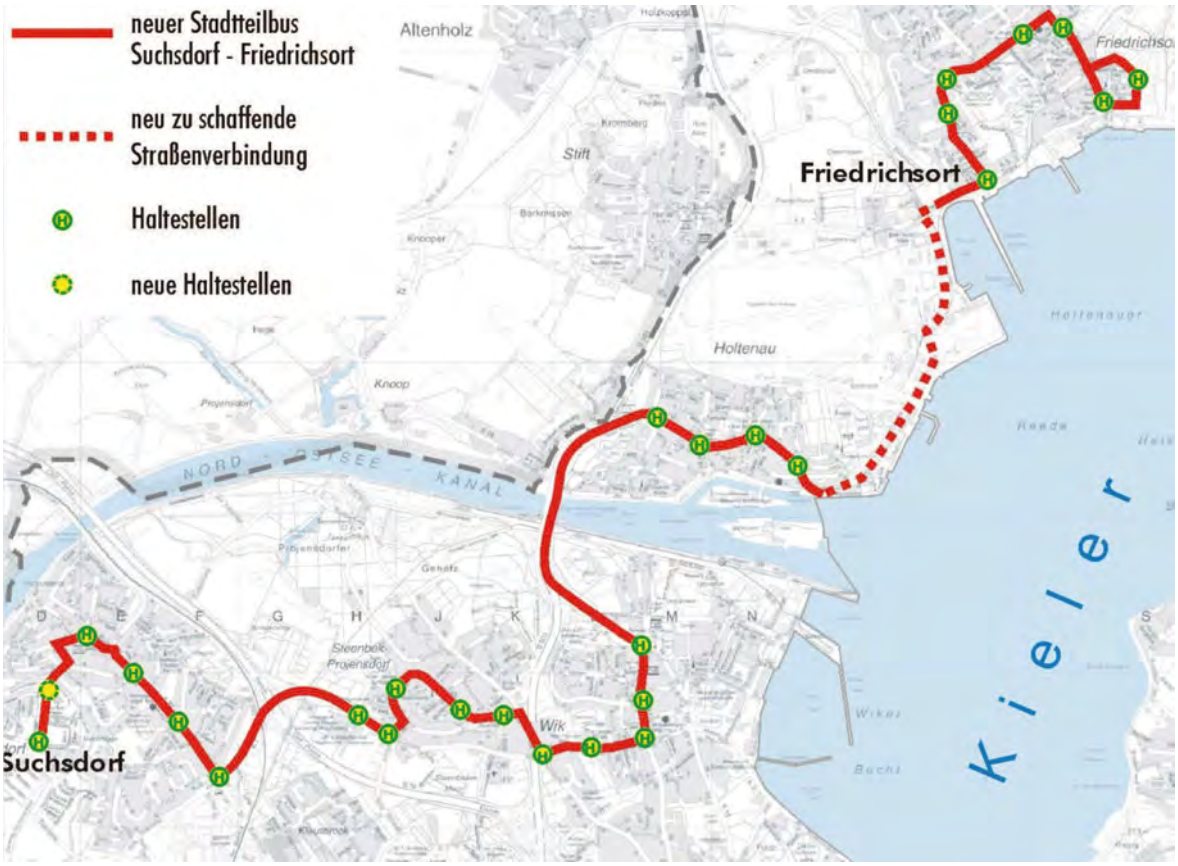


Abb. 7: Neue Trassierung Stadtteilbus Suchsdorf – Friedrichsort

[3] Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III, Juni 2000

Aufgrund der zum Zeitpunkt der VEP-Erstellung nicht feststehenden Nachnutzung des MFG 5-Areals reduzieren sich analytische und konzeptionelle Aussagen auf die ortsteilverbindende Entwicklung einer „Strandstraße“ durch das Militärgelände. Für das erweiterte Veloroutennetz (Route 5) wird eine Verknüpfung als prioritäre Baumaßnahme zwischen Holtenau und Friedrichsort ausgewiesen, die über das MFG 5-Gelände führt, aktuell aber nicht genutzt werden kann. In der Planung ist darüber hinaus eine neue Buslinie über die neu zu schaffende bzw. zu öffnende „Strandstraße“. Diese wird als neue Netzergänzung für ÖV/Rad/Fuß/und ggf. Kfz-Verkehre dargestellt. Hier wird ein vertiefender Untersuchungsbedarf festgestellt. Es wird jedoch auch angemerkt, dass eine umfassende Freigabe der Strandstraße auch zu Attraktivitätssteigerungen im Stadtteil Holtenau führen könnte.

2.5 Planungsrechtliche Vorgaben

Im Folgenden werden Planwerke mit zumeist rechtsverbindlichen bzw. „verwaltungsverbindlichen“ Festsetzungen und Ausweisungen für den Untersuchungsbereich dargestellt.

2.5.1 Landesentwicklungsplan Schleswig Holstein - LEP 2010

Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 zeigt keine konkreten Planungsvorstellungen für die zivile Nachnutzung des MFG 5-Geländes auf. Aus den Zielen und Grundsätzen der Siedlungsentwicklung - hier insbesondere zentralörtliche Gliederung, Raumstruktur und Verkehr – lassen sich folgende Darstellungen aufzeigen:

Das Gelände des MFG 5 befindet sich innerhalb des Verdichtungsraums des Oberzentrums LH Kiel sowie innerhalb des Schwerpunktraums „Tourismus und Erholung“ des Küstenbereichs der Kieler Förde.
Im Nahbereich zum Untersuchungsgebiet ist das Ortszentrum von Friedrichsort als Stadtrandkern I. Ordnung dargestellt sowie die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz („Bundesautobahn und andere vierstreifige Straße mit Anschlussstelle“, B 503) und das Schienennetz („sonstige Bahnstrecke oder Güterverkehr“) ausgewiesen.
Der Bereich NOK / Scheerhafen ist als Hafen mit überregionaler Bedeutung oder Kanalhafen ebenso wie der Flugplatz Kiel-Holtenau mit einem Planzeichen gekennzeichnet.

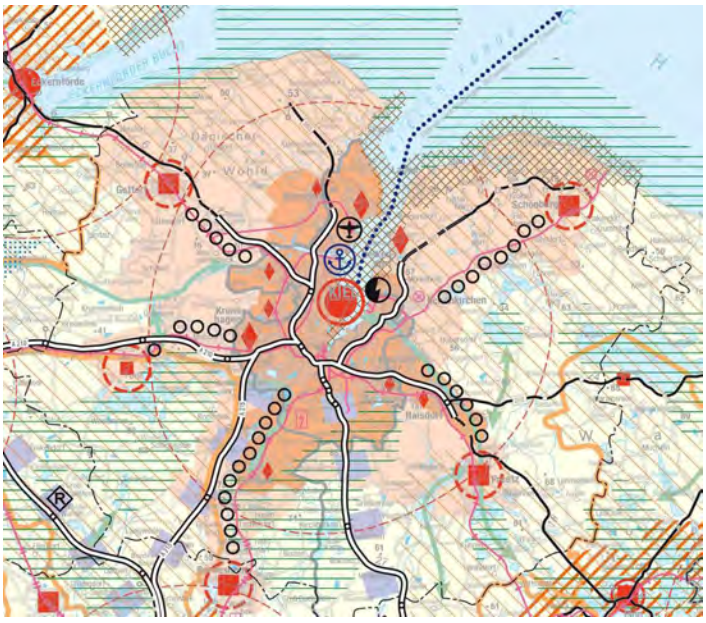


Abb. 8: Landesentwicklungsplan SH - LEP 2010 (Ausschnitt)

2.5.2 Regionalplan

Im Regionalplan für den Planungsraum III vom Oktober 2002 befindet sich der Untersuchungsbereich innerhalb eines „baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiets eines zentralen Ortes“ (LH Kiel) sowie als Teilfläche innerhalb des Siedlungsachsenbereichs nach Strande. Weitere Darstellungen im Nahbereich beziehen sich auf den Flughafen („Flughafen mit zugehörigem Bauschutzbereich“), den Versorgungsbereich von Friedrichsort („Stadtrandkern 1. Ordnung“) sowie auf Verkehrsinfrastruktur und Grün:

B 503 als „Bundesautobahn und andere vierstreifige Straße mit Anschlussstelle“,
Grünbereiche nördlich der Boelckestraße als “regionaler Grünzug“ und
Heischer Tal/Steekendammsau bis zum Plüschowhafen als „Gebiet mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft“.
Im Bereich Stickenhörn ist darüber hinaus ein größerer Sportboothafen ausgewiesen.

2.5.3 Flächennutzungsplan Kiel 2000

Konversionsflächen sind in bestehenden Flächennutzungsplänen (FNP) zumeist als Sondergebiet (Bund) ohne weitere Konkretisierung dargestellt. Erst mit der Einbeziehung der Liegenschaft in den FNP als eine zivil genutzte Fläche wird die planungsrechtliche Voraussetzung geschaffen, Bebauungspläne aufzustellen. Dies erfolgt im Regelfall im Rahmen eines Änderungs- oder Ergänzungsverfahren, das auch im Parallelverfahren mit der Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens erfolgen kann.

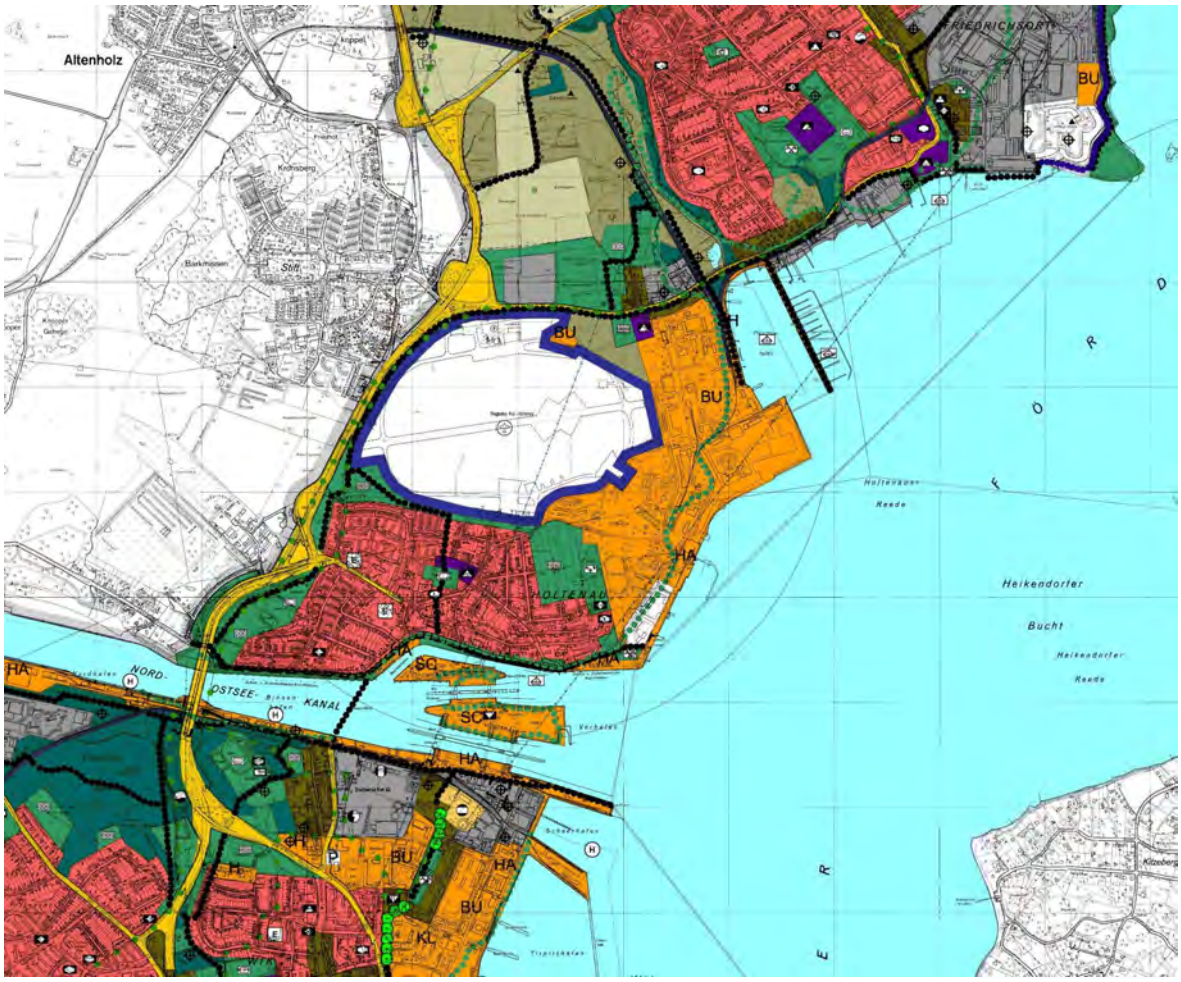


Abb. 9: Flächennutzungsplan Kiel 2000

Der Flächennutzungsplan der LH Kiel in der Fassung 2000 stellt für das MFG 5-Gelände sowie den angrenzenden Nahbereich die folgenden wesentlichen Inhalte dar:

- Sonderbaufläche „Bund“ (SO BU) für die militärisch genutzten Bereiche sowie Sonderbaufläche „Hafenanlage“ für den Standort des Tonnenhofs,
- Sportboothafen für die Wasserflächen des Plüschowhafens,
- Gemischte Bauflächen für den Bereich Schusterkrug mit Ausweisung einer Fläche für den Gemeinbedarf (Schule) sowie einer Grünfläche (Dauerkleingarten) südlich der Straße,
- Hauptwanderwege auf den öffentlichen Flächen am Westufer des Plüschowhafens und auf der Stickenhörn sowie entlang der Schusterkrug und im Heischer Tal,
- 3,50 m Hochwasserlinie in nord-südlicher Querung des MFG 5-Geländes,
- Waldfläche zwischen den Bahngleisen südlich der Straße „Prieser Strand“,
- Bahnanlagen für die bestehenden Gleise auf Flächen der LH Kiel,
- Weißfläche für das sich in Realisierung befindende Wohngebiet „Fördeterrasse“.

Darüber hinaus sind der Anflugsektor und die Bauhöhenbeschränkungen des Flughafens Holtenau sowie eine querende Richtfunkverbindung dargestellt.

2.5.4 Landschaftsplan Kiel

Bei den folgenden Ausführungen ist zu berücksichtigen, dass die Bundeswehr-Liegenschaft zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Landschaftsplans (LP) weder begehbar

war, noch dem „planerischen Zugriff“ zur Verfügung standen.[4] Die Bestandsanalyse erfolgte zum damaligen Zeitpunkt für diesen Bereich überwiegend über Luftbilder. Die Ziele und Maßnahmen ergaben sich aus der übergeordneten Betrachtung (z. B. naturräumliche Zusammenhänge und Wegeverbindungen).

Die Abbildungen des Landschaftsplanes[5] stellen für den Untersuchungsraum verschiedene Zielsetzungen dar. Die Flächen des MFG 5 sind zum überwiegenden Teil als Sonderbaufläche dargestellt. Im zentralen Bereich sind der Schutz des hoch anstehenden Grundwassers sowie die gestalterische Einbindung in die Landschaft projiziert. Einige Bereiche sind mit landschaftsprägenden Gehölzen (größer als 300 m^2) bestanden. Das Gebiet des Plüschowhafens ist mit der Zweckbestimmung „Sportboothafen“ dargestellt, ergänzend werden im nördlichen Teil des Hafens Erhalt und Entwicklung naturnaher Strandabschnitte abgebildet. Auch am Ufer des südlichen MFG 5-Gelände finden sich diese Darstellungen wieder. Hier befinden sich zusätzlich nach § 30 BNatSchG und § 21 LNatSchG geschützte Biotope. Sie sind mit einer Signatur für den Erhalt und die Entwicklung örtlicher Verbundstrukturen (Uferstreifen) überlagert. An der östlichen Ecke des großen Flugbetriebsbereiches und an der Spitze der Mole im Plüschowhafen werden zwei Aussichtspunkte dargestellt. Im nördlichen Untersuchungsraum entlang der Straße Schusterkrug sind eine Kleingartenanlage und eine Siedlungsfläche abgebildet. Südlich schließen sich Waldflächen an, die in Bereichen starker Hangneigung als geschützte Biotope ausgewiesen sind. Als Zielsetzung wird die Entwicklung zum standortgerechtem Wald angestrebt. In einem Teilgebiet dieser Waldflächen befinden sich Böden mit Bedeutung für die Grundwasserneubildung.

Da gegenwärtig die Militärliegenschaft und der Flugplatz eine öffentliche Durchwegung nicht ermöglichen, fehlen Nord-Süd-Verbindungen zwischen Friedrichsort und Holtenau. Im gesamten Untersuchungsraum werden daher Bedarfe für Wanderwege 1. und 2. Ordnung dargestellt. Der geplante Fördewanderweg (Klassifikation der 1. Ordnung) soll entlang des Ufers verlaufen.

[4] pers. Mitteilung von Frau von Reckowsky, Stadtplanungsamt der Stadt Kiel, am 28.06.2011
[5] Landschaftsplan Kiel, 04.12.2000

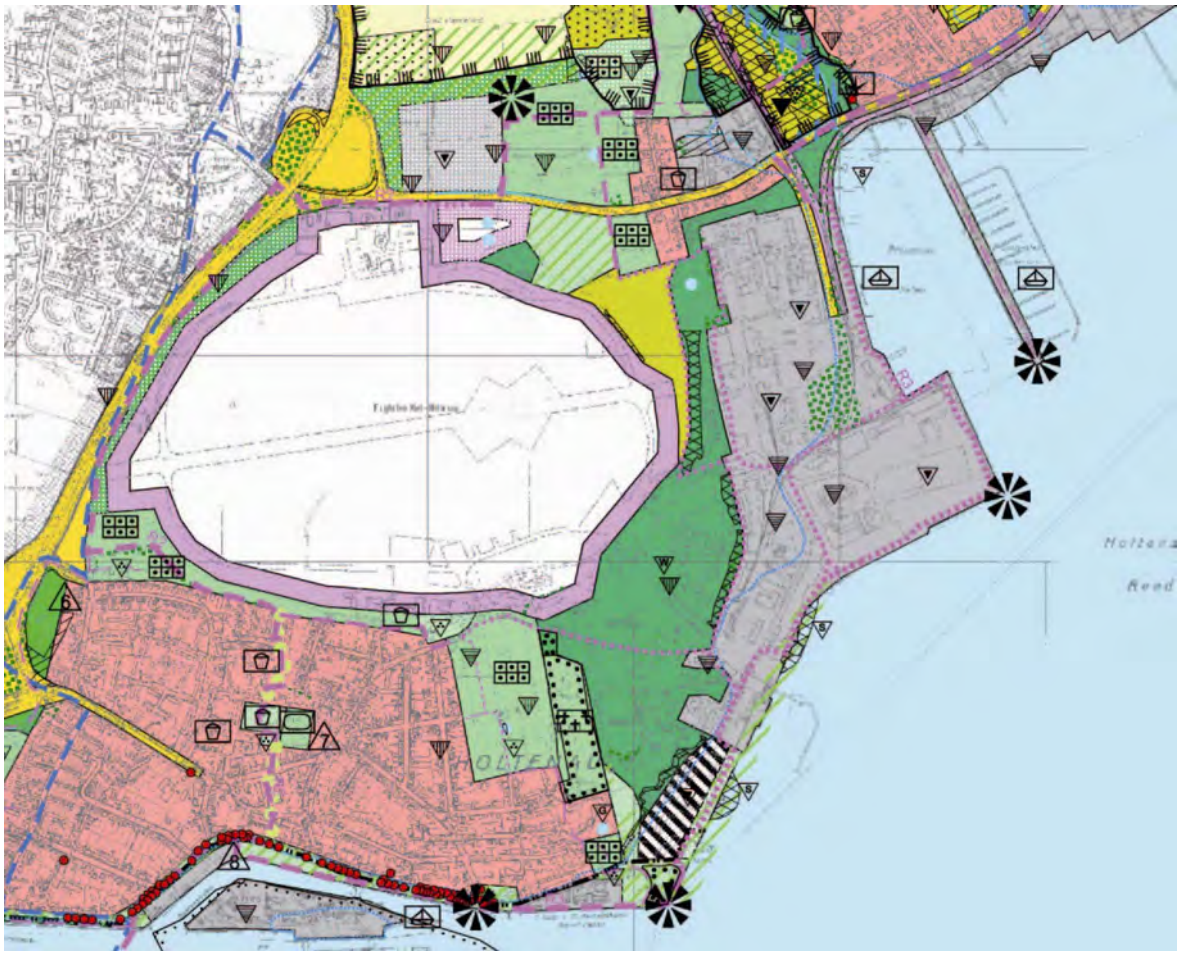


Abb. 10: Landschaftsplan Kiel (Ausschnitt)

2.5.5 Bebauungsplanung

Für Konversionsflächen schafft regelmäßig erst die Aufstellung von Bebauungsplänen die planungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben. Dies kann für die Flächen des MFG 5 erst nach Beendigung der militärischen Nutzung erfolgen. Im Zusammenhang mit der Privatisierung von Teilflächen für den Wohnungsneubau am Fördeufer südlich des Untersuchungsgebiets (Projekt „Fördeterrassen“ an der Strandstraße) wurde von der LH Kiel ein Bebauungsplanverfahren sowie das erforderliche 13. FNP-Änderungsverfahren eingeleitet. Beide Verfahren wurden nach Durchführung der frühzeitigen Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB nicht weiter geführt.

2.5.6 Genehmigung von Vorhaben

Im Rahmen des VU-Verfahrens ist zeitnah, spätestens bis zum Zeitpunkt der Freigabe der militärischen Liegenschaft, zu klären, ob die noch militärisch genutzte Fläche oder Teilbereiche dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB oder dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen sind. In einem gemeinsamen Gespräch zur Klärung der planungsrechtlichen Situation am 27.06.2011[6] mit Vertretern des Stadtplanungsamtes, des Bauordnungsamtes sowie des Rechtsamtes wurde festgestellt, dass das gesamte MFG 5-Areal als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzustufen ist. Diese Klärung ist insbesondere wichtig, da sie erhebliche Bedeutung besitzt für

[6] gemäß Vermerk vom Abstimmungsgespräch am 27. Juni 2011

- die Beeinflussung des Verkehrswertes der Konversionsfläche (§ 194 BauGB),
- ein Planungserfordernis bei einer baulichen Folgenutzung,
- die Zulässigkeit von Um- und Zwischennutzungen von baulichen Anlagen,
- die Notwendigkeit von Ausgleich- bzw. Ersatzmaßnahmen für Beeinträchtigungen bestimmter Arten und Eingriffe in die Natur und Landschaft.

Mit der Nutzungsaufgabe durch die Bundeswehr entfällt der § 37 BauGB als Genehmigungsgrundlage für Maßnahmen des Bundes und der Länder. Bauplanungsrechtlich handelt es sich bereits derzeit, z.B. bei möglichen „Zwischennutzungen", nicht mehr um Vorhaben „die der Landesverteidigung dienen". Soweit nicht ein Anspruch auf eine Baugenehmigung besteht, könnten diese Vorhaben nur zugelassen werden, wenn sie bauplanungsrechtlich, z.B. aufgrund einer Befreiung, vertretbar sind, öffentlich-rechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen und das Einvernehmen der LH Kiel besteht.

Der Bestandsschutz für bestehende Gebäude ist mit Aufgabe der militärischen Nutzung erloschen. Einzuleitende Bebauungsplan- bzw. Vorhaben- und Erschließungsplanverfahren sowie parallel durchzuführende Änderungsverfahren zum FNP werden erst mittelfristig zu Baurecht führen.

2.6 Fachrechtliche Vorgaben

Neben den vorab dargestellten Rahmenbedingungen und Konzeptdarstellungen aus formellen und informellen Planungen ist für die zukünftige zivile Nachnutzung des MFG 5-Geländes eine Reihe von fachrechtlichen Vorgaben zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere die Auseinandersetzung mit den Emissionen des Flughafens und des Gewerbelärms aus dem Werftenbereich von Friedrichsort sowie naturschutzrechtliche und wasserrechtliche Vorgaben.

Mit dem Übergang von einer militärischen in eine neue Belegung des großräumigen Areals gelten u.a. andere gesetzliche Regelungen. Die historisch gewachsene „Gemengelage" mit den vorab genannten externen Emittenten muss nunmehr einerseits in Bezug auf die beabsichtigten Folgenutzungen auf dem MFG 5-Gelände neu betrachtet werden. Andererseits sind die Folgenutzungen auch in Bezug auf durchaus sensiblen Nutzungsarten in der unmittelbaren Nachbarschaft (z.B. Schulstandort Schusterkrug) zu bewerten. Aufgrund der noch fehlenden Festlegung auf ein Nachnutzungskonzept sind für eine generelle Einschätzung der Standortentwicklung verschiedene Rechtsgrundlagen dargestellt, die u.a. Grundlage für bereits erstellte, schalltechnische Beurteilungen und Prognosen waren.

2.6.1 Immissionsschutz (Fluglärm/ Gewerbe und Industrie)

Fluglärm
Über die Lärmsituation im Bereich des Kieler Flughafens liegen zwei Gutachten vor. Zum einen eine gutachterliche Stellungnahme zur Machbarkeit einer Wohngebietsausweisung auf einer südlichen Teilfläche des Flugfeldes[7] sowie eine ältere Studie aus dem Jahre 2001 vom selbigen Büro mit Prognoserechnung inklusive Linienflugverkehr.

Der Flughafen Kiel-Holtenau ist als „Verkehrslandeplatz" eingestuft, da dort kein regelmäßiger Linienflugverkehr mehr stattfindet. Somit ist das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm eigentlich nicht anzuwenden. Die Werte können aber als Hilfsgröße herangezogen wer-

[7] BeSB GmbH Berlin Schalltechnisches Büro: Gutachterliche Stellungnahme Nr. 5271.1-10, Machbarkeit eines Wohngebietsausweisung am Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau unter dem Aspekt der Fluglärmbelastung, Stand 19.01.2011, Berlin

den. Bezüglich der akustischen Anforderungen an Baugebiete werden die Vorgaben der DIN 18005 Teil Beiblatt 1 herangezogen. Bei Einhaltung der dort aufgeführten Orientierungswerte, z.B. 55 dB tags und 45 dB nachts im Allgemeinen Wohngebiet, ist eine entsprechende Nutzung grundsätzlich möglich. Allerdings sollte dann die Umsetzung zusätzlicher planerischer Schallschutzmaßnahmen geprüft werden.

Für die gutachterliche Bewertung der Lärmemissionen wurden insbesondere nachfolgende Vorbelastungen und Voraussetzungen mit berücksichtigt:

- keine Autorotationsflüge, die den Verkehrslandeplatz nutzen,
- Gewerbelärm westlich der Bundesstraße B 503 (gutachterliche Einschätzung: ohne Einfluss),
- Bundesstraße B 503 gemäß Lärmkartierung SH,
- Übernahme der ungefähren jährlichen Flugbewegungszahlen von 2001 (ca. 24.000), was in etwa einer 44 %-igen Steigerung der Gesamt-Flugbewegungen in Bezug auf die realen Flugbewegungen des Jahres 2009 entspricht (2009: 16.000/Jahr und 2010: 14.918/Jahr)[8].

Im Ergebnis wird festgestellt, dass in Bezug auf die zu bewertende Wohnnutzung im Süden des Flugfeldes ein angemessener Schutz vor Lärmbelästigungen gewährleistet ist, wenn auf die Autorotationsflüge auf dem Sonderlandeplatz verzichtet wird. Der Schallpegelverteilungsplan wird bei der Bewertung der prognostizierten Lärmbelastungssituation für das MFG 5-Geländes zur Beurteilung herangezogen (siehe Kapitel 3.7).

Gewerbe/Industrie
Bei der immissionsschutzrechtlichen Betrachtung der Entwicklung des MFG 5-Geländes ist nach zwei unterschiedlichen Sachverhalten zu differenzieren:

- die schalltechnische Beurteilung der vorhandenen Situation, d.h. bereits heute von außen kommender Gewerbelärm (z.B. Gewerbe-/Industriestandorte Friedrichsort und Tonnenhof) und die daraus resultierenden Anforderungen an zivile Nachnutzungen auf dem Gelände sowie
- die schalltechnische Beurteilung einer gewerblich-industriellen Nachnutzungsoption mit Bewertung der Auswirkungen auf sensible Immissionsorte im Nahbereich durch zukünftig von „innen“ kommenden Gewerbelärm sowie die daraus resultierenden Anforderungen an die Strukturierung des Untersuchungsbereiches (z.B. Lärmkontingentierung).

Friedrichsort
Eine Betrachtung der immissionsschutzrechtlichen Vorgaben in Bezug auf die gewerblich-industriellen Standorte im Bereich Fördeufer/Prieser Strand/Christianspries (z.B. Lindenau Werft) erfolgt in Orientierung an dem Abstanderlass NRW.[9] Hier werden mit weitgehendem Bezug zu Anlagen und Betrieben der 4. BImSchV von 2006 Mindestabstände zu Wohngebieten als Orientierungswerte vorgegeben. Da eine konkrete Leistungsermittlung der relevanten Betriebe nicht erfolgt ist, sind konkrete Vorgaben ohne weitere fachgutachterliche Vertiefungen nicht möglich. So kann beispielsweise eine aktuelle Kategorisierung der Lindenau Werft – eigentlich als eine „Schiffswerft mit Produktion im Freien“ in Abstandsklasse II mit einem Mindestabstand von 1.000 m – aufgrund der wirtschaftlichen Situation des Betriebes nur eingeschätzt werden. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass Mindestabstände zu der gewerblich-industriellen Kernzone an der Förde ausreichend sind, um auch im nördlichen Teilbereich des MFG 5-Geländes trotz gewerblicher

[8] Ebenda, S. 10
[9] MUNLV NRW (2007): Immissionsschutz in der Bauleitplanung – Abstände zwischen Industrie- und Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsamen Abstände (Abstandserlass), Düsseldorf

Emissionen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu sichern. Diese Einschätzung berücksichtigt jedoch nicht die Immissionen, die sich aus dem Fluglärm ergeben.

Tonnenhof
Im Zusammenhang mit der beabsichtigten planungsrechtlichen Sicherung der Entwicklung eines Wohngebietes an der Strandstraße (Projekt „Förderterrassen“) und der problematischen Nachbarschaft zum Tonnenhof wurden bereits seit 1999 eine Vielzahl Untersuchungen zum Immissionsschutz in Auftrag gegeben. Diese Gutachten wurden zumeist zur Erstellung abwägungsrelevanter Materialien zum Bebauungsplanverfahren Nr. 857 bzw. FNP-Änderungsverfahren durch die LH Kiel in Auftrag gegeben. Im Zeitraum 2001 bis 2008 sind intensive Abstimmungsprozesse zur Klärung der Immissionsschutzproblematik durchgeführt worden. Die divergierenden Einschätzungen der Lärmgutachter der LH Kiel zu den Darstellungen des WSA bezüglich einer verträglichen bzw. unverträglichen Nachbarschaft zwischen heranrückender Wohnbebauung und unmittelbar angrenzendem Gewerbebetrieb konnten nicht ausgeräumt werden. Das Bebauungsplanverfahren ruht zurzeit. Die Wohngebäude wurden aufgrund der siedlungsstrukturellen Vorprägung des Gebiets auf der Grundlage des § 34 BauGB genehmigt.

Machbarkeit Bauhafen
Im Zusammenhang mit einer für die Jahre 2013 - 2018 geplanten temporären Einrichtung eines Bauhafens zur Versorgung der Baustelle zur festen Fehmarnbeltquerung wurde im Jahr 2010 eine Vorabprüfung zur Machbarkeit auf dem MFG 5-Gelände durchgeführt. Im Rahmen dieser Vorprüfung wurde im Oktober 2010 eine schalltechnische Stellungnahme zur Bewertung der möglichen Lärmbelastung erstellt[10]. Der geplante Betrieb von Lager- und Produktionsstätten wurden auf seine Verträglichkeit mit den Anforderungen der TA Lärm bewertet. Insgesamt wurden 16 Immissionsorte in Randbereichen zum Untersuchungsbereich festgelegt. Als gewerblich vorbelastete Bereiche werden u.a. der Tonnenhof und die Südseite Prieser Strand berücksichtigt. Die Ermittlung der Hafen- und Gewerbelärmimmissionen erfolgt über den Ansatz von flächenbezogenen Schallleistungspegeln Lw. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an der nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung eingehalten werden. Für die Berechnung von Mindestabständen oder zur Festlegung von Schutzmaßnahmen ist gemäß DIN 18005 Teil 1 für Industriegebiete mit Lw= 65 dB(A), für Gewerbegebiete mit Lw= 60 dB(A) sowohl tagsüber als auch nachts zu rechnen. Diese Werte sind demnach als Anhaltswerte für nicht eingeschränkte Industrie – und Gewerbegebiete anzusehen. Für die vorläufige Planung wurden verschiedene Varianten für die Fertigung von Brücken und Tunnelelementen entwickelt und durchgerechnet.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass tagsüber ein realistischer Bauhafenbetrieb möglich ist, ohne dass erhebliche Belästigungen in der Nachbarschaft zu erwarten sind. Dabei ist mit Ausnahme der Randbereiche zum Schulstandort Schusterkrug sowie zu den Förderterrassen ein Emissionsansatz von nicht eingeschränkten Industriegebieten zulässig. Nachts sind jedoch Einschränkungen erforderlich, die einen Nachtbetrieb nur sehr schwer möglich machen.

Nach derzeitigem Sachstand kann eine Gesamtbetrachtung des Gewerbelärms nicht erfolgen, da fachgutachterliche Grundlagen und Bewertungen nicht für alle vorhandenen und geplanten Emittenten vorliegen. Die dargestellten Ausführungen betrachten Teilaspekte und sind durch entsprechende Ermittlungen zu einer kongruenten Gesamtbetrachtung zusammenzuführen.

[10] LAIRM CONSULT GmbH (2010): Schalltechnische Stellungnahme zum Betrieb des geplanten temporären Bauhafens in Kiel-Holtenau, Stand: 08.10 2010, Hannover

2.6.2 Naturschutzrecht / Forstrecht

Innerhalb des Untersuchungsbereichs bestehen keine naturschutzrechtlichen nationalen oder internationalen Schutzgebiete. Im näheren und weiteren Umfeld liegt nur ein nationales Schutzgebiet und im Umfeld von ca. 2,5 km befinden sich zwei internationale Schutzgebiete (Natura 2000)[11]: das FFH-Gebiet „Kiel Wik / Bunkeranlage“ (DE 1626-325) und das FFH-Gebiet „Gorkwiese Kitzeberg“ (DE 1627-322).

Unmittelbar nördlich der Straße Prieser Strand grenzt das Landschaftsschutzgebiet „Zwischen Heischertal und Schilkseer Steilküste“[12] mit einem südlichen Ausläufer (Tal der Stekendammsau) an. Die Gesamtgröße beträgt ca. 690 ha. Das nördlich angrenzende Heischertal und das Tal der Stekendammsau sind durch Ausspülungen der letzten Eiszeit entstanden. Dieses Tal ist heute durch das gleichnamige Gewässer (Stekendammsau) sowie begleitende Biotope wie z. B. Schilfröhricht, Feucht- und Kohldistelwiesen, Quellfluren und unterschiedliche naturnahe Gehölzbestände gekennzeichnet.

Aufgrund der Abstände zwischen Untersuchungsgebiet und Schutzgebieten sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Forstrecht
Ein Wald kann nach § 1 Abs.2 LWaldG unterschiedlichen Funktionen (Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion) unterliegen. Wald ist grundsätzlich zu erhalten, naturnah zu entwickeln, zu mehren und in seiner nachhaltigen Bewirtschaftung zu sichern. Nach § 4 LWaldG müssen die Träger öffentlicher Vorhaben bei Planungen und Maßnahmen die Funktionen des Waldes angemessen berücksichtigen. Eine Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart ist nach § 9 LWaldG möglich. Über eine Genehmigung entscheidet die Forstbehörde im Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde. Die Umwandlung ist zu versagen, wenn Schutz- oder Naturwald beeinträchtigt würde oder benachbarter Wald gefährdet wäre.

Nach § 17 LWaldG darf jeder Mensch den Wald zum Zwecke der naturverträglichen Erholung und auf eigene Gefahr betreten, wobei zur Nachtzeit das Betreten auf die Waldwege beschränkt ist. Nach § 20 LWaldG darf der Wald nur mit vorheriger Genehmigung der Forstbehörde für die Allgemeinheit gesperrt werden. D.h. normalerweise muss der Wald für die Öffentlichkeit zugänglich gehalten werden. Auch auf ehemaligen Militär-Liegenschaften, die zivil umgewidmet werden, muss grundsätzlich eine Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit gewährleistet sein.

Von Bedeutung für die Nutzbarkeit von Flächen in der Nachbarschaft von Wald ist § 24 LWaldG. Hier wird insbesondere zur Verhütung von Waldbränden, wegen der besonderen Bedeutung von Waldrändern, für den Naturschutz und zum Schutz vor Gefahren durch Windwurf für Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB ein Mindestabstand von 30 m (Waldschutzstreifen) festgelegt. Der Waldschutzstreifen ist nachrichtlich in Bauleitplänen darzustellen. Eine Unterschreitung des Abstandes ist nur in Ausnahmefällen mit Genehmigung möglich.

Die Waldeigenschaft von Flächen wird durch die Forstbehörden festgestellt. Dazu liegt von der zurzeit zuständigen Forstabteilung der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) eine Forstbetriebskarte[13] des Bundesforstamtes Plön von 1998 vor, in dem alle

---

11 Landwirtschafts- und Umweltatlas des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Internetzugriff für die Schutzgebietsrecherche am 21.07.2011

12 Stadtverordnung vom 10.12.1992, Infoblatt der Stadt Kiel (2005): Landschaftsschutzgebiete in Kiel, zwischen Heischer Tal und Schilkseer Steilküste

13 zur Verfügung gestellt von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Geschäftsbereich Bundesforst, Abteilung PCI, Fachgebiet FE Nord, Hannover, durch Frau Berlin, am 17.10.2011

Waldflächen innerhalb der Liegenschaft im Sinne des Waldgesetzes abgegrenzt und mit wichtigen Forstbetriebsdaten wie Bestandsarten und –alter untersetzt sind. Diese Angaben stellen für die Forstbehörden die Grundlage für alle Beurteilungen (z.B. im Rahmen von Verfahren nach BauGB) dar. Die Forstbetriebskarte der BIMA wird beim Übergang der Zuständigkeit an die zivile Verwaltung übergeben und von der zivilen Forstverwaltung weiter genutzt.[14]

2.6.3 Wasserrecht

Hochwasserschutz
Grundlage des Küstenschutzes in Schleswig-Holstein ist der so genannte „Generalplan Küstenschutz“ von 2001.[15] Das Untersuchungsgebiet liegt im Bereich von Küstenkilometer 150,0.

Entsprechend des Generalplans Küstenschutz wird der gesamte schmale Uferstreifen im Untersuchungsgebiet als „Flachküste“ eingestuft. Als „Küstenniederung“ werden alle Flächen unterhalb von 3,0 m ü. NN dargestellt. Der Tidenhub der Ostsee beträgt im Bereich der Kieler Förde 0,17 m und fällt damit vergleichsweise gering aus.[16]
Grundsätzlich sind alle tiefen Lagen von unter 3 m ü. NN hochwassergefährdet. Davon sind innerhalb des Untersuchungsgebietes im Wesentlichen die unmittelbar an der Böschung liegenden Flächen betroffen. Die 3 m-Höhenlinie ist im Plan 2 markiert. Diese Höhenlinie dient auch als Grundlage für die Ermittlung der Gebietskulisse für Risiko-Gebiete nach Europäischer Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie (HWRM-RL, EU-Richtlinie 2007/60/EG), wobei bei dieser spezifischen Betrachtung auch andere Kriterien zur Feststellung eines potenziellen „Risikos“ herangezogen werden. Nicht alle Flächen unterhalb einer Höhe bis 3 m ü. NN sind daher als „Risiko-Gebiet“ im Sinne der EU-Richtlinie eingestuft. Innerhalb des Untersuchungsgebietes gehören nur relativ kleine Teilflächen zu dieser Gebietskulisse (insbesondere ein Teil der Betriebsflächen vom Tonnenhof). Diese Flächen sind in der SWOT-Analyse dargestellt. Die Höhen des weitgehend ebenen Unterlandes liegen zwischen 3,0 m ü.NN und 5,0 m ü.NN. Die Bemessungswasserstände werden aktuell für das hundertjährige Hochwasser (HQ 100) im Bereich des Ostufers der Kieler Förde mit 2,50 m ü.NN und für das zweihundertjährigen Hochwasser (HQ 200) mit 2,60 m ü.NN angenommen. Der Klimazuschlag für die kommenden 100 Jahre fordert für Maßnahmen des Hochwasserschutzes eine Aufhöhung um 0,50 m. Aus diesen Rahmenbedingungen lässt sich für die meisten Flächen innerhalb des Untersuchungsgebietes ein auch langfristig relativ geringes Hochwasserrisiko ableiten.

Gewässerschutzstreifen
Für Küstengewässer setzt das Naturschutzrecht bestimmte Schutzstreifen fest. Alle damit verbundenen Regelungen (Bauverbote bzw. Antragserfordernisse) sind entsprechend nur im Außenbereich zu beachten, nicht im Innenbereich. Folgende Bindungen bezüglich des Gewässerschutzstreifens sind zu beachten:

Im Außenbereich bei Küstengewässern in einem Abstand von mindestens 100 m von der Mittelwasserlinie der Ostsee landwärts dürfen keine baulichen Anlagen errichtet oder wesentlich geändert werden.

---

[14] pers. Mitteilung von Herrn Falkenhorst, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Forstabteilung, Alt Bennebek am 17.10.2011

[15] Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (2001): Generalplan Küstenschutz – Integriertes Küstenschutzmanagement in Schleswig-Holstein, Kiel

[16] Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein (2004): Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie – Landesinterner Bericht zur Analyse der Belastungen auf die Gewässer der Flussgebietseinheit Schlei/Trave – Bestandsaufnahme der Gewässer und Einschätzung der Zielerreichung, Kiel

Eine Umnutzung des Geländes innerhalb des 100 m Streifens bedarf eines Ausnahmeantrages. Ausnahmen werden unter anderem für bauliche Anlagen, die allein oder im Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild oder die Stadtgestalt prägen oder von städtebaulicher Bedeutung sind, erteilt. Die Grundlage hierfür wird im Rahmen der Bauleitplanung geschaffen.

2.6.4 Bodenschutz

Zweck des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG) ist es, die Funktionen des Bodens nachhaltig zu sichern oder wieder herzustellen. Dazu sind u. a. schädliche Bodenveränderungen abzuwehren. Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sind so weit wie möglich zu vermeiden. Nach § 1a (2) BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Zur Ausführung und Ergänzung des BBodSchG dient in Schleswig-Holstein das Landesbodenschutz- und Altlastengesetz (LBodSchG)[17]. Ziele des Landesgesetzes sind die Funktionen des Bodens auf Grundlage Bundes-Bodenschutzgesetzes zu schützen, zu bewahren und wiederherzustellen.

Nach § 2 und § 3 LBodSchG besteht bei Verdacht auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten eine Mitteilungs- und Auskunftspflicht gegenüber der zuständigen Behörde. Die Bodenschutzbehörden erhalten alle für die Arbeit nötigen Betretungs- und Untersuchungsrechte, insbesondere zur Entnahme von Boden- Wasser-, Bodenluft- und Aufwuchsproben und zur Errichtung von Messstellen.

2.7 Lokale Planung – Stadtteile und Areale

Im Jahr 2008 begann eine intensive konzeptionelle Auseinandersetzung mit der zivilen Nachnutzung des MFG 5-Geländes. Die wichtigsten Planungsideen sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt. Diese betreffen sowohl den Untersuchungsbereich MFG 5 wie auch die Betrachtung der Entwicklungsmöglichkeiten der angrenzenden Siedlungs- und Freiflächen.

2.7.1 Planungsideen 2008

Im Frühjahr/Sommer 2008 erarbeiteten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Stadtplanungsamtes Struktur- und Nutzungskonzepte für die Entwicklung des MFG 5-Geländes nach Aufgabe der militärischen Nutzung. Wesentliche Aufgabe war es, Nutzungsvorschläge für den Gesamtbereich mit angrenzenden Flughafen und Plüschowhafen zu entwickeln und adäquat in das städtebauliche Gefüge Holtenau – Friedrichsort – Förde einzubinden. Eine Arbeitsgruppe entwickelte daraufhin unter verschiedenen Planungsansätzen zwölf Planungsvarianten. Grundlage für alle planerischen Überlegungen war der Erhalt des Kieler Flughafens mit der Start- und Landebahn. Die Planungsideen 2008 sollten der Verwaltungsspitze als Diskussionsgrundlage und als Entscheidungshilfe dienen. Als Fazit wurde die Weiterentwicklung eines Konzeptansatzes mit einer Nutzungsmischung mit den Schwerpunkten Freizeit/Tourismus, Wohnen, Marina, Mischgebiet und eingeschränktem Gewerbe empfohlen und später so beschlossen.

[17] Gesetz zur Ausführung und Ergänzung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (Landesbodenschutz- und Altlastengesetz - LBodSchG), vom 14.3.2002 (GVOBl. Schl.-H., S. 60, zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.06.2007, GVOBl. Schl.-H., S.292)

Im Frühjahr 2010 wurden die Nutzungskonzepte den Ortsbeiräten von Holtenau und Pries/Friedrichsort in einer gemeinsamen Sitzung vorgestellt. Die Realisierung der historischen Chance zur attraktiven Verknüpfung beider Ortsteile sollte in weitere Planungs- und Wettbewerbsverfahren mit umfassender Öffentlichkeitsbeteiligung eingebunden werden.

Abb. 11: Planungsideen 2008

2.7.2 Beschluss Flughafen Kiel 2010 / Rahmenplan Airpark Kiel 2011

In der Kieler Ratsversammlung vom 9. Dezember 2010 wurde beschlossen, den Kieler Flughafen zu einem vitalen Gewerbepark mit Landebahn (Arbeitstitel „Airpark Kiel“) unter Einbeziehung und Stärkung der heutigen Unternehmen und Arbeitsplätze zu entwickeln. Im September 2011 wurde das Flughafengelände mit Ausnahme einer südlichen Teilfläche von der LH Kiel erworben. Seit dem 1. Januar 2012 ist die Kieler Flughafengesellschaft mbH als bisheriger Betreiber eine 100 %ige Tochter der Seehafen Kiel GmbH & Co KG.

Um eine rechtliche Grundlage zur räumlichen Weiterentwicklung zu schaffen, wurde im Bearbeitungszeitraum Juli bis Dezember 2011 eine städtebauliche Rahmenplanung für das Gesamtareal erarbeitet. Hintergrund ist die gewünschte Entwicklung von Gewerbegebieten mit Landebahn, die mittelfristig zu einem kostenneutralen Betrieb des Flughafens führen. Die Rahmenplanung soll - neben der Entwicklung eines Handlungskonzeptes mit Kostenprognose und Maßnahmenkonzept - insbesondere als Basis für etwaige weitere Verfahren zur Schaffung von Planungs- bzw. Baurecht dienen. Dabei sollte den rechtlichen Aspekten besonderes Gewicht beigemessen werden. Hierbei stand die Frage im Vordergrund, wie sicher Planungsrecht innerhalb des Betriebsgeländes geschaffen und Vorhaben umgesetzt werden können, ohne die Betriebsgenehmigung nach § 6 Abs. 4 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) von 1995 bzw. die Planfeststellung zu gefährden.

Die Rahmenplanung mit dem Stand März 2012 beinhaltet als wesentliche Konzeptbausteine für das Nutzungskonzept eines Gewerbeparks unmittelbar südlich der Boelckestraße (ca. 2,4 ha) vier Baufelder: flugplatzaffines Gewerbe nördlich des Taxiways (Phase I, Neubau incl. optionaler Erweiterung, ca. 6,5 ha) sowie zwei weitere Baufelder südlich des Taxiways (Phase II, Neubau, ca. 7,4 ha).

Die konkreten Auswirkungen bezogen auf das MfG 5 Areal lassen sich wegen fehlenden Konkretisierungsgrades derzeit noch nicht abschließend beurteilen.

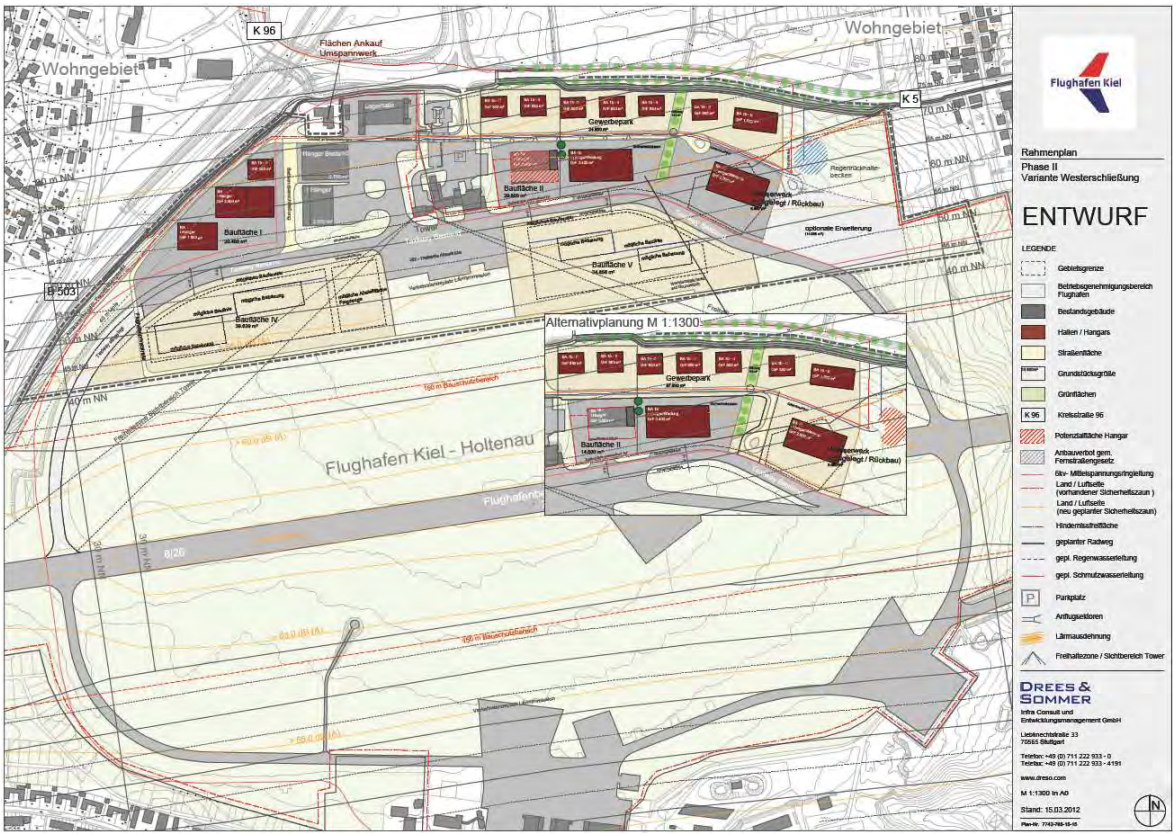


Abb. 12: Nutzungskonzept Airpark Kiel

2.7.3 Beschluss zur Einleitung des Konversionsprozesses 2010 / Beschluss zur Einleitung Vorbereitender Untersuchungen 2011

In Vorbereitung des absehbaren Umzugs des Marinefliegergeschwaders 5 nach Nordholz (Niedersachsen) hatten Bau- und Wirtschaftsausschuss der LH Kiel im Frühjahr 2010 beschlossen, den Konversionsprozess einzuleiten. Grundlage für diesen Prozess sollte die Beauftragung einer Standort- und Bedarfsanalyse sein. Der gefasste Beschluss sieht die Entwicklung eines vitalen, mischgenutzten Quartiers mit Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Segeln, Tourismus, Sport und Gemeinbedarfsflächen vor.

Mit Beschluss der Ratsversammlung der LH Kiel vom 17. Februar 2011 zur Einleitung von Vorbereitenden Untersuchungen (VU) nach § 165 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 141 BauGB wurde dieser Prozess präzisiert.

2.7.4 Machbarkeitsstudie Windenergie

Die Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungsgesellschaft GmbH (KiWi) hat im Sommer 2011 das Büro Logistik Service Agentur GmbH (Bremerhaven) mit einer Standortanalyse/Konzeptentwicklung für das MFG 5 in Kiel als produktions- und logistikaffines Industrie- und Gewerbegebiet für den Windenergie-Sektor beauftragt. Wesentliche Zielkriterien der bisherigen Konzeptentwicklung ist eine Ausrichtung auf die Entwicklung eines Zulieferstandortes für die Windenergieindustrie sowie für weitere wasserorientierte Betriebsansiedlungen mit einer Mindestgröße von 32 ha für Produktion/Dienstleistung/

Forschung/Entwicklung und einer Mindestkajenlänge von 120 m. Zu verschiedenen Zeitpunkten der Gutachtenerstellung fanden gemeinsame Abstimmungstermine unter den verfahrensbeteiligten Akteuren statt.

Mittlerweile wurden die Untersuchungen abgeschlossen, aber noch nicht veröffentlicht. Die inhaltliche Ausrichtung des Gutachtens hat sich vom Thema Offshore orientierte Einrichtungen auf die Zielgruppe „Zulieferbetriebe für die Windindustrie“ verlagert. Weitere Ausführungen sind dem Kapitel 4.6.2 zu entnehmen.

2.7.5 Integrierte Stadtteilentwicklungskonzepte Kiel Holtenau und Pries / Friedrichsort

Im Herbst 2011 wurde eine aus Planungs- und Beratungsbüros bestehende Arbeitsgemeinschaft[18] mit der Erstellung eines Integrierten Stadtteilentwicklungskonzeptes (INSEK) für die Stadtteile Holtenau und Pries / Friedrichsort beauftragt. Gegenstand des Planverfahrens ist die Erstellung eines integrierten Handlungskonzeptes auf der Grundlage einer umfassenden Bestands-/SWOT-Analyse und einer Entwicklungsstrategie mit Leitbildern. Ziel ist es u.a. Bedarfe, die aus den Stadtteilen für das MGF5 Areal resultieren, aufzuzeigen und in die vorbereitende Untersuchung mit einzuspeisen. Die jeweiligen Arbeitsergebnisse werden im Rahmen von Werkstattveranstaltungen mit der Verwaltung und der Beteiligung der Öffentlichkeit intensiv diskutiert und abgestimmt. Der Verfahrensabschluss ist für den März 2013 terminiert.

Im Herbst 2012 wird ein Zwischenbericht zu den bisherigen Analyseergebnissen sowie einer Entwicklungsstrategie vorgelegt. Eine erste Abstimmung unter den beteiligten Akteuren der Planverfahren MFG 5 und INSEKK hat stattgefunden. Eine Intensivierung des Abstimmungsprozesses ist beabsichtigt.

2.8 Zwischenfazit

Im Zuge einer zusammenfassenden Betrachtung der übergeordneten Rahmenbedingungen lassen sich insbesondere zwei Sachverhalte mit besonderer Relevanz für die zukünftige Entwicklung des Areals sowie der angrenzenden Siedlungs- und Freiflächen darstellen:

- Das MFG 5-Areal verfügt über eine herausragende Lagegunst in seiner gesamtstädtischen Positionierung an der Kieler Förde. Es stellt einen stadt- und naturräumlichen Trittstein mit großen Potenzialen für die im Rahmen übergeordneter (z.B. INSEKK, Kiel 2030) wie auch örtlicher Planungen (z.B. Planungsideen 2008) geforderten Öffnung der Stadt zur Förde sowie einer Verflechtung der angrenzenden Stadtteile miteinander dar. Die Konversion dieser Fläche besitzt ein hohes Transformationspotenzial für eine hochattraktive Einbindung von gesamtgesellschaftlichen Zukunftsthemen in die Stadtentwicklung Kiels. Insbesondere die politische Beschlusslage mit einem Bekenntnis zu einem mischgenutzten Quartier, die naturräumliche Ausstattung (Wald, Topographie), die Lage an der Förde sowie konkrete Entwicklungsansätze z.B. durch Wohnungsbauprojekte in unmittelbarer Randlage, weisen in diese Richtung.
- Eine hohe Lagegunst des MFG 5-Areals ergibt sich auch aus der hervorragenden infrastrukturellen Anbindung an Straße, Bahn, Wasser und Luft.

[18] petersen pörksen partner Architekten/Stadtplaner (Hamburg + Lübeck); konsalt – Gesellschaft für Stadt- und Regionalanalysen; CIMA Beratung + Management GmbH (Hamburg)

- Grundsätzlich sind die aufgeführten Bindungen, die sich aus den fachrechtlichen Vorgaben ergeben bei der weiteren Konzeptentwicklung zu berücksichtigen. Dabei wird neben den naturräumlichen und immissionsschutzrechtlichen Restriktionen vor allem der zukünftige Umgang mit vorhandenen Bodenverunreinigungen eine Rolle spielen.

Übergeordnete Vorgaben für eine eindeutige Nutzungseignung des Areals und damit ein deutlich begrenzter Nutzungskorridor lassen sich nicht feststellen. Es besteht das dringende Erfordernis, den Siedlungsraum Holtenau und Pries/Friedrichsort mit MFG 5-Gelände und dem Airpark Kiel in einen integrativen **Planungsprozess** einzubinden, der aufgrund der gesamtstädtischen Bedeutung alle Nachnutzungsoptionen in einen Gesamtzusammenhang stellt. Dieser Prozess bedarf einer intensiven Einbindung der Öffentlichkeit. Dies kann durch die Verknüpfung der Planungen für das Stadtteilentwicklungskonzept Holtenau und Pries/Friedrichsort mit den Vorbereitenden Untersuchungen gelingen.

3. Bestandserfassung und Bestandsbewertung

3.1 Bau- und Nutzungsstruktur / Denkmalschutz / Eigentumsverhältnisse

In Kapitel 2.1 ist bereits einleitend die grobe Strukturierung des Plangebiets der Vorbereitenden Untersuchungen beschrieben worden Der ca. 125 ha große Gesamtbereich setzt sich aus ca. 80 ha Holtenauer Unterland und ca. 45 ha Wasserfläche zusammen. Davon gehören die Flächen des Tonnenhofs (ca. 2,3 ha), weite Teile der westlichen Uferzone am Plüschowhafen (ca. 2,4 ha) sowie der mischgenutzte Siedlungsbereich südlich der Straße Schusterkrug (ca. 4,1 ha, außerhalb des Militärgeländes des MFG 5. Der Standort des MFG 5 selber gliedert sich aus funktionalen und bauhistorischen Gründen grob in drei Bereiche:

- den Kasernenbereich Nord mit Wache und Zugang vom Schusterkrug und dem Kasernenhof-Ensemble aus den 1930er Jahren,
- den Kasernenbereich Süd mit den historischen Gebäuden der ersten Nutzungsphase des Marine-Seeflughafens und
- dem militärischen „Infrastrukturbereich“ mit den Hubschrauberhallen und dem Flugbetriebsbereich an der Förde.

Das gesamte Areal umfasst über hundert Baulichkeiten, darunter Kasernen, Verwaltungsbauten, Wohn- und Wirtschaftsgebäude, Wartungshallen für Kfz, Flugzeughallen sowie militärische und soziale Einrichtungen. Der größte Teil der überwiegend in Backstein ausgeführten Bauten stammt aus den 1930er Jahren. Die Analyse der Bau- und Nutzungsstruktur unterteilt den VU-Bereich in insgesamt 11 Teilbereiche, die nachfolgend zusammenfassend mit ihren wesentlichen Strukturmerkmalen von Süden nach Norden beschrieben werden.

Für die Ermittlung von Nachnutzungspotenzialen zu einzelnen Häusern wurde im Frühjahr 2012 ein Gebäudekataster auf der Grundlage einer Begehung mit detaillierter Bestanderhebung erstellt, der dem Auftraggeber separat zur Verfügung gestellt wird. Aussagen zur Nachnutzbarkeit werden zu diesem Zeitpunkt nicht getroffen. Insgesamt lässt sich allgemein feststellen, dass allein die Erfordernisse der energetischen Sanierung und des Brandschutzes zu erheblichen Anforderungen bzw. Aufwendungen im Zusammenhang mit der zivilen Nachnutzung der allermeisten Gebäude führen wird.

Teilbereich I: MFG 5 – Sport und Verwaltung
Der Teilbereich I wird durch die Strandstraße mit dem Tonnenhofgelände, den Grünbereichen des westlich benachbarten Friedhofes und durch ausgeprägte Waldbestände des Fördehanges abgegrenzt (Größe ca. 5,2 ha). Mit dem Abriss des südlichen Kasernenbereichs (heute: Wohnungsbauprojekt Fördeterrassen) bildet dieser Bereich das heutige Entree im Süden des MFG 5-Geländes. In diesem Bereich konzentrieren sich mit den zwei Stabsgebäuden (Häuser Nr. 17 und Nr. 20) und dem Haus Nr. 22 mit der Flakgeschützplattform aus den 1930erJahren sowie den eingeschossigen Unterkunftsgebäuden (Häuser Nr. 23 und Nr. 24) der älteste Gebäudebestand aus der Gründungszeit vor dem Ersten Weltkrieg. Auf dem Oberland werden diese Militärgebäude durch den attraktiv gelegenen Sportplatz und die Sporthalle Süd ergänzt. Diese Sporteinrichtungen werden schon heute von Vereinen aus den angrenzenden Stadtteilen genutzt.
Die beinahe idyllisch in die naturräumliche Dramatik zwischen Unterland und Oberland eingebettete historische Bauensemble verfügt über eine hohe Lagequalität. Das ehemalige Unteroffiziersheim (Haus Nr. 21) steht leer und bildet eine Potenzialfläche für Neubauten.

Teilbereich II: WSV/WSA - Tonnenhof
Das durch den Tonnenhof genutzte Areal zwischen Strandstraße und Förde wird durch ein- bis zweigeschossige Hallen und Verwaltungsgebäude sowie Lager- und Rangierflächen geprägt (Größe ca. 2,4 ha). In Nachbarschaft zu der Wohnbebauung der Fördeterrassen und für nicht-gewerbliche Nachnutzungsoptionen im Südbereich des MFG 5 stellt es mit seinen Emissionen eine problematische Nutzung dar. Die durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck (WSA) im Auftrag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) betriebene Einrichtung wird derzeit über die Holtenauer Reede erschlossen. Detaillierte Angaben zum Tonnenhof sind dem nachfolgenden Kapitel 3.2 zu entnehmen.

Teilbereich III: MFG 5 – Büros, Werkstätten, Infrastruktur
Zwischen dem Fördeufer mit den beiden historischen Rampen für Wasserflugzeuge und dem Fördehang befindet sich der stark durchgrünte Teilbereich II (Größe ca. 11 ha). Neben den Waldbeständen und großen Abstellplätzen im Süden wird dieser Bereich durch die straßenbegleitende Reihung von eingeschossigen Kfz-Wartungshallen und Werkstattgebäuden geprägt. Am nördlichen Ende befinden sich das Heizhaus und das Gebäude der Feuerwehr mit Schlauchturm. Die Bahngleise im rückwärtigen Bereich dienten ursprünglich auch der Erschließung des Heizwerkes.

Teilbereich IV: MFG 5 – Verwaltung und Repräsentanz
In ähnlicher Lage wie der Teilbereich I, befinden sich die Gebäude und Freiflächen des Teilbereichs IV (Größe ca. 2,3 ha). auf dem Oberland sehr attraktiv eingebettet in die Waldbestände der Hangsituation. Mit den Offiziersgebäuden (Häuser Nr. 38 und Nr. 40) befinden sich hier die bauhistorischen „Perlen“ des MFG 5-Areals. Das Offizierskasino ist das einzige als Kulturdenkmal mit besonderer Bedeutung in das Denkmalbuch eingetragene Baudenkmal. Mit dem halbrunden Saalbau, der Fiesenwand von Alwin Blaue und den holzgetäfelten Salons und Clubräumen verfügt es über ein hohes ziviles Nachnutzungspotenzial. Es wird auch heute schon für besondere Anlässe zur Verfügung gestellt. Im Zusammenwirken mit den anderen Gebäuden aus den 1939er Jahren (z.B. das Offiziersledigenheim) verfügt dieser Bereich über einen einzigartigen Ensemblecharakter, der für eine entsprechend hochwertige Nachnutzung eignet (z.B. Akademie, Institut).

Teilbereich V: MFG 5 – Technische Infrastruktur, Flugbetrieb
In unmittelbarer Randlage zum historischen Flughafengebäude befindet sich westlich der Waldbestände der Teilbereich V (Größe ca. 3,8 ha). Mit dem Tanklager auf dem Oberland, den Fernmeldeeinrichtungen sowie der Gärtnerei wird dieser Bereich im Übergang zum Flughafen durch technische Gebäude und Infrastruktureinrichtungen geprägt. An der Straße Eekbrook befindet sich eine Geländezufahrt, die jedoch derzeit geschlossen ist.

Teilbereich VI: MFG 5 – Hallen, Flugbetriebsbereich
Der Flugbetriebsbereich mit den Hubschrauberhallen und Werkstattgebäuden mit Bahnanschluss bilden das „Herzstück“ des MFG 5-Areals (Größe ca. 13 ha). Die im Zuge des Baus des Nord-Ostsee-Kanals aufgeschüttete und in die Förde gebaute Fläche diente zuerst als Start- und Landebereich für Flugzeuge, bevor sie ausschließlich für Hubschraubereinsätze genutzt wurde. Die großen ehemaligen Flugzeughallen (Nr. 51, jetzt Hauptlager und Nr. 52) besitzen ein hohes Nachnutzungspotenzial und sind auch von denkmalpflegerischen Interesse. Hier sind die Anforderungen zur energetischen Ertüchtigung und zum Brandschutz bei einer zivilen Nachnutzung von besonderer Bedeutung. Während der Teilbereich zur Holtenauer Reede und zum Zufahrtsbereich zum Plüschowhafen über befestigte Uferböschungen, sog. Uferdeckwerke, verfügt, befindet sich im Bereich des Plüschowhafens die ca. 120 m lange Südkaje mit einer Wassertiefe von ca.7 m. Aufgrund der Bauhöhenbeschränkung des Flughafens Kiel-Holtenau sind in diesem Hafenbereich nur max. Schiffshöhen von 43 m zulässig. Die prognostizierten Lärmemissionen des Flughafenbetriebes machen für überwiegende Flächen auf dem Plateau auch eine zukünftige

Wohnnutzung zulässig (Tagwert < 55 dB (A), siehe Plan Nr. 7 SWOT-Analyse im Kapitel 5).[19]

Teilbereich VII: MFG 5 – Halle, Hahnhof, Freiflächen
Zwischen dem Fördehang und ausgeprägten Grün- und Sportflächen befindet sich der durch die große Hubschrauberhalle und die Übungsfläche geprägte Teilbereich VII unmittelbar unterhalb der Startzone des Flughafens (Größe ca. 6,5 ha). Hiervon künden insbesondere die drei Befeuerungsmasten für die Start- und Landebahn. In zentraler Lage liegt der ehemalige Bahnhof mit Gleisanlagen und Weiche. Insbesondere die Hubschrauberhalle aus den 1970er Jahren verfügt über ein hohes Nachnutzungspotenzial.

Teilbereich VIII: MFG 5 – Wohnen, Arbeiten, Bildung, Sport
Beim Teilbereich VIII handelt es sich im Kern um das Kasernengeviert der Kasernenanlage Nord aus den Mitte der 1930er Jahre (Größe ca. 7 ha). Die von der Fassadenmaterialität und Farblichkeit überformten, zumeist zweigeschossigen Gebäude umstellen einen große Hoffläche, die als zentrale Stellplatzanlage für die umgebenden Wohn-, Verwaltungs- und Ausbildungsbereiche dient. Eine Besonderheit des MFG 5-Standortes sind die Nutzungsrechte der Britischen Armee für ein zu Wohnzwecken umfunktioniertes Verwaltungsgebäude sowie einer historischen Lager- und Wartungshalle (Haus Nr. 97). Im näheren Umfeld befinden sich mehrere dreigeschossige Kompaniegebäude – Baujahr um 1970 – sowie die große Sporthalle. Dieser Teilbereich wird durch die Grünbestände am Hang und südlich der Wache von den nördlich angrenzen Wohngebäuden am Schusterkrug abgegrenzt.

Teilbereich IX: MFG 5 – Gleisanlagen, Zoll, Segelvereine
Die Flächen zwischen dem Prieser Strand, dem Plüschowhafen, dem Flugbetriebsbereich und der Strandstraße bilden den Teilbereich IX. Dabei gehören die weitaus größten Flächenanteile der LH Kiel und sind zur Sicherung der Segelnutzung am Westufer des Plüschowhafens öffentlich gewidmet. Zu den öffentlichen Flächen gehören auch der dreigleisige Rangierbereich des ehemaligen Bahnhofs Schusterkrug und die das erschließende Gleis. Auf Basis eines privatrechtlichen Vertrags zwischen Seehafen Kiel und der Landeshauptstadt werden diese von Seehafen Kiel direkt betrieben werden. Die Gleise dienen in erster Linie der Überführung von Lokomotiven der Firma Vossloh. In früheren Zeiten waren auch noch Produkte der Lindenauwerft über diese Gleise transportiert worden. Über die besagten drei Gleise werden derzeit die Transporte von Lokomotiven mit angekoppelten Waggons (ca. 2-12 Züge pro Woche) der Firma Vossloh in die sich nördlich vom Schusterkrug befindlichen Gleise Richtung Wittenbek überführt. Zwischen Schusterkrug und Wittenbek befindet sich eine Teststrecke, die von den Loks für Testfahrten mit bis zu 60 km/h genutzt wird. Die Länge des so genannten Zugkonvois besteht im Regelfall aus 2 Lokomotiven sowie 2 Waggons, d.h. es wird für den Umschluss eine Aufstellfläche von mindestens ca. 100 - 120 m südlich der nördlichen Weiche benötigt. Aktuell wird darüber diskutiert, ob es nicht sinnvoller ist, besagte Weiche weiter nach Norden zu verschieben, um somit mehr Fläche z.B. für eine Verlagerung des Tonnenhofs zu gewinnen. Es wird weiterhin festgestellt, dass für den Umlauf auch zwei Gleise ausreichen.
Im südlichen Teilbereich verfügt der Plüschowhafen über eine ca. 120 m lange Kaje. Diese Anlegemöglichkeit wird insbesondere durch den Zoll genutzt. Der nördlich gelegene Wald wird als Durchgangsbereich zwischen den Einrichtungen der Britischen Armee am Nordufer des Plüschowhafens (Yachtclubs) und dem Zugang über die Wache Schusterkrug auf das MFG 5-Gelände genutzt.

Teilbereich X: Kleingärten, Wohnen, Bildung
Der Teilbereich X (Größe ca. 4,1 ha) beinhaltet im Wesentlichen die ein- bis zweigeschossige, traufständige Wohnbebauung aus der Zeit um 1900 auf der Südseite vom Schusterkrug, die für Familien der in der Friedrichsorter Torpedowerkstatt Beschäftigten

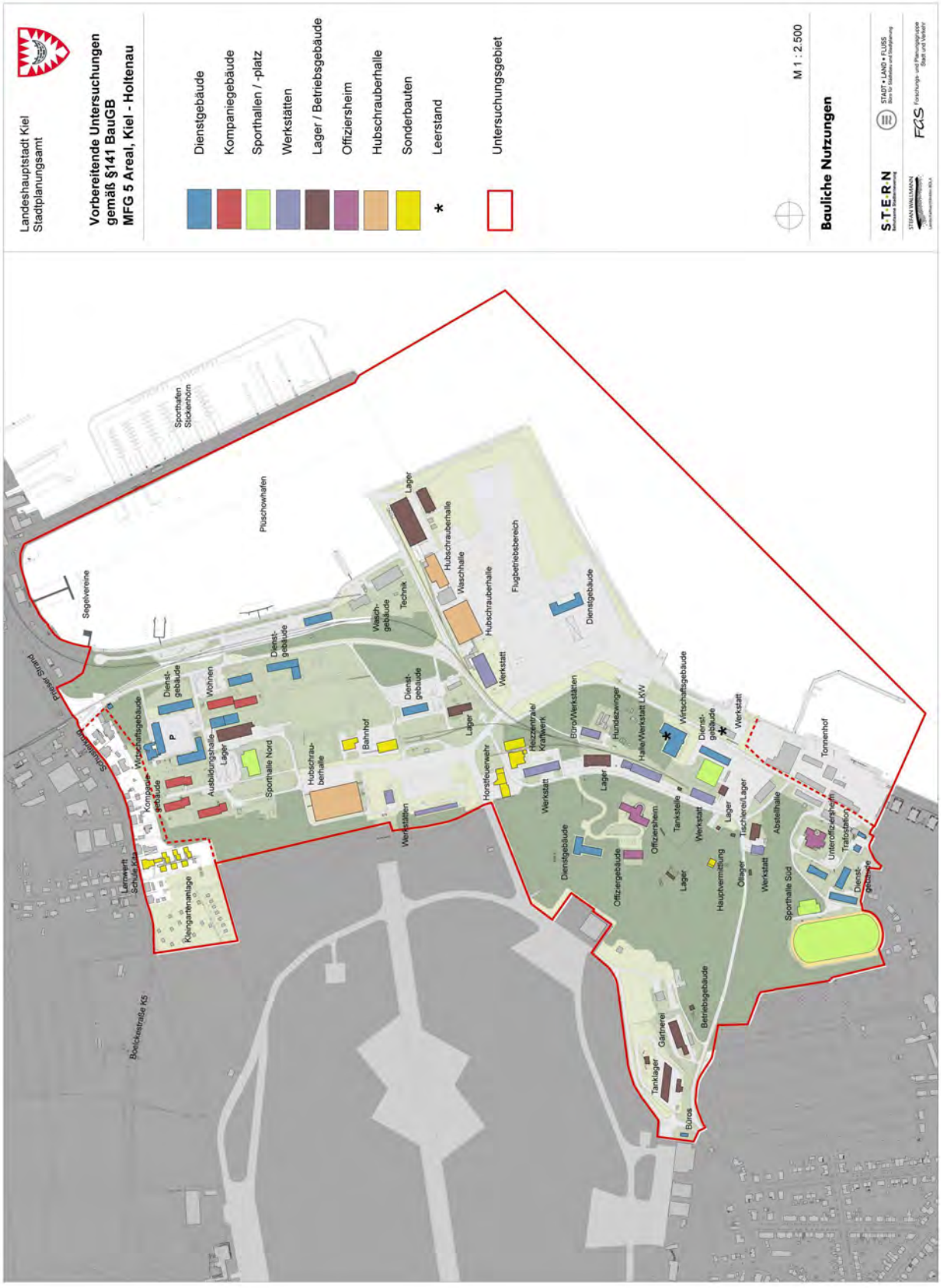
[19] BeSB GmbH Berlin Schalltechnisches Büro, Stellungnahme vom 19.01.2011 Blatt 17

errichte wurde.[20] Die heutige Nutzungsstruktur ist aufgrund gewerblicher Einrichtungen durchmischt (z.B. Autohaus, Pension, Handwerk). Die ehemalige Strandschule von 1898/99, die in den 1970er Jahren durch die Errichtung von neun Pavillonbauten erweitert wurde, wird heute durch eine Schul- und Kita-Einrichtung genutzt (Lernwerft). Westlich angrenzend befindet sich eine Kleingartenkolonie auf Flächen der LH Kiel.

Teilbereich XI: MFG 5: Grün (Wald und Freiflächen)
Der mittlere, durch Wiesen, Wald- und Gehölzbestände geprägte Teilbereich zwischen Strandstraße und dem Teilbereich VII sowie die ausgeprägten Waldbeständen im südlichen Untersuchungsbereich bilden mit insgesamt ca. 14,1 ha Größe den Teilbereich XI. Wesentliche Standortpotenziale des MFG 5-Areals sind die hohe Durchgrünung und die dramatische topographische Situation mit dem Fördehang. Beide Merkmalsbereiche mit ihren Bindungen für die zukünftige Konzeptentwicklung werden im nachfolgenden Kapitel 3.3 detailliert beschrieben.

[20] Landesamt für Denkmalpflege (2000): Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmale Schleswig Holstein, Landeshauptstadt Kiel, S. 558

Plan 1: Cluster und Teilbereiche



Plan 2: Bauliche Nutzungen

Denkmalschutz
Am 27. Oktober 2011 fand im Beisein von Vertretern des Landesamtes und der Unteren Denkmalpflege sowie in Begleitung von Vertretern des MFG 5 ein gemeinsamer Begehungstermin auf dem Gelände statt, wobei im Vorfeld zum Ortstermin der Standortleitung eine vorabgestimmte Liste der Bestände mit denkmalpflegerischem Interesse zugeschickt worden war. Darüber hinaus standen zu jedem Gebäude Ansprechpartner für Fragen zur Verfügung

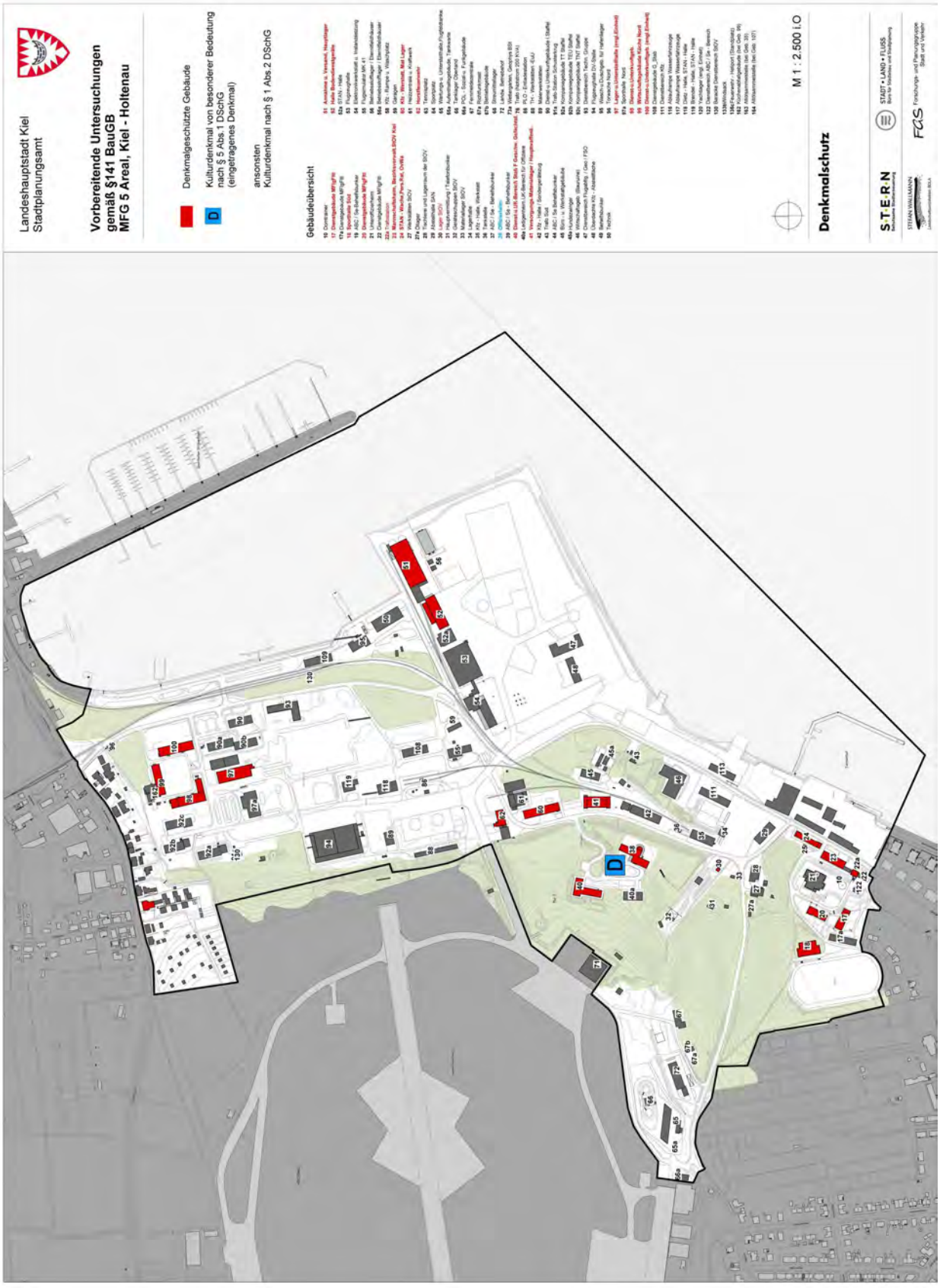
Der Termin diente der gemeinsamen Begehung und der Abstimmung/Einschätzung zur Denkmalwertigkeit einzelner Gebäude. Dabei konnte jedes der gemeinsam begutachteten Gebäude von innen und von außen besichtigt werden. Während der Vertreterin der unteren Denkmalpflege das Areal nicht bekannt war, hatte der Mitarbeiter des Landesamtes das MFG 5-Gelände und den relevanten Gebäudebestand bereits zu einem früheren Termin begutachtet.
Gemäß den Regelungen des Denkmalschutzgesetzes SH lassen sich auf dem MFG 5-Areal drei Kategorien von Kulturdenkmälern feststellen:

- bereits in Denkmalbuch eingetragenen Kulturdenkmäler (§ 5 Abs. 1 DschG),zur Eintragung ins Denkmalbuch vorgesehene Kulturdenkmäler (§ 5 Abs. 1 DschG),als sog. „einfache Kulturdenkmäler“ eingestufte Gebäude ohne förmliche Verfahren jedoch mit steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten).

Vom Landesamt wurde erläutert, dass es bei der bisherigen Einbeziehung wertvoller und schützenswerter Bausubstanz insbesondere um den Erhalt von städtebaulichen Gruppierungen geht (z.B. Gebäude um den Hofbereich der Nordkaserne, Infrastruktur-Gebäude im Umfeld der Feuerwehr, straßenbegleitende historische Bauten Südkaserne). Nach derzeitigem Sachstand unterliegen nachfolgende Gebäude und Einrichtungen den entsprechenden Kategorisierungen:

- Gebäude 38 (Offiziersheim) eingetragenes Kulturdenkmal nach § 5 Abs. 1 DSchG (eingetragen in das Denkmalbuch)
- Zur Eintragung nach § 5 Abs. 1 DSchG (Unterschutzstellung: Kulturdenkmale, die wegen ihres geschichtlichen, wissenschaftlichen, künstlerischen, städtebaulichen oder die Kulturlandschaft prägenden Wertes von besonderer Bedeutung sind, sind in das Denkmalbuch einzutragen.) sind folgende Gebäude vorgesehen:
  Gebäude 18 (Sporthalle),
  Gebäude 40 (ehem. Offizierledigenheim / Stabsgebäude),
  Gebäude 41 (Kfz-Wartungshalle),
  Gebäude 51 und 52 (Flugzeugwartungshallen),
  Gebäude 60 (Werkstatt),
  Gebäude 62 (Feuerwehr und Schlauchturm, ohne moderne Anbauten),
  Gebäude 97 (Werkstatthalle).
- Als Kulturdenkmal nach § 1 Abs. 2 DschG sind eingestuft („einfache Kulturdenkmale“):
  Gebäude 17 (ehem. Stabsgebäude),
  Gebäude 20 (ehem. Stabsgebäude),
  Gebäude 22 (Flakturm, sog. Barbara-Turm),
  Gebäude 23 (Mannschaftsheim),
  Gebäude 24 (Dienstwohnungen),
  Gebäude 30 (Nebengebäude am Schießstand),
  Gebäude 32 (Schießstand),
  Gebäude 98 (Kasernengebäude),
  Gebäude 99 (Küchen- und Speisesaalgebäude),
  Gebäude 100 (Kasernengebäude).

In der bisherigen Diskussion um den Denkmalwert einzelner Bestände aus der zuletzt aufgeführten Kategorie wurde erkennbar, dass vor allem im Zusammenhang mit zeitgemäßen Nachnutzungsoptionen z.B. die Bestände um den Hof der Nordkaserne (Häuser 98, 99, 100) einer Überplanung nicht unbedingt im Wege stehen werden. Den beiden Rampen zur Förde wurde keine Denkmalwertigkeit zugesprochen.



Plan 3: Denkmalschutz

Eigentumsverhältnisse
Die militärisch genutzte Liegenschaft des MFG 5 befinden sich laut Eigentümerkarte der LH Kiel (Stand: 06.07.2011) im Eigentum des Bundesrepublik Deutschland (die Bundesfinanzverwaltung für fast alle Flächenteile des Militärstandortes und die Bunderwasserstraßenverwaltung für den Tonnenhof, für die Böschungsbereiche am Plüschowhafen und an der Förde sowie für die Wasserfläche des Plüschowhafens). Die Fläche des Kleingartenvereins sowie ein Grundstück am Schusterkrug und der Bereich westliches Ufer Plüschowhafen befinden sich im Eigentum des Landeshauptstadt Kiel. Die weiteren gemischt genutzten Grundstücke am Schusterkrug befinden sich im Privatbesitz.

3.2 Tonnenhof

Auf dem Tonnenhof im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes werden rund 100 Tonnen jährlich gewartet. Dies entspricht ca. zwei Tonnen in der Woche. Verlagerungsversuche des ca. 2,1 ha großen Geländes scheiterten bisher, so auch eine Verlegung im Bereich des Scheerhafens. Aus Sicht des Tonnenhofes soll es am Standort zu Verbesserungen kommen, in dem die gegenwärtigen Betriebsabläufe gebündelt und verbessert werden, um so kostengünstiger und lärmverminderter arbeiten zu können. So sollen u.a. laute Aktivitäten eingehaust und weniger Kranbewegungen – diese werden als besonders lärmbelastend angesehen – erforderlich werden. Eine unveränderte, flächengleiche Verlagerung der Anlagen in den Bereich des Plüschowhafens funktioniert aufgrund eingeschränkter Flächenverfügbarkeiten nicht, obgleich die Wassertiefe mit über sechs Metern ausreichend ist. Bei zugefrorener Ostsee (Eiswinter, ca. alle sieben bis acht Jahre) müssen alle Tonnen aus Sicherheitsgründen eingeholt werden. In diesem Fall wird ein Zwischenlager für rund 150 bis 200 Tonnen benötigt, dies entspricht einer Fläche von ca. 2.500 m².[21] Diese Lagerfläche ist bisher auf dem Gelände des Tonnenhofes nicht gegeben, gegenwärtig werden die Tonnen zusätzlich auf dem MFG 5-Gelände gelagert. Bei einer Verlagerung müsste das benötigte Gelände ebenfalls eingerichtet werden. Gleise, die von Norden nach Süden parallel zur Uferkante des Plüschowhafens führen, behindern aber eine mögliche Entwicklung dieser Art. Die Gleise dienen in erster Linie der Überführung von Lokomotiven der Firma Vossloh. Es ist davon auszugehen, dass die drei Gleise weiterhin benötigt werden.[22] Inwieweit diese in Richtung Süden verkürzt werden können, muss noch geklärt werden. Dadurch können im südlichen Bereich des Plüschowhafens weitere Flächen für Lagermöglichkeiten des Tonnenhofes gewonnen werden. Weitere Überlegungen zu Umlagerungsmöglichkeiten, wie z.B. in den Bereich der Werft Lindenau, sind nicht unumstritten. Ein Verbleiben des Tonnenhofes an seinem gegenwärtigen Standort muss für eine Weiterentwicklung des Holtenauer Stadtteils Richtung Norden eher negativ gewertet werden, daher ist die Verlagerung weiter zu prüfen.

3.3 Freiraum, Landschafts- und Naturschutz

3.3.1 Naturraum

Naturräumlich betrachtet befindet sich die Stadt Kiel im schleswig-holsteinischen Hauptnaturraum „Hügelland“. Das nordwestliche Gebiet Kiels wird der naturräumlichen Einheit „Dänischer Wohld“ zugeordnet. Die Ostseeküste im Bereich Kiels ist als Förden- und Ausgleichsküste ausgeprägt. Die Förden sind als weit ins Land reichende Talrinnen der

[21] Gespräch mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA/WSV) vom 11.08.2011
[22] Gespräch mit Northrail vom 01.03.2012

Gletscherzungen entstanden. Dieses späteiszeitlich entstandene Gletschertal der Förde ist von Moränenhängen umgeben, die zu den angrenzenden Hochflächen überleiten. Der Untersuchungsraum ist durch den Übergang zwischen Hochfläche und flachem Uferbereich gekennzeichnet. Der Höhenversprung ist unterschiedlich steil ausgeprägt. Entsprechend dieser topographischen Situation wird das Untersuchungsgebiet in den zwischen ca. 3,00 m ü. NN und 5,00 m ü. NN tief liegenden Teilbereichen entlang der Förde dem „Unterland“ und das ca. 25 m ü. NN hoch liegende Gebiet am benachbarten Verkehrslandeplatz dem sogenannten „Oberland“ zugeordnet.

3.3.2 Vegetation, Pflanzen, Biotope

Für die Erfassung und Bewertung der Biotop- und Nutzungsstrukturen wurde im August 2011 eine Geländebegehung durchgeführt. Im Rahmen der Begehung wurden Biotopstrukturen sowie schützenswerte Arten und Biotope ermittelt. Der Bereich entlang der Straße Schusterkrug, der nicht zur Liegenschaft des MFG 5 gehört, ist im Bereich der Kleingartenanlage durch Zier- und Nutzgehölzpflanzungen gekennzeichnet. Die restlichen Flächen im nördlichen Planungsraum sind durch Reihen- bzw. Einzelhausbebauung mit Gärten charakterisiert.

Die weitgehend bewaldeten Fördehänge sind zum Teil als Steilhänge ausgeprägt, die den Schutz als Steilhang im Binnenland nach LNatSchG genießen. Zugleich gilt hier der Waldstatus nach Landeswaldgesetz. Besonders schützenswerte Pflanzengesellschaften bzw. –arten konnten in diesen Bereichen nicht festgestellt werden.

Die zusammenhängende von Nordwest nach Südwest verlaufende Waldfläche erfüllt vor allem für den Biotopverbund wichtige Funktionen. Zusätzlich befinden sich weitere, nicht vollständig zusammenhängende Waldbereiche mit unterschiedlichen Wald-Typen im Untersuchungsgebiet. Im südwestlichen Planungsraum sind Buchen- bzw. Buchen-Mischbestände dominierend. Der kleine Wald im nördlichen Untersuchungsraum, der sich bis in den zentralen Bereich zieht, ist vorwiegend aus Feld-Ahorn (Acer campestre), Sand-Birken (Betula pendula) und Hybrid-Pappeln (Populus x canadensis) aufgebaut.

Die restlichen Flächen des MFG 5 sind durch einen kleinteiligen Wechsel aus versiegelten Flächen (Start- und Landebahnen, Straßen und sonstige Plätze), Gebäuden mit unterschiedlichen Nutzungen, Gehölzbeständen, Flächen mit Zierpflanzungen, Rasen sowie ruderalen Gras- und Staudenfluren charakterisiert.

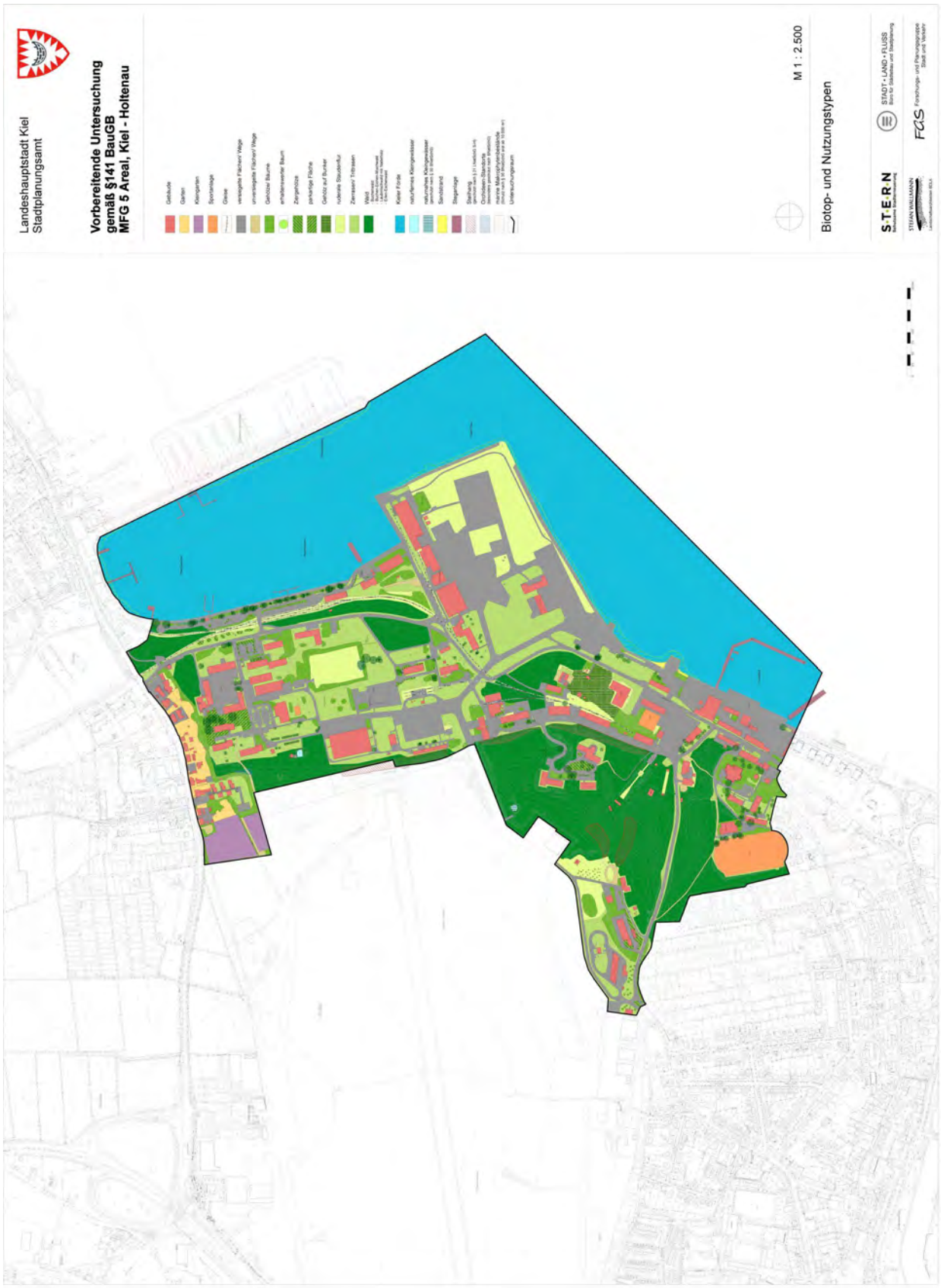
Viele Flächen im Bereich der Gebäude wurden mit Ziergehölzen bepflanzt. Repräsentative Freibereiche wurden mit markanten Solitären (z. B. Eiche, Birke und Pappel) oder Koniferengruppen unterschiedlicher Arten (v. a. Kiefer und Lärche) bepflanzt. Bis auf die markanten Solitärbäume befinden sich außerhalb der Waldbereiche kaum nennenswerten Altholzbestände. Die großflächig im Bereich des Hubschrauberlandeplatzes und entlang der Gleisanlagen vorkommenden ruderalen Gras- und Staudenfluren werden in unterschiedlicher Intensität gemäht, um sie baumfrei zu halten. Darüber hinaus befinden sich insbesondere im Bereich der Kasernen großflächig einheitlich ausgeprägte und regelmäßig gemähte Rasenflächen.

Im Flachwasserbereich der Uferzonen befinden sich Großalgenbestände, die zu einem überwiegenden Teil aus Blasentang (Fucus vesiculosus) bestehen. Ein Schutz nach § 30 BNatSchG besteht für mehrjährige oder in Abständen regelmäßig wiederkehrende flächige Vorkommen mit einer Mindestgröße von 10.000 m^2. Die ermittelten Flächengrößen liegen mit 8.000 – 9.000 m^2 knapp unterhalb der erforderlichen Mindestgröße. Es wird empfohlen, diese Verdachtsflächen vor der Umsetzung eines

konkreten Vorhabens genauer zu untersuchen, um die veränderliche Ausdehnung der Makrophytenbestände exakt abgrenzen zu können.

Innerhalb der Waldflächen des östlichen Geltungsbereiches befindet sich ein nach § 30 BNatSchG geschütztes Kleingewässer. Als Bombenkrater entstanden hat sich der Tümpel zu einem naturnahen Gewässer entwickelt. Das Gewässer ist nahezu flächendeckend mit Krebsschere (Stratiotes aloides) (sie steht auf der Roten Liste gefährdeter Arten) bewachsen. Im Randbereich wächst mit der Sumpf-Schwertlilie (Iris pseudacorus) eine weitere typische Art. Die Sumpf-Schwertlilie gehört nach § 1 (1) Bundesartenschutzverordnung zu den besonders geschützten Arten. Dieses Kleingewässer ist trotz künstlicher Entstehung aufgrund seiner derzeitigen Erscheinung als Lebensraumtyp nach FFH-Richtlinie geschützt. Es handelt sich um den nicht prioritären Lebensraumtyp „Natürliche eutrophe Seen mit einer Vegetation vom Typ Magnopotamion oder Hydrocharition“ – Natura 2000-Code: 3150. Zusätzlich ist der Teich als Laichgewässer und Lebensraum für einige Amphibienarten geeignet.

Es konnten insgesamt vier Standorte mit Orchideenbeständen der Kurzblättrigen Stendelwurz (Epipactis helleborine) ermittelt werden. In drei Fällen handelt es sich um kleinere Vorkommen von bis zu 10 Individuen. Im zentralen Untersuchungsraum, im Bereich eines ehemaligen Sportplatzes, befindet sich unter einer großen Stieleiche ein Vorkommen von bis zu 100 Individuen. Die Kurzblättrige Stendelwurz ist ebenfalls nach § 1 (1) Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt.



Plan 4: Biotope und Nutzungstypen

3.3.3 Fauna

Für den Planbereich wurde eine Voreinschätzung des artenschutzrechtlich relevanten Vorkommens bestimmter Tierartengruppen durch einen Fachgutachter durchgeführt.[23] Die Prüfung erfolgte auf Grundlage einer Geländebegehung im September 2011. Es wurden alle Freiflächen und zugänglichen Gebäude, Ruinen und Bunkeranlagen begangen und nach Spuren möglicher Vorkommen insbesondere von Vögeln und Fledermäusen gesucht.

Fledermäuse
Alle 15 potenziell in Schleswig-Holstein vorkommenden heimischen Fledermausarten gelten gem. § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG und darüber hinaus auch als Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie nach europäischem Recht als streng geschützt. Der Planungsraum stellt eine für Fledermäuse idealtypische Mischung aus verschiedenen ober- und unterirdischen Gebäuden in Verbindung mit Wald- und Wasserflächen dar. Entsprechend breit ist das Spektrum potenziell vorkommender Arten anzunehmen. Tiefergehende Untersuchungen sind im weiteren Verfahren erforderlich.

Für mehrere Gebäude wurde eine aktuelle Nutzung festgestellt. Die Begutachtung des Gebäudebestandes von außen hat ergeben, dass darüber hinaus eine Vielzahl der vorhandenen Gebäude sowie im Gelände verteilt angebrachte Vogel- und Fledermauskästen eine potenziell gute Habitateignung als Sommerquartierstandort aufweist. Auf dem Gelände des MFG 5 befinden sich mindestens 14 Bunker bzw. unterirdische Bauwerke und Bauwerksreste, die potenziell als Winterquartier für Fledermäuse geeignet sind.

Vögel
Das Untersuchungsgebiet lässt potenziell Brutvogelarten unterschiedlicher Gehölzbiotope (von Wald über Gehölz bis zum Einzelbaum) erwarten. Hinzu kommen Arten der Siedlungsbiotope. Im Bereich des Oberlandes (Tanklager, Flugplatzgrenze) sind potenziell auch Arten der Ruderal- und Staudenfluren zu erwarten. Aufgrund der stark verbauten Uferlinie zur Förde sowie des weitgehenden Fehlens weiterer Gewässer im Plangebiet, sind Arten der Gewässer kaum zu erwarten.

Insgesamt bietet das beplante Areal ein Habitatpotenzial für ca. 80 Brutvogelarten. Insbesondere für an Gebäuden brütenden Nischen-/Höhlenbrüter wurden an mehreren Gebäuden alte Nester gefunden. Nester von Schwalben wurden nicht festgestellt. Große Horste von Greifvögeln, wie dem Mäusebussard oder Habicht wurden ebenfalls nicht entdeckt. Einzige Beobachtung eines Greifvogels war im Bereich des Oberlandes/Tanklagers (Übergang zum Flugplatzgelände) ein rüttelnder Turmfalke. Der Hubschrauber-Landeplatz ist hinsichtlich seiner Biotopausstattung zwar prinzipiell für Offenlandarten geeignet. Aufgrund der aktuellen Nutzung ist ein Vorkommen aber ausgeschlossen.

Amphibien
Das Untersuchungsgebiet hat, bedingt durch das geringe Angebot an Kleingewässern, lediglich ein begrenztes Angebot an geeigneten Reproduktionsstätten für Amphibien. Zwei Gewässer (ein künstlich angelegter Teich und ein naturnaher Tümpel in einem Bombentrichter) können nach fachlicher Einschätzung für die Arten Kammmolch, Teichmolch, Erdkröte, Grasfrosch und ggf. Laubfrosch geeignet sein. Im Zuge der Geländebegehung konnten jeweils Einzeltiere von Grasfrosch und Erdkröte beobachtet werden.

[23] Göttsche, Michael (2011): MFG 5-Areal Kiel-Holtenau: Voreinschätzung zu artenschutzrechtlichen relevanten Vorkommen geschützter Tierarten aus den Gruppen der Fledermäuse, Brutvögel und Amphibien, Travenhorst

3.3.4 Landschaftsbild und Erholung

Die Kieler Innenförde ist das prägendste Landschaftselement innerhalb des Untersuchungsraumes. An das Ufer der Förde schließen sich die kaum geneigten Flächen des Unterlandes an. Hier befinden sich überwiegend die infrastrukturellen Einrichtungen des Militärstandortes wie z.B. Gebäude, Hallen, Sportanlagen sowie der Hubschrauberlandeplatz. Der Übergang zum höher gelegenen Flughafen (Oberland) wird durch die landschaftsbildprägenden, überwiegend steilen Fördehänge gebildet. Diese sind großflächig bewaldet. Die Bewaldung bewirkt zusammen mit der topographischen Situation einen wichtigen Kulisseneffekt, der in seiner Fernwirkung auch von der östlichen Fördeseite aus erkennbar ist. Lediglich die Baumkronen in der Einflugschneise des Flughafens sind aus Flugsicherheitsgründen abgesetzt. Die Situation des bewaldeten Fördehangs stellt ein für die Region landschaftstypisches Element dar.
Das militärisch genutzte Gebiet wird von zahlreichen befestigten Straßen und Wegen sowie einigen Gleisanlagen durchquert. Die Bestandsgebäude, Werkstatt- und Lagerhallen gliedern die Flächen zusätzlich und lassen den charakteristischen Eindruck einer Militärliegenschaft entstehen. Insgesamt besitzt das Gelände trotz der großflächigen Bebauung aber in weiten Bereichen einen gehölz- bzw. walddominierten Charakter.

An das östliche Ufer der Liegenschaft grenzt der Plüschowhafen, der sich durch eine ca. 700 m lange Mole von der restlichen Innenförde abgrenzt. Am Ufer gibt es verschiedene wassergebundene Nutzungsarten wie z.B. Yacht- und Bootswerften oder Segelvereine. Entlang der Mole befinden sich Bootsliegeplätze. Eine Bedeutung für Erholungsnutzung besitzen die Flächen der MFG 5-Liegenschaft für die Öffentlichkeit aufgrund fehlender Zugänglichkeit nicht. Der Landschaftsplan stellt zum Thema Erholung deshalb die fehlende Durchgängigkeit des Hauptwanderweges R3 (Fördewanderweg) sowie fehlende Verbindungswege innerhalb der Flächen des MFG 5 dar. Es gibt derzeit keine Möglichkeit, sich per Rad oder zu Fuß entlang der Förde von Friedrichsort nach Holtenau zu bewegen, da zum einen das Militärgelände und zum anderen der Flughafen zwischen den beiden Ortsteilen liegen.

Im südlichen Bereich des Geländes befindet sich der Tonnenhof, der zur Wartung von Signaltonnen genutzt wird. Vom Tonnenhof und den am südlichen Fördeufer von Friedrichsort befindlichen Werftstandorten gehen Schall-Emissionen in die angrenzenden Gebiete aus.

3.3.5 Boden

Im Raum Kiel herrschen Geschiebemergel und Geschiebesande der Jungmoräne vor. Der hohe Kalkgehalt des Bodens ermöglicht die Ausbildung von basenreichen Böden, die für das östliche Hügelland typisch sind. Die überwiegend lehmigen Böden besitzen mittlere bis hohe Ertragsfähigkeit und werden somit im Allgemeinen bevorzugt ackerbaulich genutzt.

Bedingt durch die militärische Nutzung und einhergehend mit einem hohen Versiegelungsgrad befinden sich innerhalb des Betrachtungsraumes überwiegend gestörte Bodenverhältnisse. Die Waldflächen befinden sich in den stärker geneigten Hanglagen. Da es sich hier auch teilweise um ältere Waldbestände handelt, kann vermutet werden, dass der Boden in diesen Bereichen überwiegend naturnah ist. Diese Einschätzung trifft nicht für die ebenfalls in Waldbereichen liegenden, unterirdischen Bunkerflächen sowie für die mit Wällen versehenen Schießbahnbereiche zu. Stark geneigte Bereiche werden im Land-

schaftsplan als besonders erosionsgefährdet dargestellt. Aufgrund der Vegetationsbedeckung mit Wald besteht im Untersuchungsgebiet jedoch keine Gefährdung.
Versiegelung
Das Untersuchungsgebiet weist nutzungsbedingt einen relativ hohen Versiegelungsgrad auf. Es befinden sich Hochbauten (Hangars, Verwaltungsbauten, Unterkünfte, Maschinenhallen), zahlreiche Erschließungswege aus Asphalt mit einem üblichen tragfähigen Unterbau sowie verstärkte Betonflächen (Hubschrauberlandeplatz) auf dem Gelände. Zusätzlich befinden sich innerhalb der Militärliegenschaft teilversiegelte, geschotterte Gleistrassen, die der inneren Erschließung und Transportabwicklung dienen.

Darüber hinaus gibt es Bunkeranlagen und Ruinen, die nicht vollständig verzeichnet sind. Insbesondere die unterirdischen oder mit Boden abgedeckten und bewaldeten Bunkeranlagen lassen sich in ihrer Ausdehnung nicht genau einschätzen.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind rund 30 ha versiegelt bzw. teilversiegelt. Die Bunkeranlagen sind in dieser Bilanz nicht enthalten.

3.3.6 Altlasten und Kampfmittel

Das MFG 5-Gelände wird seit Beginn des 20. Jahrhunderts militärisch genutzt. In den Jahren 1943 bis 1945 war der Gesamtbereich Zielort für Fliegerbombenangriffe. Aufgrund der langen und teilweise wechselhaften militärischen Nutzungshistorie bestehen für den die Liegenschaft ein Kampfmittelverdacht insbesondere durch Sprengbombenblindgänger und Kleinmunition sowie der Verdacht auf Boden- und Grundwasserverunreinigung.

Im Verlauf der Jahre 1994 bis 2010 sind eine Vielzahl von Untersuchungen und Gutachten in allen Phasen (Historisch genetische Rekonstruktion, Erstbewertung, Erkundungsleistungen, Detailerkundungen usw.) durchgeführt worden. Bis auf ein im Auftrag der Stadt Kiel erstelltes Gutachten fanden alle bisher durchgeführten Geländeuntersuchungen im Rahmen des Altlastenprogramms der Bundeswehr statt, das naturgemäß nicht auf die für die LH Kiel als zukünftige Nutzerin/Erschließerin des Gebietes relevanten Fragen zugeschnitten ist. Von besonderer Bedeutung ist die im Auftrag der LH Kiel erstellte Historisch Genetische Studie - Uni Mainz 2004 sowie die Historisch Genetische Rekonstruktion - HGR von 2008. Im Gesamtbericht lassen sich in der Nacherfassung (Stand: September 2010) folgende Sachverhalte kurz zusammenfassen:

- 37 ausgewiesene kontaminationsverdächtige Flächen und Gebäude (KVF) davon 30 innerhalb des Untersuchungsgebietes,
- 16 weitere KVF auf dem Grundstück Tonnenhof (siehe Plan5).[24]

Die im Rahmen bisheriger Detailuntersuchungen (Phasen IIb 1 und IIb 2) erzielten Ergebnisse für eine Reihe von KVF (ehem. Tankstelle Unterland, Kfz-Tankstelle, Waschrampe,

[24] Auf der Grundlage von:
1. „Historisch-genetische Rekonstruktion Marine-Flugplatz Kiel-Holtenau LgNr.: 100 022“, Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH, im Auftrag der Oberfinanzdirektion Hannover – Landesbauabteilung, Hannover, 15.10.2008
2. „Gesamtbericht Nacherfassung Phase I 2 und orientierende Untersuchungen (Phase II a-2) auf der Liegenschaft MFG 5, Kiel-Holtenau im Rahmen des Altlastenprogramms der Bundeswehr“, IPP-Ingenieurgesellschaft Possel u. Partner GmbH & Co. KG, im Auftrag der Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GMSH), Kiel, 30.09.2010
3. „ Erfassung und Erstbewertung von Kontaminationsverdachtsflächen (KVF) gemäß AH BoGWS, Liegehafen Kiel-Holtenau (Tonnenhof)“, GeoC GmbH Kiel, im Auftrag der Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GMSH) Kiel, 20.04.2009
4. „Historisch-genetische Rekonstruktion Tonnenhof, Kiel“, Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH, im Auftrag der Gebäudemanagement Schleswig-Holstein (GMSH) und der Oberfinanzdirektion Hannover, Hannover, 08.06.2009

Erdhügel, ehem. Petrol Points) hat zu keinen alarmierenden Resultaten geführt. Die Konzentrationen von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) und Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) sind an einigen Standorten überwachungsbedürftig. Eine Gefahr für das Schutzgüter Mensch und Grundwasser ist bisher nicht ermittelt worden.

Aufgrund der Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg besteht flächendeckend ein Kampfmittelverdacht (Kategorie 2) sowie eine Blindgängerverdachtszone für den gesamten VU Bereich. Im Nachgang zu dem unter u.a. in der Fußnote benannten Gutachten wurden Beseitigungen durch das GMSH veranlasst und der Verdacht bei den ermittelten Blindgängerverdachtspunkten ausgeräumt bzw. der Blindgänger entfernt. Dennoch ist für den gesamten Liegenschaftsbereich die Kampfmittelfreiheit nicht nachgewiesen. Es besteht weiterhin Erkundungsbedarf, weil sie vor der Durchführung von Baumaßnahmen durch Untersuchungen gemäß den Vorgaben der AH KMR gewährleistet werden muss.[25]

Die Situationsbewertung befindet sich noch in der Sichtungsphase. In enger Abstimmung mit der Fachbehörde ist eine zusammenfassende Einschätzung zu formulieren. Diese hat zum einen als Grundlage für die erforderlichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen auch unabhängig von den weiter zu verfolgenden Nachnutzungsvarianten zu erfolgen. Andererseits befindet sie sich auch in einer direkten Abhängigkeit von der Festlegung auf die zukünftige Nutzung und Gestaltung auf dem MFG 5-Gelände.

[25] MFG 5 / Informationen zu Bodenkontaminationen, kontaminierten Flächen und Grad der Verschmutzung; Schreiben von Frau Barkemeier (Umweltschutzamt LH Kiel) an das Stadtplanungsamt (Herrn Völmicke) vom 05. Juli 2011

Plan 5: Altlasten

3.3.7 Wasser / Klima / Luft

Wasserhaushalt - Oberflächengewässer
Große Teile des Untersuchungsraumes (ca. 36 %) umfassen Wasserflächen der Kieler Förde. Der Bereich des Plüschowhafens sowie die Wasserflächen östlich des Tonnenhofes, mit einer Entfernung vom Ufer mit bis zu 200 m, sind in den Betrachtungsraum einbezogen. Die Uferbereiche sind zum überwiegenden Teil versiegelt bzw. verbaut. Nur in kleinen Bereichen befinden sich Bereiche mit Sandsedimentation. Entlang der Uferkante befinden sich kleinflächige Flachwasserbereiche mit maritimen Makrophytenbeständen, die auf anthropogenem Substrat (Uferverbau) siedeln.

Das Wasser der Kieler Förde wird nach Einstufung der Wasserrahmenrichtlinie als mesohalines inneres Küstengewässer eingestuft. Bedingt durch die Ausbuchtung kommt es zu einem geringeren Wasseraustausch als in der offenen See. Gleichzeitig verursachen Einläufe von Süßwasser (z.B. Schwentine) und die Mündung des Nord-Ostsee-Kanals eine Anreicherung mit brackigem Wasser. Das Vorkommen bestimmter Schneckenarten belegt die zunehmend bessere Wasserqualität oberhalb der Mündung des Kanals.[26] Die Wassertiefe liegt im Großteil des Untersuchungsgebietes zwischen 5 und 10 m. Im Plüschowhafen ist die Wassertiefe bei maximal 3-5 m deutlich geringer.[27]

Neben den bereits bei den Biotoptypen beschriebenen beiden künstlichen Kleingewässern befinden sich keine weiteren Binnengewässer im Gebiet. Außerhalb des Untersuchungsgebietes in nordöstlicher Richtung befindet sich die Steckendammsau, die im Mündungsbereich verrohrt ist und unterirdisch in den Plüschowhafen (Innenförde) geleitet wird. Nördlich der Straße Schusterkrug verläuft sie innerhalb des Landschaftsschutzgebietes nahezu naturnah und wird von ausgedehnten Schilfflächen und Weidengebüschen begleitet.

Grundwasser
Im Untersuchungsgebiet und seinem unmittelbaren Umfeld ist kein Wasserschutzgebiet festgesetzt. In nordöstlicher Richtung, in einer Entfernung von ca. 200 m zum Untersuchungsraum, befindet sich das Wasserschongebiet (Holtenau/Friedrichsort/Pries), in dem Grundwasser für Versorgungszwecke gewonnen werden kann.

Gemäß Landwirtschafts- und Umweltatlas befinden sich 10 unterschiedlich tiefe Grundwasserkörper im Untersuchungsraum. Die Kartendarstellung des Landschaftsplans stellt für einige Bereiche im zentralen Gebiet der MFG 5-Liegenschaft oberflächennah anstehendes Grundwasser dar. Davon ist ein Teilbereich als Vorranggebiet zum Ausschluss einer potentiellen Gefährdung der Grundwasserqualität durch Gewerbe- und Industriegebiete sowie Straßen mit hoher Frequentierung ausgewiesen. Zusätzlich ist ein Teilgebiet im Bereich des Offizierskasinos als Vorranggebiet zum Schutz von Böden zur Sicherung der Grundwasserqualität dargestellt. In diesem Bereich befinden sich Böden mit Bedeutung für die Grundwasserneubildung.

Klima, Luft
Das Großklima der Stadt Kiel wird als „ozeanisches Übergangsklima“ bezeichnet. Westwinde, die ein feucht-gemäßigtes Klima verursachen, werden nur gelegentlich durch südliche oder östliche Luftströmungen mit kontinentalem Einfluss unterbrochen. Im Vergleich zum Umland besitzt Kiel eine höhere Sonnenscheindauer sowie geringere Regenmengen. Die jährlichen Niederschlagsmengen schwanken zwischen 700 mm und 730 mm.[28] Die ganzjährig relativ hohen Windgeschwindigkeiten sind ein besonderes Merkmal des Kieler

[26] Landschaftsplan Kiel, 04.12.2000
[27] Rahmenplan Kieler Förde, Bestand Relief/ Küste, Kiel, Mai 2011
[28] Landschaftsplan Kiel, 04.12.2000

Raumes. Die Hauptwindrichtung ist West bis Südwest. Die Waldflächen im Plangebiet besitzen eine Schutzfunktion für die auf der Lee-Seite liegenden Gebiete.

Die durchschnittliche Jahrestemperatur liegt bei ca. 8,4℃. Stadtklimatisch betrachtet gehören die überwiegenden Flächen des Untersuchungsraumes zu den Siedlungsklimatopen, die lokale Ausgleichsfunktionen für die angrenzenden Siedlungsbereiche aufweisen. Die Klimafunktion ähnelt der von Waldstandorten, da hier insbesondere tagsüber ausgeprägte lokale thermische Ausgleichsfunktionen bestehen. Teilbereiche, mit hohem Versiegelungsgrad, stellen eine mäßige bioklimatische Belastung dar. Zusätzlich stellt die Klimakarte des Landschaftsplans für den nordwestlichen Bereich des Untersuchungsgebietes eine von Norden kommende Luftleitbahn dar. Mesoklimatisch fungiert das westlich angrenzende Flughafengelände infolge seiner ausdauernden niedrigen Vegetationsdecke als Kaltluftproduktionsfläche. Aufgrund der Waldstrukturen zwischen Flugplatz und dem Untersuchungsraum kann die Kaltluft in diese Richtung jedoch nur bedingt abfließen.

Die Flächen des Flugplatzes werden im Landschaftsplan als Offenlandklimatope mit geringer Ausgleichsfunktion für den angrenzenden Siedlungsraum dargestellt.

3.3.8 Bindungen und Restriktionen

Nachfolgend werden die durch die gesetzliche Vorgabe vorauszusehenden Bindungen und Restriktionen für die weitere Planung formuliert (bspw. Baumschutzsatzungen). Sie sind sowohl in Kapitel 2.6 wie auch detailliert im Fachgutachten Natur und Landschaft ausgeführt. Eine plangrafische Aufbereitung erfolgt im nachfolgenden Plan 6.

Folgende Bindungen bezüglich der ca. 24 ha Waldflächen sind zu beachten:

- Umnutzung/ Umwandlung der Waldflächen erfolgt nur mit vorangegangener Genehmigung der Forstbehörde,
- Gewährleistung einer Betretbarkeit der Waldflächen für die Öffentlichkeit,
- für Bauvorhaben nach § 29 BauGB ist ein Waldabstand von 30 m einzuhalten,
- gleichwertige Ersatzflächen, die nicht Wald sind und dem umzuwandelnden Wald nach naturräumlicher Lage, Beschaffenheit und künftiger Funktion gleichwertig sind oder werden können, müssen bei der Genehmigung einer Waldumwandlung aufgeforstet werden.

Folgende Bindungen bezüglich des Hochwasserschutzes sind zu beachten:

- prinzipielle Hochwassergefährdung für alle tiefen Lagen unterhalb 3,0 m ü. NN.,
- Lage der Teilbereiche des Unterland weitgehend zwischen 3,0 und 5,0 m ü. NN.,
- Risiko-Gebiete nach EU-Hochwasserschutzrichtlinie insbesondere im Bereich Tonnenhof.

Folgende Bindungen bezüglich der geschützten Biotope sind zu beachten:

- Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung führen können, sind verboten und
- von Verboten kann auf Antrag eine Ausnahme zugelassen werden, wenn Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Im Fachgutachten Natur und Landschaft werden die durch die gesetzliche Vorgaben vorauszusehenden Bindungen und Restriktionen für die weitere Planung detailliert formuliert (bspw. Baumschutzsatzungen) und Empfehlungen für das weitere Vorgehen und ergänzende Untersuchungen aufgezeigt.

Empfehlungen
Als abschließende Einschätzung wird mit derzeitigem Planungsstand festgestellt, dass keine artenschutzrechtlichen Zulassungshindernisse zu erkennen sind, die nicht durch Vermeidungs- und/oder vorgezogene artenschutzrechtliche Maßnahmen lösbar sind. Zu den wesentlichen Vermeidungsmaßnahmen gehören Bauzeitenregelungen für Gehölzrodungen sowie den Abriss ober- und ggf. auch unterirdischer Gebäude bzw. der Verzicht auf die Beeinträchtigung von Lebensstätten wie die (potenziell möglichen) bedeutenden Sommer- und Winterquartieren für Fledermäuse, Waldflächen oder Kleingewässern.

Im Zuge einer Überplanung des Untersuchungsgebietes können hinsichtlich der untersuchten Tierarten grundsätzlich artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgelöst werden. Für die Artengruppe der Fledermäuse ist dies bereits durch die Gebietseinschätzung konkret abzusehen, da davon ausgegangen werden muss, dass ein Abriss (oder auch nur Teilabriss) des jetzigen Gebäudebestandes stattfinden wird. Selbst Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden können Verbotstatbestände auslösen. Vom Fachgutachter wird daher empfohlen, eine systematische Erfassung der Fledermausvorkommen, sowohl in Bezug auf die potenziellen Winterquartiere, als auch hinsichtlich des Vorkommens von Sommerquartieren (insbesondere Wochenstubenquartiere) durchzuführen. In der Voreinschätzung des Fachgutachters werden Vorschläge für ein Untersuchungsprogramm gemacht. Die Untersuchungen sind in Vorbereitung konkreter Arbeitsschritte erforderlich und prinzipiell nach Leerzug der Gebäude möglich. Es wird weiterhin empfohlen, eine Brutvogelerfassung und eine gezielte Erfassung möglicher Amphibienvorkommen durchzuführen.

Auf der Basis der Erfassungsergebnisse kann dann auf der konkreten Planungs- bzw. Umsetzungsebene ermittelt werden, in wie weit (weitere) artenschutzrechtlich relevante, tatsächlich Vorkommen streng geschützter Arten berührt werden und es können entsprechende Vermeidungs- bzw. vorgezogenen Kompensationsmaßnahmen geplant werden.

Freiraum, Natur- und Landschaftsschutz	
Stärken	Schwächen
Lage an der Förde - Schönheit der Landschaft mit freiem Blick über die Innenförde - landschaftsbildprägende Fördehänge - Plüschowhafen und Hafenanlagen mit seeschifftiefem Wasser Wald - Die großräumigen Waldbestände erfüllen unterschiedlichste Funktionen (Freiraum- und Biotopverbund, Erholungsfunktionen, Klimafunktionen, Schutzfunktion, Landschaftsbild) - nahezu geschlossener Biotopverbund durch Waldflächen entlang des Fördehangs in Verlängerung des Tales der Stekendamssau Gehölze - schützenswerte Solitärbäume - entwicklungsfähige Einzelbäume - landschaftsbildprägende Einzelbäume Artenspektrum - Vorkommen von streng geschützten Fledermäusen, die möglicherweise Bunker/ Gebäude als Sommer-/ Winterquartier nutzen - Wald trägt zu einem ausgeglichenem lokalen Klima bei und hat eine Schutzfunktion vor starken Windereignissen. Wasser - Das Areal ist weitgehend hochwassersicher.	- derzeit fehlende Durchlässigkeit, Hindernis v.a. für Fußgänger und Radfahrer - Nutzungseinschränkungen durch Lage am Flugplatz und umfangreiche Waldflächen (Waldfläche und Waldabstandsfläche) - überwiegend kleinteiliges und stark gegliedertes Biotop- und Nutzungsmuster im Bestand
Chancen und Potenziale	Risiken
- Fördelage bietet zahlreiche Nutzungsmöglichkeiten z.B. für Freizeit, Tourismus-, sowie Sportnutzungen. - Potenzial für Fuß- und Radwegeverbindungen zwischen Friedrichsort und Holtenau und für Erholungsfunktionen im stadtnahen Bereich - Fledermausquartiere in Gebäuden und Bunkern können optimiert werden - hoher Versiegelungsgrad in weiten Bereichen (bauliches Nutzungspotenzial zur Reduzierung naturschutzrechtlicher Eingriffe an anderer Stelle)	- hohe Empfindlichkeit des Landschaftsbildes gegenüber großformatigen Bebauungen - erhebliche Vorkommen von Bodenverunreinigungen

Plan 6: Bindungen und Potenziale

3.4 Verkehr und Erschließung

Ein zentrales Charakteristikum des Untersuchungsgebiets ist seine einzigartige Lage direkt an der Kieler Förde, auf halber Strecke zwischen Stadtzentrum und Ostsee, am stadtabgewandten Ufer des hier in die Förde mündenden Nord-Ostsee-Kanals. Durch diese besonderen Lagebedingungen ergeben sich attraktive und teilweise nur hier mögliche Nutzungsoptionen, aber auch Beschränkungen bezüglich der Erreichbarkeit für Menschen, Güter und technische Ver- und Entsorgung.

3.4.1 Überregionale Anbindung

Das Untersuchungsgebiet im Stadtteil Holtenau liegt etwa 7 km nördlich der Kieler Innenstadt. Von Hamburg aus sind es rund 100 km nach Norden, erreichbar über die Autobahnen A7 und A215. Von Hamburg nach Kiel Hauptbahnhof verkehren auch ICE- und RE-Züge der Deutschen Bahn, die für diese Strecke etwa eine Stunde benötigen. Die Entfernung nach Lübeck beträgt 85 km, nach Flensburg sind es 95 km, nach Eckernförde knapp 30 km und nach Neumünster etwa 40 km.

Innerhalb der Stadtregion Kiel stellt der Nord-Ostsee-Kanal eine wichtige Barriere für den Verkehr und die Stadtentwicklung dar. Aufgrund der Nutzung durch Seeschiffe müssen die Kanalbrücken eine erheblich höhere lichte Durchfahrtshöhe aufweisen als die für die Binnenschifffahrt gebauten Flussbrücken, nämlich 42 m über der Wasserlinie. Die Holtenauer Hochbrücke (B503) ist daher die einzige Verbindung des Untersuchungsbereichs zum restlichen Stadtgebiet und der Innenstadt. Drei Kilometer westlich befindet sich die zweite feste Kanalquerung der Kieler Stadtregion, die Levensauer Hochbrücken (B76, K24, Eisenbahn), die aber weit am Untersuchungsgebiet vorbei führt.

Ein verkehrliches Alleinstellungsmerkmal besteht darin, dass das Untersuchungsgebiet nicht nur über die Straße, sondern auch über die Schiene (nur Güterverkehr), über See (seeschifftiefes Wasser) und aus der Luft (Flughafen Kiel-Holtenau) erreichbar ist. Die güterverkehrsorientierte Anbindung dient in erster Linie für die Firma Vossloh, die über diese Gleise ihren Standort in Friedrichsort, an dem auch Lokomotiven hergestellt werden, bedient .

Abb. 13: Überregionale Anbindung

3.4.2 ÖPNV

Die Landeshauptstadt Kiel ist eine der größten deutschen Städte ohne innerstädtischen Schienenverkehr. Der gesamte öffentliche Stadtverkehr wird mit Bussen bewältigt. Der Verkehrsanteil des ÖPNV ist auch deshalb mit nur 8% für eine Stadt dieser Größe relativ niedrig, während der Anteil des MIV bei 54% liegt.[29]

Die durch die besondere topographische Situation Kiels bedingte Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die zwei Hauptachsen entlang der beiden Fördeufer erzeugt zumindest auf diesen beiden Achsen eine für einen Straßenbahnbetrieb mehr als ausreichende Verkehrsnachfrage, weshalb ein solches Projekt vor Ort auch in fortgeschrittener Form diskutiert wird, wobei grundsätzliche Probleme der Finanzierung beachtet werden müssen.

Das Untersuchungsgebiet wird bisher durch zwei Buslinien (91 und 501/502) und die am nördlichen Kasernentor gelegene Haltestelle „Schusterkrug“ erschlossen. Die Linie 91 fährt zuvor jedoch eine zeitaufwendige Schleife durch den in einer Sackgassenlage gefangenen Stadtteil Holtenau.

Die im Rahmen verschiedener Planungen beabsichtigte geplante Öffnung der Strandstraße für den Stadtbusbetrieb ermöglicht künftig nicht nur die direkte Erschließung des Gebiets durch eigene Haltestellen, sondern auch die Überwindung dieses verkehrlich und wirtschaftlich sehr unattraktiven Sackgassenbetriebs sowie eine deutliche Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Holtenau und dem Stadtteilzentrum Friedrichsort.

[29] Verkehrsentwicklungsplan Kiel, 2000, S. 13

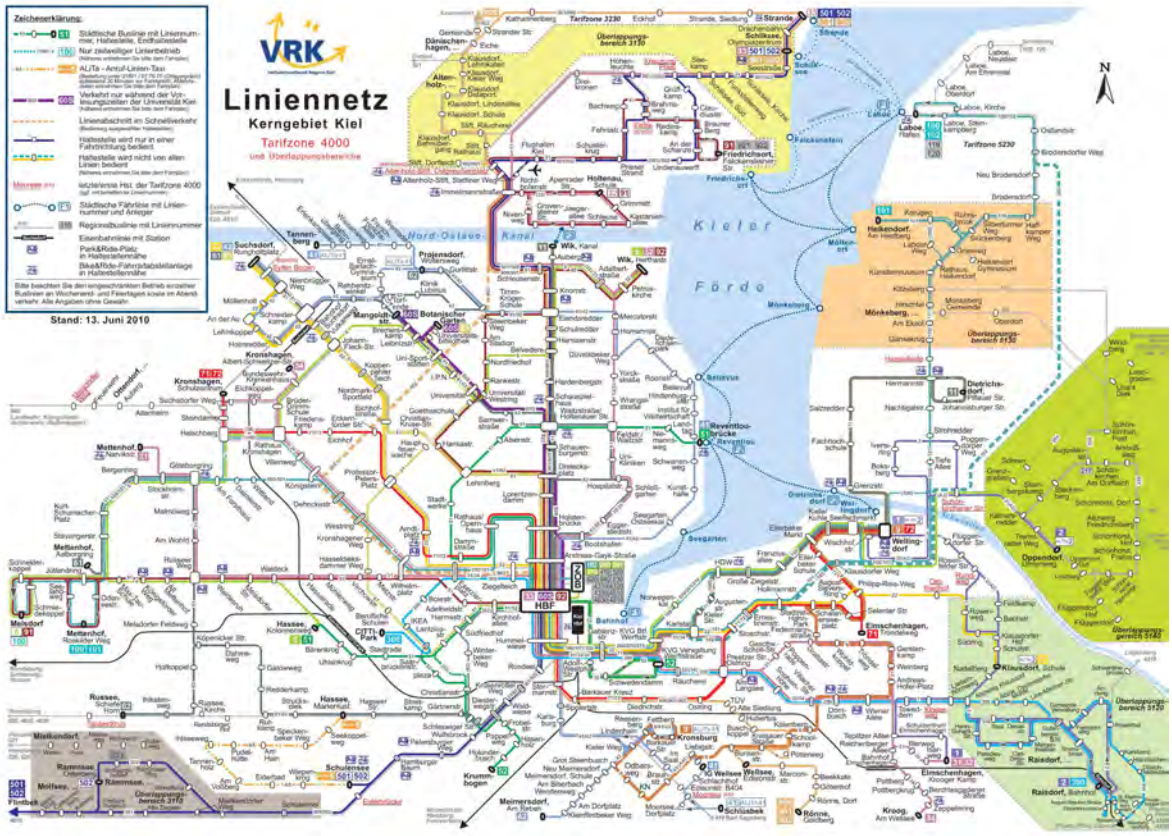


Abb. 14: ÖPNV

3.4.3 Motorisierter Individualverkehr

Das Untersuchungsgebiet ist derzeit nur auf der Straße über die Holtenauer Hochbrücke (B503) und die K5 (Boelckestraße/Schusterkrug) zu erreichen. Die Gebietsausfahrt vom MFG 5-Nordtor auf die K5 ist ein Knotenpunkt ohne Lichtsignal. Das derzeitige tägliche Verkehrsaufkommen am Kasernentor beträgt etwa 900 Fahrzeuge. Aufgrund der relativ starken Belastung des Hauptstroms (Boelckestraße/Schusterkrug) entstehen bereits heute Wartezeiten beim Einfahren in die Kreisstraße 5. Um eine Entwicklung des Gebiets zu ermöglichen, muss hier ein Lichtsignal eingerichtet werden. Auch die künftige Knotengeometrie muss überdacht werden, da auch die versetzt gegenüber einmündende Gewerbegasse Kokenhörst und die Querung der Industriebahn berücksichtigt und eventuell mit in die Signalisierung einbezogen werden müssen.

Derzeit ist ein Ausbau der Boelckestraße (K5) in Planung. Dabei werden die Kanalisation erneuert und separate Geh- und Radwege angelegt. Der bisherige Fahrbahnquerschnitt bleibt erhalten. Die Einrichtung eines Lichtsignals für den Knoten an der Strandstraße und ggf. auch am Knoten Abfahrt B503 / Zufahrt Flughafen (geplantes Gewerbegebiet „Airpark“) ist darin noch nicht berücksichtigt.

Die interne Hauptstraße des Untersuchungsgebiets ist die von Norden nach Süden durch das Gebiet verlaufende und derzeit für die Öffentlichkeit gesperrte Strandstraße. Außer ihr bestehen im Gebiet noch verschiedene Nebenstraßen, die für zivile Zwecke weitergenutzt werden können. Die Fahrbahnbreite der Strandstraße beträgt stellenweise unter 5,50 m und muss für die Nachnutzung wegen des geplanten Stadtbusverkehrs wahrscheinlich auf 6,50 m erweitert werden.

Außer dem Nordtor bestehen am südlichen Ende der Strandstraße (zur Holtenauer Schleuse) und im Westen des Gebiets (Eekbrook) zwei weitere Kasernentore, die jedoch zurzeit dauerhaft verschlossen sind und nicht genutzt werden können.

Die Öffnung des MFG 5-Geländes für den Durchgangsverkehr, d.h. für KFZ-Verkehre, ist strittig und wird mit Fokussierung auf konkrete Nachnutzungsoptionen einen wichtigen Untersuchungsgegenstand darstellen. Im Rahmen einer ersten gutachterlichen Ermittlung wurde festgestellt, dass eine durchgehende Öffnung der Strandstraße, d.h. eine Zufahrtsmöglichkeit ins Untersuchungsgebiet auch von Süden (Holtenau) durch das Südtor, nur geringen Mehrverkehr im östlichen Holtenau zur Folge hätte, da die nördliche Route über die Boelckestraße trotz des längeren Wegs für fast das gesamte Untersuchungsgebiet die schnellere Verbindung darstellt. Nur der lokale Verkehr zwischen Holtenau und Friedrichsort/Pries würde sich in Teilen neu auf die Strandstraße verlagern. Durch den Wegfall des bisherigen Zwangs zu Umwegfahrten bedeutet dies aber auch eine Entlastung für den westlichen Teil von Holtenau. Letztlich läuft die Frage einer Öffnung der Strandstraße auf die Verlagerung und Verkürzung einer überschaubaren Menge von Binnenverkehr vom westlichen ins östliche Holtenau hinaus. Die Öffnung der Strandstraße wird allerdings derzeit von der LH Kiel nicht verfolgt.

Sollte es zu einer Öffnung des Südtors mit einer Unterbrechung der Durchfahrung für den Kfz-Verkehr kommen, so sind vor allem drei Aufgaben zu lösen:

- die richtige Stelle auf dem MFG 5-Gelände für diese Unterbrechung zu finden,
- beiderseits dieser Unterbrechung Wendemöglichkeiten auch für große Fahrzeuge zu schaffen sowie
- beide Teile der Strandstraße für den Linienverkehr mithilfe einer Busschleuse sowie den Rad- und Fußverkehr durchlässig zu machen.

Unabhängig von der konzeptionellen Auseinandersetzung um die Erschließung über die bestehenden Anbindungspunkte bestehen Konzepte, bspw. im Zusammenhang mit einer neuen Wohnbebauung am südlichen Rand des Flughafengeländes, eine neue Ost-West-Straße zwischen dem Siedlungsgebiet Holtenaus und dem Flughafenareal zu errichten, die ebenfalls eine Verbindung von der B503 zum Untersuchungsgebiet schaffen würde.

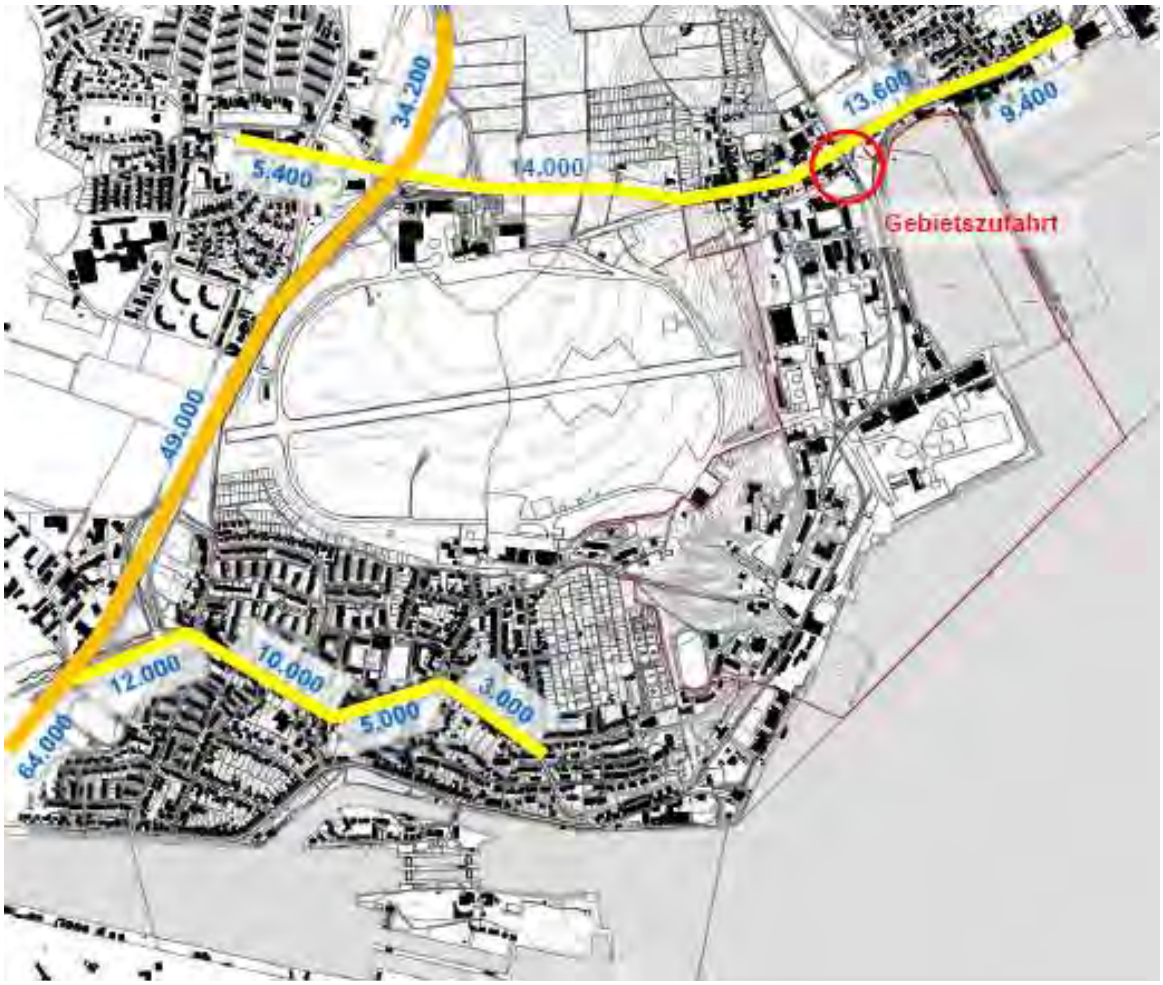


Abb. 15: MIV

3.4.4 Radverkehr/ Fußgängerverkehr / ruhender Verkehr

Die Straßenräume im Untersuchungsgebiet weisen aufgrund der bisher geschlossenen militärischen Nutzung einen bescheidenen Ausbauzustand auf und müssen in Abhängigkeit mit den angrenzenden Nutzungen an die Standards öffentlicher Straßen angepasst werden. Dazu gehören z.B. die Schaffung von erforderlichen Fahrbahnbreiten (derzeit teilweise unter 4,5m), Gehwegen und Stellplätzen im öffentlichen Straßenland.

Darüber hinaus befinden sich zahlreiche befestigte Wege und versiegelte Park- und Abstellflächen unterschiedlicher Erhaltungsqualität im Gebiet, über deren Weiternutzungseignung abhängig vom Entwurf im Einzelnen befunden werden muss. Sollte das gesamte Areal als Tempo-30-km/h-Zone ausgewiesen wird, so kann auf Vorfahrtsregelungen, Radwege und Fußgängerquerungen verzichtet werden.

3.4.5 Verkehrslärm

Der derzeitig im Untersuchungsgebiet entstehende Verkehrslärm durch Straßenverkehr ist aufgrund der geschlossenen Nutzung und der weitläufigen Anlage des Gebiets gering. Die derzeitigen Nutzungen werden mit der Schließung des Marinestandorts außerdem

komplett entfallen, so dass jeglicher künftiger Verkehrslärm von der Neunutzung selbst ausgehen wird.

Die einzige in relevantem Maße lärmverursachende Straße ist die K5/Schusterkrug nördlich des Untersuchungsgebiets. Aufgrund der Sackgassensituation der östlichen Wohnsiedlungsbereiche von Holtenau und der daraus resultierenden geringen Verkehrsmengen ist die Verkehrslärmbelastung dort sehr gering, dies jedoch auf Kosten der westlichen Wohngebiete von Holtenau, die hier als Transitraum genutzt werden.

Der nördliche Teil des Untersuchungsgebiets wird in sehr niedriger Höhe von Flugzeugen überflogen, die auf dem direkt benachbarten Flughafen Kiel-Holtenau starten oder landen. Deshalb gilt dort nicht nur eine Bauhöhenbeschränkung, sondern auch eine Nutzungsbeschränkung als Fluglärmzone mit über 60 dB (s. Kapitel 2.6.1 und 3.1).

Hinsichtlich der Schifffahrtsverkehre muss beachtet werden, dass der Nord-Ostsee-Kanal die meistbefahrenste künstliche Wasserstraße der Welt ist. Aus dem Kanal kommende Schiffe, die nicht direkt den Kieler Hafen anfahren, biegen unmittelbar vor dem MFG 5-Gelände nach Norden in Richtung Ostsee, umgekehrt verläuft der gesamte Schiffsverkehr von der Ostsee in den Kanal ebenfalls in Sichtweite des Untersuchungsgebiets und wartet ggf. in direkter Nähe auf die Passage durch die Holtenauer Kanalschleuse. Auch die Kanalschleuse selbst ist im Lärmaktionsplan als Lärmquelle ausgewiesen (s. Kapitel 2.6.1 und 3.2).

Am südlichen Ende des Untersuchungsgebiets befindet sich der Tonnenhof des Wasser- und Schifffahrtsamts Lübeck (Außenstelle Kiel). Dort werden die Markierungsbojen für die Schifffahrtswege in der deutschen Ostsee gewartet und gelagert. Der Betrieb des Tonnenhofs erzeugt ein beachtliches Maß an nicht-verkehrsbedingtem Lärm, der zusätzlich zum Straßen-, Schiffs- und Luftverkehr zu berücksichtigen ist.
Industrielärm geht außerdem auch von den Betrieben in Friedrichsort/Pries aus, etwa der Lindenauer Werft. Die Lärmausbreitung trifft über das Wasser auf keine Hindernisse und betrifft deshalb auch das Untersuchungsgebiet.

3.5 Ingenieurbauwerke / Technische Infrastruktur

Eine Untersuchung der Landeplatzfläche (derzeitiger Flugbetriebsbereich an der Förde mit Südkaje am Plüschowhafen) aus ingenieurwissenschaftlicher Sicht wurde durch das Ingenieurbüro Mohn GmbH vorgenommen. Aufgrund der Tatsache, dass dieser Bereich im Zusammenhang mit dem Bau des Nord-Ostsee-Kanals aufgeschüttet wurde, befinden sich hier keine tragfähigen Böden (gemäß Auswertung des Baugrundgutachtens der Bundesanstalt für Wasserbau). Im Zusammenhang mit der geplanten Errichtung von Gebäuden sowie einer Schwerlastfläche mit neuen Kaimauern wären umfangreiche Pfahlgründungen (ca. 22 m) in Kombination mit Stahlbetonkopfplatten erforderlich, um insbesondere für die gewerblich-industrielle Nachnutzung eine ausreichende Standfestigkeit zu garantieren. Bei den bisher betrachteten Nachnutzungsoptionen ist von einem sehr hohen Kostenaufwand auszugehen. Alternativ könnte ggf. auch auf die aufwändigen Gründungsmaßnahmen verzichtet werden; dann gehen die Kosten jedoch in die Bodenverbesserungen und Nachbearbeitungen infolge von Bodensetzungen. Weitere Einzelheiten und Kostenschätzungen dazu werden im Kapitel 4.6.2. (Offshore) genannt.
Das MFG 5-Gelände wird durch die übliche technische Infrastruktur ver- und entsorgt. Die Bestandsleitungen umfassen etwa 11.600 m Trinkwasser-, 19.000 m Regenwasser-, 7.800 m Schmutzwasser- und 3.100 m Fernwärmeleitungen. Die Informationen über Lage und Umfang der Telekommunikationsmedien (teilweise Lichtwellenleiter) sind unvollständig und unterliegen, da der Marinestandort noch genutzt wird, teilweise auch der Geheim-

haltung. Auch die vorliegenden Unterlagen zu Elektro- und Gasleitungen ist in Rücksprache mit dem Nutzer noch zu überprüfen.

Das Grundnetz kann vermutlich, mit Ausnahme der Telekommunikationsleitungen, in großen Teilen weiterverwendet werden. Eine Kamerabefahrung kann Aufschluss über den Erhaltungszustand infrage kommender Abschnitte geben. Hausanschlussleitungen müssen in dem Umfang überprüft werden wie Gebäude ersetzt werden. Hierbei handelt es sich um Detailplanungen der späteren Leistungsphasen, wobei dem Leitungsbetreiber die wesentliche Aufgabe zu kommen wird.

Es ist zu untersuchen, ob das Regenwasser künftig, statt es in die Förde zu leiten, aufbereitet und wieder verwendet werden kann. Die zunächst mit Kohle oder Öl befeuerte Wärmestation wird seit geraumer Zeit durch eine städtische Gasleitung versorgt.

Verkehr / Ingenieurbauwerke / Technische Infrastruktur	
Stärken	**Schwächen**
- gute seeseitige Erreichbarkeit (Ostsee, Förde, Kanal) - Gelände erreichbar über Straße, Schiene, Luft (Hubschrauber und Flughafen angrenzend), Wasser - lange Uferkanten für wasserorientierte Nutzung - Vorhandene Regen- und Schmutzwasserleitungen können weiterverwendet werden	- isolierte Lage im Stadtraum, Kanal als Barriere, Vernetzung Innenstadt nur über Hochbrücke - südliche Zufahrt z.Z. geschlossen - schlechte ÖPNV-Anbindung - Gehwege sind häufig nur einseitig vorhanden - Gleise im Nordteil müssen erhalten bleiben - "Plateau"-Fläche an der Förde ohne tragfähige Bodenschichten
Chancen und Potenziale	**Risiken**
- Schaffung einer neuen Fahrrad- und Busverbindung zwischen Holtenau und Friedrichsort möglich - vorhandene Straßen können z.T. weiter genutzt werden, u.a. Strandstraße als Haupterschließung - Gelände könnte an die Fördelinie F1 des VRK oder einen Wassertaxi-Dienst angebunden werden - Konzipierung einer neuen Energieversorgung (Modellcharakter)	- fehlende Verflechtungsmöglichkeiten wegen Lage zwischen Förde und Flughafen mit nur zwei (max. drei) Zufahrten ins Gebiet - zusätzliches Verkehrsaufkommen belasten Straße am Schusterkrug (K5) und Strandstraße - Stellplätze wegen zu schmalen Straßenquerschnitts nicht im Straßenraum realisierbar - hohe Kosten bei baulicher Nachnutzung der Landeplatzfläche an der Förde

3.6. Bevölkerung

An der nördlichen Grenze im Untersuchungsgebiet liegen entlang der Straße Schusterkrug zwölf private, bebaute Grundstücke, auf denen insgesamt 13 Personen leben.[30] Der Großteil der Fläche ist dem Marinefliedergeschwader 5 zugehörig und wird militärisch genutzt. Angaben über die auf dem Gelände wohnenden Bediensteten wurden nicht erho-

[30] Eigentümerkarte, Stand 06.07.2011

ben, da diese mit der Schließung des MFG 5 verlagert werden. Aus datenschutzrechtlichen Gründen muss daher in den folgenden Ausführungen auf eine detaillierte Beschreibung der im Gebiet befindlichen Bevölkerung verzichtet werden. Da das Untersuchungsgebiet zu den drei Ortsteilen der LH Kiel (Holtenau, Pries und Friedrichsort) gehört, erfolgt eine Analyse auf der Basis der Merkmalsausprägung innerhalb dieser unmittelbar angrenzenden Siedlungsbereiche. Diese Zahlen werden durch eine gesamtstädtische Betrachtung ergänzt.

Bevölkerungsentwicklung und Wanderung
Während 1992 noch über 245.000 Menschen in Kiel wohnten, sank die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2000 auf unter 230.000 Einwohner, Seit dem Jahr 2001 steigt Kiels Gesamtbevölkerung (229.220 Einwohner) wieder an (2011 236.333 Einwohner).[31] Aktuelle Bevölkerungsprognosen sagen für Kiel bis zum Jahr 2025 einen Zuwachs von mindestens 10.000 Einwohnern oder 2,2 % voraus.[32]
Hinsichtlich der Aussagen zur zukünftigen Wohnraumversorgung wird auf das Kapitel 4.5 verwiesen.
Im Stadtteil Holtenau wohnen gegenwärtig (Stand 30.09.2011) 5.214 Einwohner, in Friedrichsort 2115.[33] Leichte Bevölkerungsrückgänge hatte auch Pries in den letzten Jahren zu verzeichnen. Mit 7.293 Einwohnern ist er der bevölkerungsstärkste von den drei hier betrachteten Stadtteilen.[34]

Die Zahlen der Fort- und Zuwanderungen in und nach unterschiedlichen Regionen ausgehend von Kiel zeigen, dass viele Einwohner Kiels in den Kreis Rendsburg-Eckernförde abwandern (2010 -241 Einwohner), obgleich die Verluste im Laufe der Zeit abgenommen haben (bspw. Verlust 1998 -1667 Einwohner an Rendsburg-Eckernförde). Aus den übrigen Regionen Schleswig-Holsteins konnten in den letzten Jahren einige neue Bürger gewonnen werden. Insgesamt zeigt der Wanderungsgewinn/-verlust eine positive Bilanz (+897 EW in 2010).[35] Auch die Zu- und Wegzüge in den drei betrachteten Stadtteilen zeigen eine positive Entwicklung im 3. Quartal 2011 (Holtenau +16 EW, Friedrichsort +2 EW, Pries +17 EW), nachdem die Bilanz in den vorangegangenen Quartalen leicht negativ bis ausgeglichen war.[36] Die neuste kleinräumige Analyse des Amtes für Statistik aus dem Jahr 2012 geht von einem Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2030 in Holtenau von 8% und in Pries/Friedrichsort von 13% aus. Fehlende Wohnungsbauflächen sind hierfür eine wesentliche Ursache.
Um dem Thema des Bevölkerungszuwachses im gesamten Stadtgebiet gerecht zu werden, wird seit einigen Jahren in der LH Kiel ein Baulandbericht erstellt, in dem u.a. Aussagen zu potenziellen Wohnbaulandflächen zu finden sind (vgl auch Darstellungen im Kapitel 4.5).

Sozialstruktur
Bei den drei Stadtteilen handelt es sich um vergleichsweise „alte“ Quartiere. Der Anteil der über 65-jährigen liegt in Holtenau bei 25,5 %. Damit liegt der Stadtteil deutlich über dem Kieler Durchschnitt von 18,5 %. Auch in Pries leben viele ältere Menschen (23,2 % über 65-jährige), dies entspricht dem Gesamtbild des Kieler Nordens. Friedrichsort ist mit einem Anteil von 29,6 % der über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung am „ältesten“.

---

31 Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik (2011): Quartalszahlen aus den Kieler Stadtteilen, III. Quartal 2011, S. 6
32 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Dezember 2010): Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins / Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik (2010): Demographiemonitoring – Indikatoren und Grundzahlen, S. 9
33 wie Anm. 33, S. 3, 6
34 Ebenda
35 Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2010): Kieler Zahlen 2010, S. 15
36 wie Anm. 33, S. 5

Dort ist aber auch die Anzahl der dort lebenden 25- bis 45-jährigen in den drei hier untersuchten Stadtteilen mit am höchsten. Eine Realisierung von Wohnungsneubauten in den Stadtteilen könnte maßgeblich zu einer „ausgeglichenen Altersstruktur“ beitragen; dies wurde auch in Gesprächen mit verschiedenen Akteuren, die im Wohnungsbaubereich tätig sind, deutlich.

In Holtenau beträgt der Anteil an Mitbürgern mit Migrationshintergrund 3,2 %. Die Quote fällt in Pries etwas niedriger aus (2,8 %), am Höchsten ist diese in Friedrichsort (19,6 %). Damit liegen Holtenau und Pries deutlich unter, Friedrichsort über dem Kieler Durchschnitt von 7,8 %.

Die Arbeitslosenzahlen in Holtenau (5,4 %), Pries (7,9 %) sowie in Friedrichsort (7,5 %) liegen unter dem Kieler Durchschnitt von 8,1%. Jeweils ein Viertel der Arbeitslosen gelten in den drei Stadtteilen als Langzeitarbeitslose.[37] Die Zahlen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten von den 15- bis 64-Jährigen liegen über dem Kieler Durchschnitt von 45,6 %: Holtenau hat einen Anteil von 48,9 %, Pries liegt leicht darunter (47,4 %) und Friedrichsort darüber (50,9 %).[38]

Zufriedenheit
Eine Untersuchung der Gewos im Rahmen der Erstellung des Wohnungsmarkkonzeptes 2007 für Kiel hat ergeben, dass die Bevölkerung sehr zufrieden mit ihren Stadtteilen ist.[39] So gaben in Holtenau 98% der Befragten an, dass sie sehr zufrieden oder zufrieden sind. In Friedrichsort und Pries liegen die Zahlen mit jeweils 96% ähnlich hoch.

Bevölkerung	
Stärken	Schwächen
- leicht steigende Einwohnerzahl in Kiel - leichte Zuzugszahlen in Holtenau, Pries und Friedrichsort - hohe Wohnzufriedenheit	- Abwanderung von Familien ins Umland - Altersstruktur in Holtenau, Pries und Friedrichsort nicht ausgeglichen
Chancen und Potenziale	Risiken
- Angebot von seniorengerechten Wohnungen für älter werdende Bewohnerschaft - Familiengerechter Wohnungsbau ermöglicht Zuzug jüngerer Bevölkerungsgruppen	

3.7. Zwischenfazit

Die Erfassung und Bewertung des Bestandes auf dem MFG 5-Areal, die sich im Wesentlichen auf die städtebauliche/nutzungsstrukturelle sowie freiraum- und verkehrsplanerische Analyse stützt, stellt innerhalb des Untersuchungsbereichs ein differenziertes Potential für eine hochattraktive Nachnutzung fest. Herausragendes Merkmal dabei sind die La-

[37] Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2010): Kieler Zahlen 2010, S. 3, 4
[38] Ebenda, S. 10
[39] Gewos (2007): Kieler Wohnungsmarktkonzeption 2007, Stadtteilprofile Holtenau, Friedrichsort und Pries, Kiel

ge an der Förde sowie am Plüschow-Hafen und die exponierte Landeplatzfläche. Dabei hat das in die Förde hineingebaute Unterland aufgrund der westlichen Fassung durch den begrünten Hang eine besondere Siedlungsraumqualität.

Die Baustrukturen aus den verschiedensten Nutzungsphasen dokumentieren wasser- und luftbezogene Militärgeschichte. Unter Berücksichtigung zukünftiger Nachnutzungsoptionen sollten die wenigen wertvollen baulichen Zusammenhänge bzw. die eingetragenen Denkmäler/Kulturdenkmäler in den Transformationsprozess integriert werden (z.B. Offizierskasino, Hallenbau). Für die zivile Nachnutzung bestehen verschiedene Bindungen, die bei der weiteren Konzeptentwicklung zu berücksichtigen sind. Neben der Abstimmung zum Umgang mit den Kontaminationsverdachtsflächen beeinträchtigen insbesondere die Lärmemissionen des Flughafens, des Tonnenhofs und der Werftenstandorte in Friedrichsort die mögliche Entwicklung von lärmsensiblen Nutzungsarten. Hiervon sind insbesondere der mittlere und der nördliche Teilbereich des MFG 5 betroffen.

Für die weitere Entwicklung des Geländes ist die Entscheidung, ob der Tonnenhof am Standort bleibt oder innerhalb des Geländes verlegt bzw. außerhalb des Geländes angesiedelt wird, von erheblicher Bedeutung. Ein Verbleiben des Tonnenhofs am jetzigen Standort wird eine Weiterentwicklung der Wohnquartiere in Holtenau in Richtung Norden erschweren.

Die für den Naturschutz, die Erholung und das Landschaftsbild wertvollen Waldbestände schränken die Nutzungsmöglichkeiten auf dem Gelände ein und sollten konzeptionell eingebunden werden (z.B. für die Erholung, als Fortführung der angrenzenden naturnahen Grünstrukturen). Die Lage an der Förde gemeinsam mit dem wertvollen Waldbestand bietet jedoch gute Voraussetzungen für Wohn-, Erholungs- und Freizeitaktivitäten. Nach derzeitiger Einschätzung bestehen keine artenschutzrechtlichen Zulassungshindernisse, die nicht durch geeignete Vermeidungs- oder Kompensationsmaßnahmen lösbar wären. Dennoch sind weitere Untersuchungen in Vorbereitung konkreter Umsetzungsvorhaben nötig (bspw. Erfassung des Fledermausbestandes oder des Brutvogelbestandes).

Durch die besonderen Lagebedingungen zwischen Förde und Flughafenareal ergeben sich Beschränkungen bezüglich der Erreichbarkeit über Straßen für Menschen und Güter. Von den drei Zufahrten auf das Gelände wird derzeit nur die Nordzufahrt mit der Anbindung an den Schusterkrug genutzt. Der Knoten ist bereits heute temporär überlastet und muss mit zukünftiger Nutzungsintensivierung umgebaut werden.

Die verkehrliche Erreichbarkeit über Straße, Wasser, über die Schiene und aus der Luft stellt eine besondere Chance für die weitere Entwicklung des MFG 5 dar. Während die Wasser- und Straßenanbindungen bedarfsgerecht auszubauen sind, werden die funktionalen Bezüge zwischen Flughafen und Nachnutzung einzelfallabhängig sein. Die Bindungen aus dem weitgehenden Beibehalt der Gleisanlagen stellen eine konzeptionelle Herausforderung für den Randbereich zum Plüschowhafen dar.

Eine Öffnung des Geländes wird auf jeden Fall zu einer Verbindung der beiden Ortsteile über den ÖPNV und für den Radverkehr und zu einer erheblichen Verbesserung der ÖPNV-Anbindungen an die Innenstadt und eine Verkürzung der Fahrzeiten führen. Die Reglementierung der Durchfahrungsmöglichkeiten für Kfz und der interne Ausbau des Verkehrsnetzes sowie der Umgang mit den bestehenden Netzen der technischen Infrastruktur sind abhängig von zukünftigen Planungen und immer auf die Auswirkungen auf die angrenzenden Gebiete hin zu überprüfen.
Eine wesentliche konzeptionelle Bindung für die Nachnutzung der Plateau-Fläche ist die erforderliche Tragfähigkeit des Bodens. Die Erstbewertung von Kajen-Neubau und Schwerlastfläche haben ein erhebliches Investitionsvolumen identifiziert. Dies ist auch in Hinblick auf nicht-schwerlastbezogene Nachnutzungsoptionen zu überprüfen.

4. Sektorale Untersuchungen

Die nachfolgende Betrachtung der wichtigsten sektoralen Nachnutzungsoptionen Tourismus, Gesundheitswirtschaft, Wohnen, Gewerbe, Sport und Kultur variiert in der inhaltlichen Durchdringung und Tiefenschärfe der Analyse. Zum Teil beruht sie auf einen Perspektivwechsel, denn die Zukunft des Standortes wird zuallererst von der Förde aus betrachtet. Die Förde gilt hier als ein Synonym für den Gesamtraum, der Standort in Holtenau als Baustein der Entwicklung dieses Raumes, in dem überregionale Zukunftsthemen bewertet und in Konkurrenz zu anderen wichtigen Stadtentwicklungsthemen gesetzt werden. Ein zukünftiger Vertiefungsbedarf bei den Zukunftsthemen wird offensichtlich.

4.1 Tourismus

Die Landeshauptstadt Kiel ist die bevölkerungsreichste Stadt Schleswig-Holsteins und befindet sich als einzige Großstadt Deutschlands direkt am Meer. Der Tourismus hat in Kiel schon jetzt eine wachsende Bedeutung. Die Landeshauptstadt zeichnet sich durch eine Reihe von touristischen Segmenten aus, die neben dem Städtetourismus insbesondere die maritimen Elemente des Kreuzfahrttourismus, des Urlaubes am Meer und der Zeugnisse der Schifffahrts- und Marinegeschichte umfassen. Einen Schwerpunkt nimmt der maritime Tourismus ein, der sich sehr stark auf die beiden Säulen „Kieler Woche“ und „Kreuzfahrttourismus“ stützt, während das Angebot an geschichtlichen, kulturellen und technologischen Attraktionen eher schwach entwickelt ist. Prägende Elemente sind der Hafen und der Nord-Ostsee-Kanal sowie die Kieler Förde, wobei der Zugang zum Fördeufer ziemlich lückenhaft ist. Die „Wasserkante“ gilt jedoch als zentrales Abgrenzungsmerkmal gegenüber anderen Wettbewerbsstädten und –regionen und soll für die touristischen Zielgruppen ausgebaut werden.[40]
Kiels Umlandgemeinden verfügen über ein ausgeprägtes Potenzial an „weichen“ Standortfaktoren“ (Landschaft, Strände, Gastronomie und Erholungsbereiche)[41], die Vernetzung dieser Angebote ist jedoch ausbaubedürftig. Kiel befindet sich damit nicht nur in Konkurrenz zu anderen Städten Schleswig-Holsteins, sondern auch mit kleinen Umlandgemeinden. Da die Landeshauptstadt gemeinsam mit den Umlandgemeinden jedoch das Potenzial der Region erkannt hat, wird mit dem Rahmenplan Kieler Förde versucht, im regionalen Dialog gemeinsam den „Erlebnisraum Kieler Förde“ zu entwickeln und aufzuwerten. Ein Ziel ist die Inwertsetzung der maritimen Besonderheiten, der maritimen Geschichte und der kulturellen Potenziale in dem verbindenden Kontext der Kieler Förde.[42]

Die touristischen Zielgruppen in Kiel (und der Förderegion) sind

- Familien mit Kindern unter 14 Jahren (mittleres bis hohes Einkommen),
- Anspruchsvolle Genießer (Singles von 39 bis 55 Jahre und Paare bis 55 Jahre mit erwachsenen Kindern (Einkommen >2.500 €/Monat),
- Singles und Paare von 56 bis 75 Jahren, so genannte „Best Ager“ (hohes Einkommen).[43]

[40] Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (2009): Optimierung der touristischen Infrastruktur. Ein Leitfaden für Kommunen, Kiel
[41] Fördeatlas Teil 1, Tourismus
[42] Landeshauptstadt Kiel (Dezember 2011): Bericht und Maßnahmen. Beitrag zum Rahmenplan Kieler Förde – Baustein Tourismus. Kiel
[43] Kiel-Marketing GmbH (2008): Gesamttouristisches Konzept für die Landeshauptstadt Kiel, S. 6

In Kiel selbst gehören insbesondere die „Kernzielgruppen“ der Städtetouristen, die Segler und die Tages-/Geschäftsreisenden, Kreuzfahrt-/fährpassagieren und dazu.[44] Die Stärkung der Landeshauptstadt als Anziehungspunkt für Städtetouristen ist erklärtes Ziel des touristischen Konzeptes für die Kieler Förde.[45]

Wachsender Tourismusstandort
Der Tourismus ist ein zunehmend bedeutender und wachsender Wirtschaftsfaktor für die Stadt und bietet zahlreichen Menschen Arbeit und Einkommen. Er profitiert vor allem von der Bedeutung Kiels als Start- und Zielhafen für die Skandinavien- und Baltikumfähren und Kreuzfahrtschiffe aus aller Welt. Insbesondere die Kreuzfahrt berührt viele Wirtschaftssektoren der Stadt wie Verkehr, Handel und Gastronomie und hat einen hohen wirtschaftlichen Stellenwert. 17,1 Millionen Tagesgäste besuchten 2010 die Landeshauptstadt. Die Zahl der Übernachtungsgäste betrug 1,7 Millionen, davon mehr als 500.000 Übernachtungen in gewerblichen Betrieben. 2011 konnte hier bereits im ersten Viertel Jahr eine Zunahme von rund 11% vermerkt werden.[46] Der Anteil der Auslandsübernachtungen an den gesamten Übernachtungen liegt bei 14,8%. Die stärksten Märkte sind Dänemark, Norwegen, Schweden. Dennoch verweilen die Gäste in der Regel nur kurz in der Stadt, durchschnittlich verbleiben die Gäste aus dem Inland 1,9 Nächte, Auslandsgäste 2,0 Nächte. Im Umland dagegen liegt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei 6 Tagen.[47]

Der Zuwachs im Tourismusbereich ist hauptsächlich einer Renaissance des Inlandtourismus und einer wachsenden Bedeutung des Städtetourismus - insbesondere geprägt durch den wachsenden Markt der Kreuzfahrttouristen - zuzuordnen. Dennoch fehlt es offenbar an Angeboten, um die Kreuzfahrttouristen länger in Kiel zu halten. Gleichzeitig wird der Wettbewerb stärker und Schwächen wie die fehlende Fluganbindung, die nicht optimale Bahnanbindung der Stadt, die periphere Lage und das bevölkerungsarme Umfeld werden relevanter. Um der LH Kiel ein geeignetes Image zu verleihen, wurde die Marke Kiel Sailing City aufgebaut. Hohe Priorität hat zudem die Saisonverlängerung für das vorhandene touristische Angebot.[48]

Die Bedeutung von wohnortnahen Tagesausflügen und Ausflügen der Urlauber aus der Region sowie der skandinavischen Tagesausflügler wächst und es ist eine Qualifizierung der Angebote in diesem Bereich nötig. Hier gilt es insbesondere die Segmente, die für Kurzreisende interessant sind, wie die tourismusrelevanten Kultureinrichtungen, den Gesundheitsurlaub/Wellness oder sportliche Angebote zu stärken. Gleichzeitig soll der Bekanntheitsgrad von Kiel und das Nachfragevolumen ausgebaut werden.

---

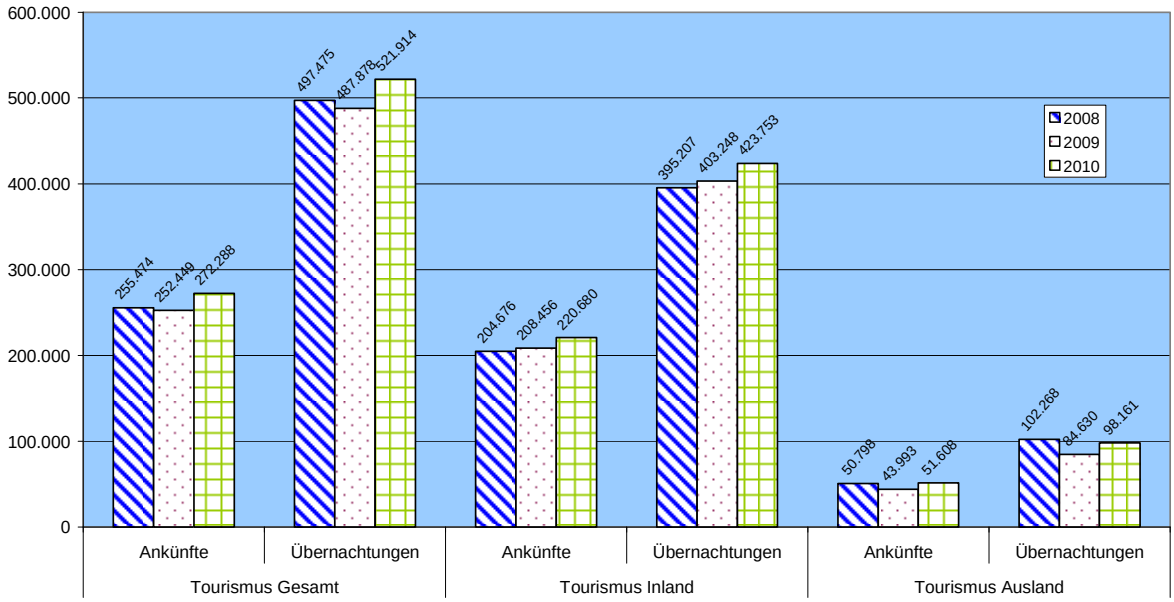
44 Kiel-Marketing GmbH (2008): Gesamttouristisches Konzept für die Landeshauptstadt Kiel, S.6

45 Landeshauptstadt Kiel (Dezember 2011): Bericht und Maßnahmen. Beitrag zum Rahmenplan Kieler Förde – Baustein Tourismus. Kiel

46 Presseerklärung von Kiel-Marketing vom 23.02.2011 auf Grundlage des amtlichen Jahresergebnis des Statistikamtes Nord

47 Zusammenstellung: Kiel Marketing, Stand Mai 2011

48 wie Anm. 48



Quelle: Kiel-Marketing Mai 2011

Tabelle 1: Tourismusentwicklung Kiel 2008 bis 2010

Kreuzfahrtstandort Kiel
Mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 7,4% seit 1990 ist die Kreuzfahrtindustrie eine der schnellst wachsenden Sektoren in der Tourismusbranche. Kiel konnte zwischen 2007 und 2010 die Anzahl der Kreuzfahrtpassagiere nahezu verdoppeln. 2010 erreichten Kiel 340.000 Kreuzfahrtpassagiere und 1,55 Mio. Fährschiffgäste gingen in Kiel von oder an Bord. Das Hauptinteresse der Gäste liegt im Bereich Shopping/Gastronomie und im Besuch der Kultureinrichtungen. Die hohe Präsenz der Kreuzfahrtschiffe und Fähren in der Stadt und die erlebbare Dichte bieten ein touristisches Alleinstellungsmerkmal.

Geschäftsreisende/Tagungen
Es besteht ein hohes und wachsendes Nachfragepotenzial durch Geschäftsreisende, Tagungs- und Kongressteilnehmer l (schätzungsweise 200.000 Teilnehmer in Kiel mit einem Potenzial von 130.000 Übernachtungen/Jahr).[49] Die Nachfrage kommt auch aus dem Ausland, ist aber zukünftig stark abhängig von der Attraktivität des Wirtschafts-, Wissenschafts-, und Technologiestandortes Kiel.[50] Es fehlt ein Standort für große (internationale) Tagungen und Kongresse (500 bis 1000 TN; kombiniert mit Hotelunterkunft, Gastronomie und Begleitveranstaltungen sowie Wellnessangeboten).[51]

Kulturreisende
Viele Ostseeurlauber verbinden ihren Urlaub mit einem Besuch in den Städten Schleswig-Holsteins. Da hier das Potenzial für Kiel noch nicht ausgeschöpft ist, kann eine Verbesserung des Angebots an Kultur und Events zur Werbung für einen Stadtbesuch beitragen (auch für die Fährgäste und Kreuzfahrer). Dazu können die geplanten Projekte wie der Ausbau der Museen und des Traditionshafens oder die attraktive Präsenz der Tiefseeforschung in GEOMAR eine starke Anziehungskraft entwickeln.[52] Die Stärkung der maritimen Kulturmeile (Maritimes Viertel, Wik und Holtenau)[53] kann durch das Erlebnis des

[49] Kiel-Marketing GmbH (2008): Gesamttouristisches Konzept für die Landeshauptstadt Kiel, S. 78
[50] Ebenda, S. 79
[51] Hotelbedarfsanalyse Kiel, Wiesbaden 2009
[52] Presseerklärung von Kiel-Marketing vom 23.02.2011 auf Grundlage des amtlichen Jahresergebnis des Statistikamtes Nord
[53] siehe auch http://www.maritimes-viertel.de/

Nord-Ostseekanals und durch die maritime Geschichte ebenso die Anziehungskraft erhöhen.

Küstentourismus: Strand/Baden/Segeln/Yachting
Der Standort in Kiel-Holtenau bietet insbesondere für diesen Bereich ideale Entwicklungsbedingungen. Sowohl Strand und Baden als auch Segeln und Yachting sind für Kiel jetzt schon wichtige Tourismussegmente, die hier entwickelt werden können. Wobei das Segment Segeln das Image von Kiel bereits wesentlich und weltweit prägt. Die Kieler Woche mit über 5000 Seglern und 3,5 Mio. Besuchern hat überregionale und internationale Bedeutung. Dieses Segment ist besonders durch die Gruppe der 51 bis 70jährigen geprägt. Die Konkurrenz anderer Häfen in Schleswig Holstein und Mecklenburg Vorpommern ist hoch und wird in Zukunft noch stärker. Acht Sportboothäfen liegen in direkter Nähe zur Landeshauptstadt Die 25 Kieler Segel- und Motorbootvereine haben eine eigene Gesellschaft gegründet. In enger Zusammenarbeit sollen die Voraussetzungen für den Segel- und Motorbootsport weiter optimiert werden.

Die Kieler Bucht bietet zudem eine große Vielfalt von Strandlandschaften: abgelegene Steilküsten wechseln sich auf kurze Distanz mit dünenbedeckten Strandwallküsten oder breiten und belebten Sandstränden ab. Einige sind bequem mit dem Bus oder Zug zu erreichen, andere liegen so versteckt, dass ortsunkundige Fahrrad- und Autofahrer sie kaum finden (bspw. der Falckensteiner Strand in Friedrichsort). Ein Großteil der Kiel-Besucher, besonders der Zielgruppe Familien nutzt die Strände (40%) und das bei hoher Zufriedenheit mit diesen Angeboten.[54] Die Konkurrenz in den Umlandgemeinden und anderen Bereichen Schleswig Holsteins im Segment Baden und Strand ist aber sehr stark. Mit dem Projekt ‚Stadtstrand-Kiel' versucht ein Verein innerstädtisch am Hindenburgufer über eine Länge von ca. 400 Meter durch eine Sandaufspülung einen neuen Strandabschnitt zu schaffen. Das südöstliche Ufer in Holtenau bietet durch die relativ geschützte Lage für die Anlage eines Strandes oder für Bootsplätze gute Ausgangsbedingungen.

Hotel
In den Jahren von 1999 bis 2008 stieg die Zahl der Übernachtungen um durchschnittlich 2,7%, auch wird geschätzt, dass es weiterhin eine Zunahme von 3% jährlich geben wird. Die Hotels in Kiel sind gut ausgelastet. Es ist von einer Steigerung der Übernachtungsnachfrage bis zum Jahr 2015 auf insgesamt rund 742.000 Übernachtungen auszugehen. Dies entspricht einem Bedarf von vier bis fünf neuen Hotels in einer Größe von 125 bis 150-Zimmern.[55] Angestrebt werden Hotelprojekte mit einem oder zwei Sternen und/oder vier bis fünf Sterne. Experten aus dem Bereich Tourismus empfehlen Projekte mit Leuchtturm-Charakter, die durch ihr Alleinstellungsmerkmal weit über die Landesgrenzen hinaus strahlen.

[54] Kiel-Marketing GmbH (2008): Gesamttouristisches Konzept für die Landeshauptstadt Kiel, S. 55
[55] Presseerklärung von Kiel-Marketing vom 23.02.2011 auf Grundlage des amtlichen Jahresergebnis des Statistikamtes Nord, S. 111

Tourismus	
Stärken	Schwächen
- wichtigster deutscher Kreuzfahrthafen mitten in der Stadt - zunehmende Übernachtungen - wachsender Tagungs- und Kongressmarkt - weiträumige Flächen, um die Förde zu erleben - vorhandene Freizeit- und Tourismusnutzung am Plüschowhafen	- In- und ausländische Gäste des Fährtourismus finden in der Zielgruppenstrategie des Landes zu wenig Berücksichtigung. - teilweise unzureichende und wenig vernetzte Informationsangebote für Touristen. - qualitativ und quantitativ schlechte Hotelausstattung im Kieler Stadtgebiet nördlich des Kanals - geringes Angebot an Hotels mit 4-5 Sternen und an Hotels mit Strandzugang/-nähe - Anbindung des MFG 5 Areals an das Stadtzentrum/Bahnhof mit ÖPNV unzureichend - Ausbau der Fördeschifffahrt zur Entwicklung des Standortes nötig - direktes Umfeld MFG 5 bietet wenig Freizeitangebote (Kultur, Shopping, Sehenswürdigkeiten) - Entfernung zum Stadtzentrum relativ groß - Fördewanderweg auf dem Westufer z.T. in größerer Entfernung vom Fördeufer - bisher gibt es keine Bootsmesse in Kiel
Chancen und Potenziale	Risiken
- Meer/Strand und Großstadt - vorhandene Slipanlage ist für Amphibienbus geeignet - Standort bietet Ausbaupotenziale - und die Vernetzung kultureller und anderer touristischer Attraktionen - des kulturellen Angebotes insbesondere der maritimen Kultur - des touristischen Segments für die Zielgruppe neue Familien (Strand, Indoorangebot, familienfreundliche Beherbergung) und - zum authentischen Erleben der maritimen und militärischen Geschichte . Hotel - Ergänzung des Kieler Hotelangebotes im hochpreisigen Segment oder Hotel mit Strandzugang möglich - öffentlicher Strand und Erholungsflächen auch für die Kieler Bevölkerung Arbeitsplätze - relativ hohe Arbeitsplatzeffekte sind durch Hotellerie und Restaurants, Strandbars etc. zu erwarten	- Ausbau der Tourismusangebote birgt Gefahr eines erhöhten Verkehrsaufkommens in Holtenau und Friedrichsort

4.2 Gesundheitswirtschaft und –tourismus

Gesundheitswirtschaft
Gesundheit ist in Schleswig-Holstein ein starker Wirtschaftsfaktor mit sehr guten Wachstumschancen. Kaum ein anderes Bundesland kann heute eine derartig breit aufgestellte, gut strukturierte und eng vernetzt arbeitende Gesundheitswirtschaft aufweisen. Schon jetzt gehört Schleswig-Holstein zu den drei Bundesländern, in denen die Gesundheitswirtschaft den marktwirtschaftlich stärksten Faktor darstellt. Die Unternehmen der Gesundheitswirtschaft haben in Schleswig-Holstein einen Anteil von 32 % an der gesamten Industrieproduktion des Landes (doppelt so viel wie im deutschen Durchschnitt) mit rund 200.000 Beschäftigten in der Gesundheitswirtschaft (16% aller Beschäftigten).[56] Zur Gesundheitswirtschaft gehören neben Krankenhäusern und Reha-Einrichtungen auch die medizinische Versorgung in Haus- und Facharztpraxen, die pharmazeutische Industrie, Medizintechnik, Gesundheitstourismus, Wellness sowie die Fitnessbranche. In den nächsten Jahren wird die Gesundheitsnachfrage wachsen, auch die privat finanzierte Gesundheitsnachfrage wird ansteigen. Dabei wird es von Bedeutung sein, dass der Reisemarkt zunehmend von älteren Menschen geprägt wird. Auch der wachsende Zustrom aus dem Ausland, insbesondere aus den skandinavischen Ländern, zu Wahrnehmung der medizinischen Angebote ist relevant.[57]

Seit 1999 ist auch in Kiel eine positive Entwicklung der Branche festzustellen, die sich insbesondere an der Zunahme der Beschäftigungszahlen misst (Zuwachs von rund 8 % im Zeitraum von Juni 2008 bis Juni 2011). In diesem Zeitraum wurde die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 15.784 auf 17.146 gesteigert (Zuwachs 1.362). Im gleichen Zeitraum stieg die Anzahl der soz. Beschäftigten in Kiel um insgesamt 1.731. Die wachsende Bedeutung der Gesundheitswirtschaft schlägt sich demzufolge auch in dem stetig steigendem Anteil an den Gesamtbeschäftigten nieder (Juni 2011 106.191, Anteil Juni 2008 15,1 %, Juni 2011 16,1%). Der Standort der Gesundheitswirtschaft ist geographisch gut gelegen, die Region umfasst neben den skandinavischen Ländern auch die wachsenden Märkte der EU-Staaten Polen, Litauen, Lettland und Estland. Für den Gesundheitsurlaub gibt es jedoch in Kiel bisher wenig Angebote.
Im Zentrum von Kiel befindet sich der zum Universitätsklinikum Schleswig-Holstein gehörende Campus Kiel mit über 1.200 Betten. Neben dem Campus mit seinen dazugehörenden Bereichen hat Kiel zahlreiche weitere Krankenhäuser und neun Medizinische Versorgungszentren (MVZ). Bestehende Kliniken erweitern aktuell massiv (Schmerzklinik, Lubinus) und haben am Standort ihre Flächenkapazitäten ausgeschöpft.

Gesundheitstourismus
Für den Gesundheitstourismus gibt es keine einheitliche Definition. Die Angebotsformen überschneiden sich teilweise, wobei es insbesondere folgende gibt:

- Klassische Kur / Reha (Kassen)
- Kuren und Heilen im Urlaub (Selbst- und Teilzahler)
- Fitness- und Aktiv-Urlaub
- Wellnessurlaub (passiv, genießen, verwöhnen lassen)
- Beauty und Schönheitsurlaub
- Anti Aging

[56] Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (WTSH) (o. J.): Gesundheitswirtschaft Schleswig-Holstein, Health Industry, Kiel
[57] Ebenda

- Medical Wellness / Health Care (aktiv, präventiv etwas für die Gesundheit tun)

Die Zielgruppe für den gesundheitsfördernden Urlaub entspricht dem der landesweiten Zielgruppe: Best Ager, junge Familien mit Kindern und anspruchsvolle Genießer. Für den Gesundheitsurlaub gibt es in Kiel bisher wenige Angebote.

In folgenden Gesundheitsbereichen besteht nach Aussage der befragten Experten eine Nachfrage, die auf Grund der vorhandenen Lagequalitäten am Standort MFG 5 realisiert werden könnte:

- Nach einem Patienten- und Angehörigenhotel für den Einzugsbereich der Kieler Kliniken, indem sowohl die medizinische Vor- und Nachsorge als auch die Betreuung der Angehörigen angeboten wird. Hierbei muss das Angebot auf den internationalen Markt (Skandinavien, Baltic-Anrainer u.w.) ausgerichtet sein.
- Für ein Angebot zur Behandlung von Hautkrankheiten liegen aufgrund der günstigen klimatischen Rahmenbedingungen gute Voraussetzungen vor.
- Für ein umfassendes Angebot für Diabetes-Patienten, bei dem es nicht nur um die medizinische Betreuung, sondern auch um das begleitende Programm mit qualifizierten Ernährungs-, Sport- und Wellnessangeboten und einem touristischen Angebot geht (Europäisches Diabeteszentrum).
- Für ein umfassendes Angebot für die betriebliche Gesundheitsförderung und betrieblich orientierte Rehabilitationsmaßnahmen (burn out, return to work).
- Weiterhin müssen Angebote zur Ausbildung und Versorgung mit Wohnraum für medizinische Fachkräfte geschaffen werden (Qualifizierung und Behebung des Fachkräftemangels!).

Gesundheit	
Stärken	Schwächen
- wassernahe, attraktive Flächen sind Standortvorteile für den Aufbau einer Klinik - Erholungsfunktion des Waldes und der Topographie - Nachnutzungsoptionen bestehender Gebäude und Freiflächen	- Bedeutung der Gesundheitswirtschaft ist kaum bekannt. - Direktes Umfeld bietet wenig Freizeitangebote (Kultur, Shopping, Sehenswürdigkeiten) - Fluglärm beeinträchtigt die Gesundheitsangebote insbesondere im „Außenraum“
Chancen und Potenziale	Risiken
- Anknüpfung an die Bedeutung der Gesundheitswirtschaft in Kiel - Ausbau zu einem umfassenden Gesundheitsstandortes ist möglich (Hotel, Akademie, medizinische Versorgung, Freizeit und Erholung) - Verbindung möglich von medizinischem Angebot, betrieblichem Gesundheitsmanagement, privatem Gesundheitsurlaub, Wassersport, Gesundheit/Reha und Bewegung, Meer, Großstadt und Kultur, Wellness-Gesundheitsurlaub, Bewegungsangebote, Erholung Bedarf - in SH und Norddeutschland für Themen Bewegung, Ernährung, Burn-Out-Prävention - Bedarf an medizinischen Spezialangeboten (insb. Hauterkrankungen, Diabetes) auch für Skandinavier und Angebote für Nachversorgung/Angehörigenbetreuung - Standorteignung für ein Europäisches Diabeteskompetenzzentrum Arbeitsplatzeffekte - Hohe Arbeitsplatzeffekte bei Ausbau des Standortes für die Gesundheitswirtschaft	- Fachkräfte müssen in Teilen angeworben werden - Wohnraum für zuziehende Fachkräfte ist erforderlich

4.3 Sport

Der gesellschaftliche Wandel wirkt sich auch in Kiel auf die sportlichen Segmente und die sportlichen Räume aus. Neben der traditionellen Nutzung der Hallen und Sportanlagen ist zunehmend eine öffentliche Nutzung von Flächen für nichtvereinsgebundene Sportarten sinnvoll. In Hinblick auf den Sanierungsstau bei Sportanlagen und den fehlenden finanziellen Ressourcen der öffentlichen Hand kommt der Ausdifferenzierung von Sport und

Sporträumen und der zunehmenden Kommerzialisierung des Sports eine hohe Bedeutung zu.

Mit Beschluss vom 08.10.2008 wurde die Verwaltung beauftragt mit Vertretern des Sports einen Sportentwicklungsplan zu erarbeiten. Die Ergebnisse lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor. Dennoch kann festgestellt werden, dass nicht alle Stadtteile in Kiel ausreichend mit Sporthallen versorgt sind. Auch die Sportvereine in Holtenau und Friedrichsort zeigen Bedarf. Eine Mitnutzung der Sportanlagen ist teilweise jetzt schon gewährt. Ein wesentlicher Versorgungsbedarf besteht an Angeboten für Jugendliche mit Trendsportarten und Sportangeboten für ältere Menschen.

Segeln
Die Landeshauptstadt Kiel verfolgt das Ziel, die Sportboothäfen an der Kieler Förde zu einer „5-Sterne-Sporthafen-Region“ zu entwickeln und diese öffentlich zugänglich zu machen, um sie zu attraktiven Bestandteilen des allgemeinen Freizeit- und Erholungsangebotes der Stadt zu entwickeln. Dabei gilt es auch hier, den öffentlichen Zugang zur Uferkante der Kieler Förde zu gewähren, um die maritime Qualität der Landeshauptstadt allgemein erlebbar zu machen. Der Plüschowhafen wurde bis 1975 von der Marine, dem Britischen Yachtclub und verschiedenen Friedrichsortern und Priesern für die Schifffahrt und Wassersport genutzt. Heute liegen an den Stegen private Boote und Yachten des Vereins Mole Stickernhörn e.V. sowie der Segelgemeinschaft der Marineflieger Kiel-Holtenau e.V. Der Plüschowhafen ist weiterhin Yachthafen der Engländer. Die notwendigen Flächen im Bereich des Hafens der Vereine sind nicht öffentlich und gepachtet.
In Workshops im Rahmen der Erstellung des Rahmenplans Kieler Förde wurde deutlich, dass ca. 800 Hallenliegeplätze mit je 30-40 m² Fläche benötigt werden (insg. ca. 30.000 m²). Seglerorientierte Gewerbestandorte (bspw. zur Reparatur) werden ebenfalls gesucht; Flächenengpässe existieren bereits in Schilksee (Sailing Team Germany).

Sport	
Stärken	**Schwächen**
- Bestehende Hallen und Sportflächen auf dem Gelände - Landschaftliche Gegebenheiten (Wasser, Wald, Fördekante) als Grundlage für unterschiedliche Sportarten	
Chancen und Potenziale	**Risiken**
- Anlage eines neuen öffentlichen Strandes möglich - Verbesserung des Freizeitangebotes über Grünverbindung/Förderweg von Kiel Innenstadt bis zum Norden (insb. Radsport, Walking) - Bedarf der ansässigen Sportvereine zur Nutzung der Sportflächen/-hallen auf dem Gelände - Hubschrauber-Hallen eignen sich für Trendsportarten (insb. für Indoor-Skaterangebot und Badminton u.ä.) - Möglichkeiten zum Ausbau der Liegeplätze (mit Winterlager)	- Neuer Strand kann Konkurrenz für Seebadeanstalt in Holtenau bedeuten und gleichzeitig den Falkensteiner Strand entlasten - Fehlende öffentliche Mittel zur ausreichenden Unterhaltung der Sportflächen

4.4 Kultur

Die Landeshauptstadt Kiel bietet ein vielfältiges kulturelles Angebot für die Kieler sowie für Besucherinnen und Besucher vor. Dieses wird ergänzt durch Einrichtungen des Landes, der Universität, der Hochschule sowie durch private und kommerzielle bzw. kulturwissenschaftliche Angebote. Die bestehenden Einrichtungen werden von der Stadt unterstützt und weiterentwickelt. Dazu wurde auf Beschluss der Ratsversammlung ein KulturKonzeptKiel unter dem Titel „Kiel – Kreative Stadt“ für die Landeshauptstadt Kiel entwickelt.

Das KulturKonzeptKiel hat u.a. das Ziel, Vernetzungen und Durchlässigkeiten in alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens zu eröffnen. Hier sind insbesondere die Bildung, die Stadtentwicklung, Tourismus und Wirtschaft zu nennen. Dennoch fehlen insbesondere für die Tagestouristen noch attraktive Kulturangebote.

In der Kultur- und Kreativwirtschaft Kiels ist eine Zunahme der Freiberufler und Mikro-Unternehmen zu vermerken. Die Unternehmen dieser Wirtschaftsgruppe bevorzugen oft alte Industrieareale mit günstigeren Mietbedingungen und /oder urbane Standorte so beispielsweise das Künstleratelierhaus im Anscharpark in der Wik.

Südlich des Untersuchungsraumes Holtenau befindet sich das Maritime Viertel in der Wik, welches durch eine ehrenamtliche Initiative mit dem Ziel der touristischen Attraktivitätssteigerung belebt wird. Kultur, Geschichte, maritime Wissenschaft und Technologie sollen zu einem Erlebnisraum entwickelt werden. Das maritime Viertel liegt zu beiden Seiten des Nord-Ostsee Kanals und der Schleusen in Kiel-Wik und Kiel-Holtenau. Durch das Maritime Viertel führt eine Kulturmeile, die 27 Sehenswürdigkeiten auf beiden Seiten des Nord-Ostssee-Kanals miteinander verbindet. In Kiel-Wik befindet sich als Kernbereich die kaiserliche Marinekaserne, in Holtenau selbst vor allem der Tiessenkai. Der Kanal mit seinen Schleusen bildet den Mittelpunkt des Maritimen Viertel. Die Verbindung zwischen den Ufern wird durch eine unmittelbar an den Schleusen verkehrende Personenfähre hergestellt. Das Maritime Viertel lädt dazu ein, es zu Fuß oder auf einer Radtour zu entdecken und zu erleben. Eine Verbindung zum MFG 5-Gelände mit seinem historischen Potential und der attraktiven Architektur (z.B. Industriehallen und Offizierskasino) könnte eine Erweiterung in Richtung Norden ermöglichen.

Abb. 16: Maritimes Viertel

Kultur	
Stärken	Schwächen
- vielfältiges kulturelles Angebot in Kiel - Politischer Beschluss „Kiel-Kreative Stadt“ stellt gute Vorraussetzung zur Vernetzung der Angebote	- Für Tagestouristen fehlen attraktive Angebote.
Chancen und Potenziale	Risiken
- Zunahme von Freiberuflern mit Nutzungsinteresse für alte Industrieareale - Anbindung an das kulturelle Konzept „Maritimes Viertel“ ist möglich	

4.5 Wohnungsmarkt

Der Bestand an Wohnungen in der LH Kiel hat in den letzten 20 Jahren kontinuierlich zugenommen. Waren es im Jahre 1991 noch 121.074 Wohnungen, so gab es in Kiel 2010 bereits 131.444 Wohnungen.[58] Die Wohnfläche belief sich im Jahre 2010 in Holtenau auf rund 202.000 m² (bei 2.826 Wohnungen), in Pries auf 253.400 m² (3.786 Wohnungen) und in Friedrichsort auf 73.900 m² (1.173 Wohnungen). Dabei bilden in allen drei Stadtteilen Wohnungen mit drei oder vier Räumen den Großteil des Angebotes.[59] Da die durchschnittliche Haushaltsgröße von Kiel derzeit 1,74 Personen umfasst, ist die Nachfrage nach kleineren Wohneinheiten in den letzten Jahren gestiegen. Die Stadtteile Holtenau, Friedrichsort und Pries liegen mit ihren durchschnittlichen Haushaltsgrößen leicht über dem gesamtstädtischen Wert (1,69-1,97).[60] Dabei beträgt der Anteil der Einpersonenhaushalte an den Haushalten in Holtenau und Pries rund 46,8 %, in Friedrichsort liegt der Anteil bei 58,0 %. Der gesamtstädtische Durchschnitt der Anzahl der Einpersonenhaushalte bezogen auf die Gesamthaushaltszahl liegt bei 55,2 %.[61]

Wie bereits im Kapitel 3.6 Bevölkerung erwähnt wurde sind Holtenau, Pries und Friedrichsort insgesamt eher Stadtteile mit einer älteren Bevölkerung. Daher ist anzunehmen, dass die Nachfrage nach seniorengerechten und barrierefreien Wohnungen in den nächsten Jahren stark zunehmen wird. Aufgrund der hohen Anzahl an Einpersonenhaushalten in den drei hier näher betrachteten Stadtteilen sowie auch in der LH Kiel insgesamt ist es wahrscheinlich, dass auch die Nachfrage nach kleineren Wohneinheiten steigen wird.

In Kiel stellen Ein- und Zweifamilienhäuser 20% des Wohnungsangebotes dar.[62] Aufgrund des bereits erwähnten leichten Bevölkerungsanstieges in den letzten Jahren, der auch für die kommenden Jahre prognostiziert wird, wird der Bedarf nach weiterem Wohnraum auch aus diesem Grund steigen. Besonders die Nachfrage hinsichtlich Wohneinheiten im innerstädtischen Raum ist dem allgemeinen Trend folgend stark gestiegen, kann jedoch gegenwärtig aufgrund fehlender Angebote nicht bedient werden. Neben dem Wohnen in der Stadt spielt aber auch das Wohnen am Wasser eine große Rolle. Mit dem 2007 be-

58 Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2010): Kieler Zahlen 2010, S. 103 (ohne Wohnheime)
59 Ebenda, S. 105
60 Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik (2011): Die Bevölkerung und die privaten Haushalte in den Kieler Stadtteilen 2011, Kiel, S. 21
61 Ebenda, S. 24
62 Gewos (Mai 2007): Kieler Wohnungsmarktkonzeption 2007, Teil 1, Kiel, S. 44

gonnen Bau der sog. „Fördeterrassen“ südlich des Untersuchungsgebietes wurden insgesamt 42 Wohneinheiten an der Förde geschaffen. Die Wohnungen wurden als Eigentumswohnung gebaut und sind bereits fast alle verkauft. Eine Weiterentwicklung der Wohnnutzung Richtung Norden wird von zahlreichen Akteuren als grundsätzlich positiv angesehen, obgleich mit der Errichtung der Fördeterrassen die Nachfrage nach Wohnungen im hochpreisigen Segment zum großen Teil gedeckt sein dürfte. Dennoch können nach Einschätzung von Experten ca. 10 bis 15 Wohnungen in dieser Preisklasse pro Jahr durchaus veräußert werden. Deutlich wurde in geführten Interviews, dass ein Mix aus verschiedenen Wohnungstypen für Familien, Singles und Senioren gekoppelt mit unterschiedlichen Formen von Eigentums- und Mietwohnungen (inklusive geförderte Wohnungen) als sinnvoll für eine Entwicklung von Wohnstandorten auf dem MFG 5-Gelände gesehen wird. Das neu entstehende Angebot sollte auch einen substantiellen Beitrag zur Abdeckung des lokalen Bedarfs der angrenzenden Stadtteile bieten (z.B. seniorengerechte Wohnformen für die Holtenauer). In diesem Zusammenhang wird eine Verbindung der beiden Stadtteile über das noch nicht zugängliche Gelände als unerlässlich angesehen.

Abschließend muss festgestellt werden, dass in der LH Kiel eine wachsende Nachfrage nach Wohnraum besteht, für den nördlich des Kanals nur wenige Flächenreserven bestehen. Die aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung des statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein 2011, auf die sich die Berechnungen des Statistischen Berichts Nr. 208 der LH Kiel [63] beziehen, geht von einem Wachstum um ca. 9.490 Einwohner (238.700 im Jahr 2009) im Jahr 2025 aus. Daraus wird ein gesamter Wohnungsneubaubedarf von 8.880 Einheiten für den Zeitraum 2010 bis 2025 abgeleitet. Das bedeutet,
dass statistisch gesehen jährlich 600 Wohneinheiten gebaut werden müssten. Beim Wohnungsneubaubedarf wird unterschieden in echten Neubaubedarf für neue Haushalte (5.470 Einheiten), Ersatzbedarf (2.100) und einer Mobilitäts- bzw. Leerstandsreserve von 1.310 Wohneinheiten[64]. Entsprechend dem Baulandbericht 2011 [65] stehen rein rechnerisch Flächenreserven für 4.900 WE zur Verfügung. Das bedeutet, dass Flächenreserven für ca. 4.000 WE fehlen. Da die Baulandaktivierung des Öfteren an verschiedenen Faktoren, wie z.B. Eigentümerinteressen scheitert, wird ein noch höherer Handlungsbedarf deutlich. Wegen fehlender Wohnbauflächenpotenziale in Holtenau und Pries/Friedrichsort wird für diese Stadtteile ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert (vgl. Kapitel 3.6).
Nur durch die Ausweisung von Wohnbaulandflächen kann diese Entwicklung gestoppt werden.
Damit ist eine Grundvoraussetzung zur Anwendung einer Entwicklungsmaßnahme auf dem MFG 5 Areal – erhöhter Bedarf an Wohnstätten - gegeben.

[63] Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik, Statistischer Bericht Nr. 208 S. 12
[64] Ebenda S. 9
[65] GM zum Baulandbericht 2011 Anlage 1

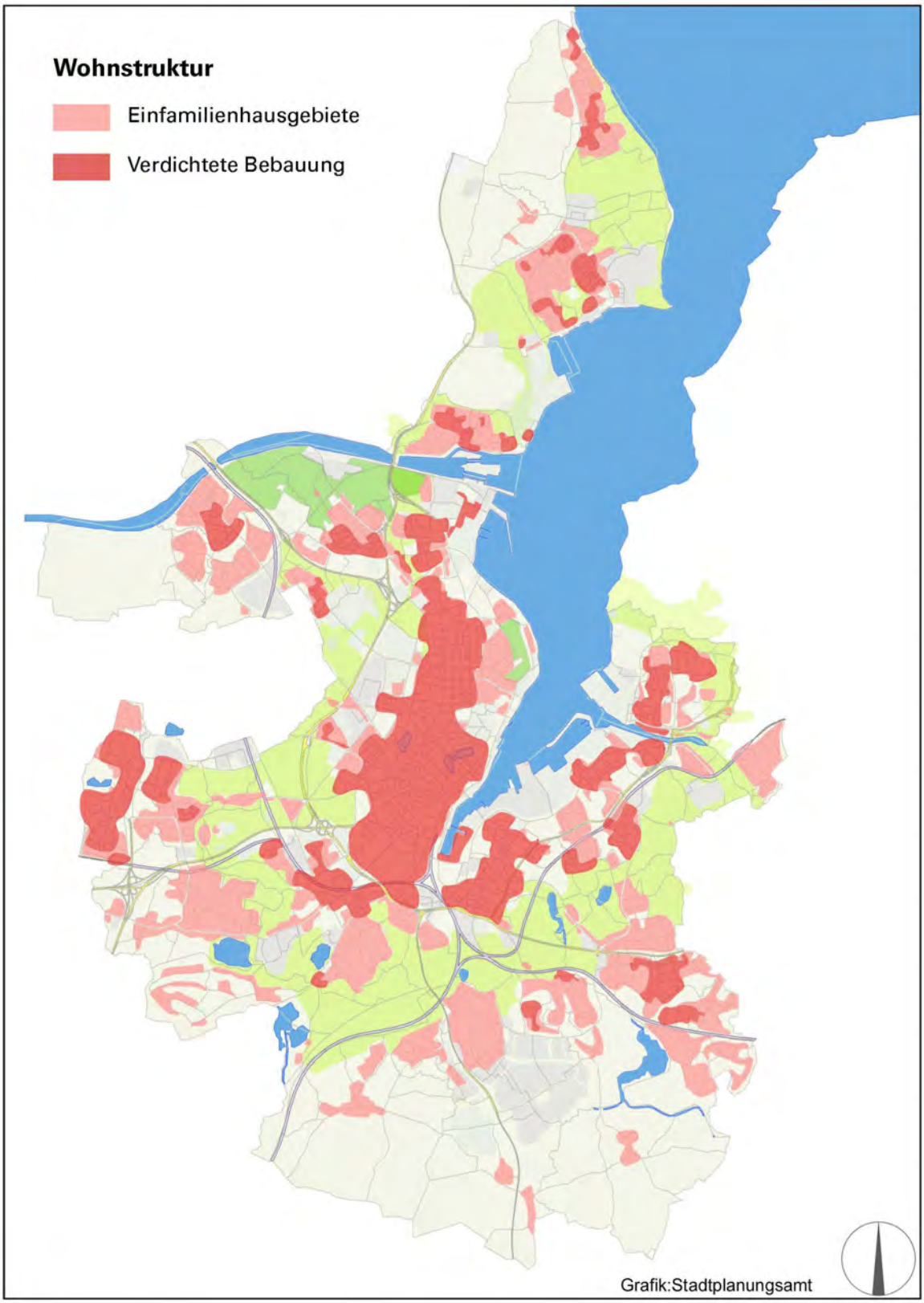


Abb. 17: INSEKK-Wohnstruktur

Wohnen	
Stärken	Schwächen
- 2-4% Zuwachs an Bevölkerung/Jahr in Kiel (ca. 10T Einwohner zusätzlich bis 2025) - Angebot in der Innenstadt ist gering - lokaler Entwicklungsimpuls durch Wohnungsbauprojekte	- Fluglärm ist ein Störfaktor insbesondere am Wochenende - hohe Baukosten verursachen hohe Mietpreise - attraktive Anbindung an die Innenstadt über ÖPNV fehlt (noch)
Chancen und Potenziale	Risiken
geeigneter Standort - für seniorengerechte und barrierefreie Wohnungen (steigende Nachfrage) und - für familiengerechten Mietwohnungs- und Eigentumsbau mit Verbindung an die benachbarten Stadtteile. - Mix von Eigentumswohnungsbau mit gefördertem Wohnungsbau sinnvoll	

4.6 Gewerbe

4.6.1 Gewerbeflächenangebot und -nachfrage

Die Gewerbeflächennachfrage in Kiel war in den letzten 14 Jahren relativ gleich bleibend. So werden im Jahr durchschnittlich 2,8 ha Gewerbe und Industrieflächen veräußert, hinzukommen rund 0,7 ha gewerblich genutzte Flächen in Sonder- und Kerngebieten. Mit weiteren diversen Kleinflächenverkäufen beläuft sich die Summe aller nachgefragten Gewerbeflächen in Kiel zwischen 1997 und 2010 auf rund 3,8 ha pro Jahr.[66]

Eine Flächenbedarfsanalyse aus dem Jahr 2012 hat ergeben, dass der jährliche Bedarf für die nächsten 15 Jahre (gerechnet ab 2010) bei ca. 44,7 ha liegt.[67] Demzufolge beträgt der Bedarf an Gewerbeflächen pro Jahr ca. 2,98 ha. Im Flächennutzungsplan der LH Kiel von 2000 werden ca. 80 ha der Stadtfläche als gewerbliche Bauflächen dargestellt.[68] Diese Areale wären somit, neben kleineren freistehenden Flächen in bereits bestehenden Gewerbegebieten, für künftige Ansiedlungen nutzbar, sind z.T. gegenwärtig aber nur eingeschränkt verwendbar.[69] Bei den genannten Darstellungen im Flächennutzungsplan bleiben die neu zu erschließenden Gewerbeflächen des Airparks nördlich des Flughafens unberücksichtigt. Dieser bietet zusätzlich 13,3 ha Fläche (inkl. der jetzigen Nutzungen) für gewerbliche Nutzungen, die im ‚flughafenaffinen' Sektor tätig sein sollen. Im unmittelbaren Umfeld befinden sich eine Reihe von Gewerbe- und Industriestandorten mit Schwerpunkt Wasseranbindung an die Förde. Dabei handelt es sich zumeist um Traditionsstandorte aus dem Bereich Schiffsbau/Werften (Lindenau/Gebrüder Friedrich) oder Schwermaschinenbau (Caterpillar, ehemals Maschinenbau –MaK). In Friedrichsort ist der größte Ge-

[66] CIMA Beratung und Management GmbH (Mai 2011): Flächenbedarfsanalyse für den Wirtschaftsstandort Kiel, Lübeck S. 45
[67] CIMA Beratung und Management GmbH (Februar 2012): Strategien zur künftigen Gewerbeflächenentwicklung in der Landeshauptstadt Kiel, S. 18
[68] Flächennutzungsplan der Stadt Kiel, Fassung von 2000
[69] Landeshauptstadt Kiel (o.J.): Struktur- und Entwicklungskonzept für den Wirtschaftsstandort Kiel, S. 94

werbestandort der Industriepark Falkensteiner Straße mit rund 36 ha (Caterpillar, Vossloh). Er befindet sich im privaten Eigentum der Harder-Gruppe. Das Gewerbegebiet Schusterkrug, als städtisches Flächenangebot, befindet sich unmittelbar neben dem Flughafen. Hier haben sich vor allem Firmen angesiedelt, die im Bereich KFZ (Handel und Reparatur) sowie im Bootsbau arbeiten. Für noch freie Grundstücksbereiche wird der Vermarktungserfolg u.a. aufgrund von Altlasten, wenig Parkplatzflächen und schützenswerten Waldbereichen eher gering eingeschätzt.[70]

Ein Gutachten zur Strategie der künftigen Gewerbeflächenentwicklung in Kiel von Anfang 2012 weist darauf hin, dass der absolute Bedarf nach reinen Industriegebieten in den künftigen Jahren rückläufig sein wird. Hingegen werden urbane Gewerbegebiete, vor allem für verschiedene Büronutzungen, an Bedeutung gewinnen. Dies müssen nicht unbedingt innerstädtische Standorte sein, sondern Flächen mit deutlich gewerblicher Orientierung, die auch an den Randlagen zu finden sein können.[71]

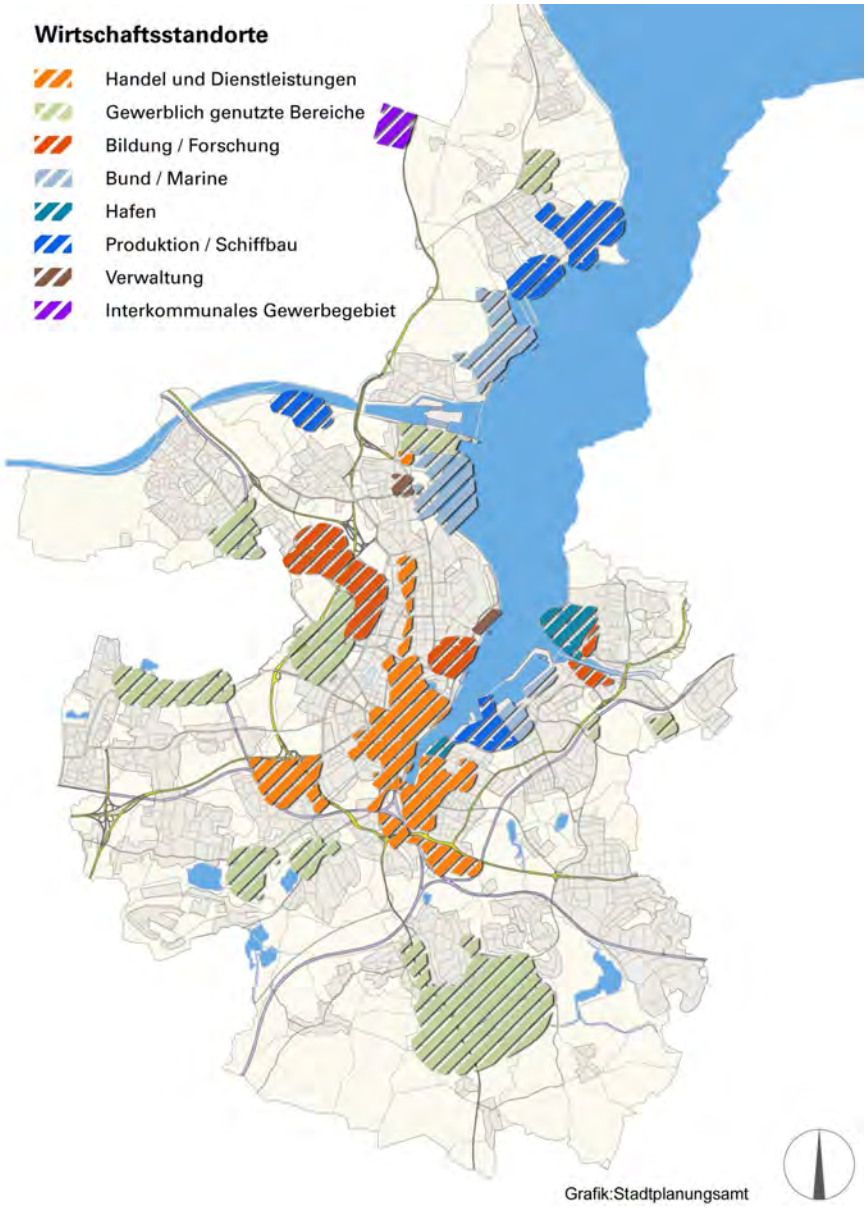


Abb. 18: Gewerbeflächen in Kiel

[70] CIMA Beratung und Management GmbH (Februar 2012): Strategien zur künftigen Gewerbeflächenentwicklung in der Landeshauptstadt Kiel, Lübeck, S. 20

[71] Ebenda, S. 16, 17

Gewerbe	
Stärken	Schwächen
- gute überregionale verkehrliche Anbindung (Straße, Schiene, Luft, Wasser) - Nähe zu Schiffs- und Bootsbau, -wartung - (Werften) - konstanter Gewerbeflächenbedarf: ca. 3 ha / Jahr in den nächsten 15 Jahren gemäß neuesten Aussagen (CIMA Gutachten 24/02/2012) - Nutzungseignung trotz Lärmvorbelastung Flughafen	- Schienen begrenzen Verfügbarkeit der - Wasserkante im Norden/Anbindung Plüschowhafen - Waldflächen schränken Nutzungsmöglichkeiten ein - Lenkung des Erschließungsverkehr über einen Knoten (Zufahrt-Nord) - eingeschränkte Zugänglichkeit für die Bevölkerung - bereits existierende problematische Nachbarschaft im Süden (Bereich Tonnenhof)
Chancen und Potenziale	Risiken
- Stärkung des Gewerbebandes zwischen Airpark und Caterpillar - Clusterbildung‘ von maritimem Gewerbe und Logistik - Kaikante mit direktem Wasserzugang für wasserorientierten Gewerbe- und Industrieanlagenbau geeignet (z.B. Windenergie)	- gewerblich-industrielle Nachnutzung als Hauptnutzungsart entspricht nicht dem bisherigen Leitbild (Nutzungsmischung) - eine monofunktionale Inwertsetzung des Areals durch stark gewerblich-industriell geprägte Nutzungen entspricht nicht den Gesamtpotenzialen des Standortes - Gewerbeflächen im Airpark als potenzieller Konkurrenzstandort (Überangebot an Flächen, entsprechend krisenanfällig) - erhöhte Lärmbelastung - neben dem Ostufer der Förde wäre auch das nördliche Westufer vornehmlich gewerblich genutzt - eingeschränkte Zugänglichkeit für die Bevölkerung

4.6.2 Off-Shore

Parallel zu den Vorbereitenden Untersuchungen auf dem MFG 5-Gelände wurde die „Erarbeitung einer Standortanalyse für das MFG 5-Gelände in Hinblick auf die Nutzungsmöglichkeiten als produktions- und logistikaffines Industrie- und Gewerbegebiet für den Windenergie-Sektor“ durch die Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungsgesellschaft GmbH (KiWi) initiiert. Mit dieser Machbarkeitsstudie wurde eine Markt-, Potenzial- und Wettbewerbsanalyse, eine Zusammenfassung der Standortanforderungen sowie die Erstellung eines Standortprofils für die Windenergie-Industrie Mitte 2011 beauftragt. Das Planungs- und Abstimmungsverfahren, das von der Logistik Service Agentur GmbH (LSA) ausgeführt wird, präferierte sehr schnell die Entwicklung der nördlichen und insbesondere der mittleren Teilflächen des MFG 5-Geländes für die Windindustrie, bei der vor allem die Zulieferindustrie im Fokus stand und steht (kein Offshore-Basishafen). Die Idee, Maschinen- und Anlagenbau mit Schwerpunkt Windenergie an der Förde zu etablieren wurde mehrfach in einer Arbeitsgruppe vorgestellt und kommuniziert. Im Rahmen der Studie wurde versucht, die Marktpotenziale in Bezug auf die nationalen und internationalen Konkurrenzstandorte zu analysieren sowie bereits frühzeitig potenzielle Unternehmen für den

Standort Kiel zu benennen. In diesem Zusammenhang wurde eine Firma mit einem konkreten Ansiedlungsinteresse benannt, die sich zwischenzeitlich aus dem Thema Offshore zurückgezogen hat. Hierbei geht es um den Bau eines neuen Prototypens im Zusammenhang mit der Konstruktion von Rotorgondeln auf dem Gelände sowie der Verschiffung der produzierten Elemente in den Ostsee- bzw. Nordseeraum. Im Rahmen einer erforderlichen Inanspruchnahme von Flächen sieht die KiWi die Landeplatzfläche des MFG 5-Areals als Schlüsselfläche an. Bei einer Umsetzung des Vorhabens würden so rund 97.000 m² Produktionsfläche beansprucht. Weitere 136.200 m² für Dienstleistungs- und Produktionseinrichtungen kämen nördlich der Landeplatzfläche hinzu.[72] Das südliche Gelände wird aufgrund einer schwierigen Topographie und Bewaldungen bei der Betrachtung ausgeschlossen.

Abb. 19: KiWi-Plan 2012

Für die Errichtung der genannten Anlagen müssten neue Kaikanten und Schwerlastflächen errichtet werden. Die Gesamtkosten für eine benötigte 450 m lange Kaianlage mit rund 13.500 m² Schwerlastfläche wird insbesondere aufgrund der erforderlichen tiefen

[72] Karte der KiWi vom Januar 2012.

Gründungsmaßnahmen auf rund 31 Millionen € geschätzt.[73] Im Rahmen der Stellungnahme werden vergleichbare Bauvorhaben der jüngsten Vergangenheit aufgeführt (CAP, Atlantik Hotel Kiel).

Problematisch wird von zahlreichen Akteuren gesehen, dass der produktionsbezogene Markt im Windenergiesektor als endlich angesehen werden muss und damit eine Nachhaltigkeit der Standortnutzung – auch vor dem Hintergrund der hohen Vorab-Investitionen - nicht gegeben ist. In den kommenden Jahrzehnten wird voraussichtlich nur der Service-Bereich zum Tragen kommen, der nach Einschätzung von Experten nicht sehr arbeitsintensiv ist. Die Phase der Produktion von Offshore-Anlagen soll in spätestens in 15 Jahren abgeschlossen sein.[74]

Die großräumige Standort-/Konkurrenzanalyse der LSA hat ergeben, dass sich im Umkreis von 350 km um Kiel rund zehn Fertigungsstätten bedeutender Windkraftanlagenhersteller befinden oder sich Standorte in der konkreten Planung befinden (z.B. Repower, Vespas, Nordex, Siemens). Erwähnt werden muss in diesem Zusammenhang auch der mit erheblichen öffentlichen Fördermitteleinsatz neu errichtete Hafen in Rendsburg, der unmittelbar auf die Firma Repower ausgerichtet war. Diese hat sich mittlerweile zur avisierten Produktion von Maschinenhäusern und der Nutzung des Hafens nicht mehr konkret geäußert. Demzufolge ist nicht auszuschließen, dass auch dieser unmittelbar am Nord-Ostsee-Kanal gelegene Hafen für ähnliche Nutzungen interessant ist und als Konkurrenzstandort zum MFG 5 angesehen werden muss.

Off-Shore	
Stärken	Schwächen
- Lagevorteile (Straße, Luft, Schiene, Wasser) - große Potenzialflächen sowie Hallen vorhanden - Nähe zu Schiffs- und Bootsbau, -wartung und -reparatur (kleinräumige Clusterbildung möglich) - Planungs- und Verfahrensvorlauf KiWi	- Bau erforderlicher Kaikanten und Schwerlastflächen mit hohen Investitionskosten verknüpft - Schienen begrenzen Verfügbarkeit der Wasserkante im Norden - Verschärfung des Immissionskonflikte mit Wohnnutzung in Holtenau und Pries/ Friedrichsort (insbesondere Nachtbetrieb) - Zugang zur Förde für die Bevölkerung wird erschwert - Waldflächen schränken Nutzungsmöglichkeiten ein

4.7 Einzelhandel

4.7.1 Gesamtstädtische Betrachtung

Die aktuelle Kieler Einzelhandelsstruktur wurde im Rahmen eines Einzelhandelsgutachtens ausführlich untersucht. Dieses bildete die Grundlage für das Kieler Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept vom November 2010.[75] Aus dem Gutachten lassen sich die wichtigsten Fakten für eine Betrachtung der Einzelhandelsstruktur der LH Kiel entnehmen.

[73] Fachtechnische Stellungnahme des Ingenieurbüros Mohn vom 09.02.2012
[74] z.B. Gespräch mit der WTSH vom 27.10.2011
[75] Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (November 2010.): Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept Kiel

Kiel hat bei einer Einwohnerzahl von ca. 234.000 zum Stichtag 2010 ca. 1.670 Einzelhandelsbetriebe. mit einer Gesamtverkaufsfläche von 450.000m². Dies entspricht ca. 1,92 m² Verkaufsfläche pro Einwohner. Vergleiche mit anderen Kommunen zeigen, dass Kiel damit eine relativ hohe Verkaufsflächenausstattung hat.[76]

Die Zentralitätskennziffer liegt in Kiel bei 140,3 %,[77] was auf einen erheblichen Kaufkraftzufluss von außen schließen lässt.
Die Kieler Einzelhandelsstruktur ist in verschiedene, mit unterschiedlicher Bedeutung besetzte, Standorte gegliedert: Innenstadt, (besonderes) Stadtteilzentrum, Nahversorgungszentrum, Sonderstandorte. Auf der Grundlage einer Versorgungsstruktur mit zentralen und dezentralen Zentren soll das Leitbild einer ‚Stadt der kurzen Wege' umgesetzt und die Bevölkerung wohnungsnah und flächendeckend insbesondere im Bereich der Nahrungs- und Genussmittel versorgt werden.[78]

Das Gutachten sieht besonders die autokundenorientierten Sonderstandorte gut aufgestellt, während kleinere Nahversorgungszentren geschwächt werden. Grundsätzlich wird empfohlen, die vorhandenen Zentren weiter zu stärken. Dabei sollte vor allem die Verbesserung der wohnortnahen Grundversorgung im Vordergrund stehen.

4.7.2 Einzelhandelsstruktur in der Umgebung des Untersuchungsgebietes

Angebotssituation im Norden Kiels
Im Kieler Norden gibt es in Schilksee und Holtenau jeweils ein Nahversorgungszentrum; in Friedrichsort-Pries befindet sich das Stadtteilzentrum.
Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die relevantesten Daten zur Einzelhandelssituation der Stadtteile im Kieler Norden:

	Schilksee	Friedrichsort	Pries	Holtenau	Kiel-Nord
Einwohnerzahlen	**5.150**	**2.350**	**7.300**	**5.250**	**rd. 20.000**
Kaufkraft	**24,5**	**11,3**	**34,6**	**24,9**	**95,3**
nur kurzfristiger Bedarf	12,8	5,9	18,1	13,0	49,8
nur Nahrungs- und Genussmittel	9,9	4,6	14,0	10,0	38,4
Gesamtverkaufsfläche	**10.750 m²**	**5.500 m²**	**4.850 m²**	**2.750 m²**	**23.850 m²**
davon kurzfristiger Bedarf	1.800 m²	4.550 m²	2.500 m²	1.600 m²	10.450 m²
davon mittelfristiger Bedarf	700 m²	400 m²	1.950 m²	800 m²	3.850 m²
davon langfristiger Bedarf	8.250 m²	550 m²	430 m²	350 m²	9.600 m²
Verkaufsfläche / Einw.	**2,1 m²**	**2,3 m²**	**0,66 m²**	**0,52 m²**	**1,2 m²**
davon Nahrungs- u. Genussmittel	**0,25 m²**	**1,4 m²**	**0,22 m²**	**0,18 m²**	**0,35 m²**
Umsatz	**23,3 Mio. €**	**28,3 Mio. €**	**18,8 Mio. €**	**11,1 Mio. €**	**81,1 Mio. €**
nur kurzfristiger Bedarf	7,9 Mio. €	22,8 Mio. €	12,2 Mio. €	7,4 Mio. €	50,2 Mio. €
nur Nahrungs- und Genussmittel	6,2 Mio. €	17,4 Mio. €	8,4 Mio. €	5,0 Mio. €	37,0 Mio. €
Zentralität	**0,95**	**2,50**	**0,54**	**0,45**	**0,85**
nur kurzfristiger Bedarf	0,62	3,86	0,67	0,60	1,01
nur Nahrungs- und Genussmittel	0,63	3,78	0,60	0,50	0,97

Tabelle 2: Angebotssituation in Kiel-Nord

[76] Junker und Kruse, Stadtforschung und –planung: Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Kiel, Präsentation vom März 2006, Folie 3
[77] Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (Juli 2009.): Perspektiven für die Kieler Innenstadt, S. 21
[78] wie Anm. 75, S. 15

Im Rahmen von Passanten-Befragungen konnte ermittelt werden, dass ca. 12% der im Stadtteilzentrum Friedrichsort-Pries Einkaufenden aus dem Kieler Umland kommen. Fast 2/3 der Kunden kommt aus den umliegenden Stadtteilen (Pries und Schilksee).[79] Bei der Wahl des Verkehrsmittels fällt der Bus (12%) neben den PKW-Mitfahrern (6%) kaum ins Gewicht. Mehr als ein Drittel aller Kunden kommt mit dem eigenen PKW oder Motorrad, einige mit dem Fahrrad (16%), ein weiteres Drittel zu Fuß (31%).[80] Die Erreichbarkeit kann aufgrund vieler positiver Stimmen (87% der Befragten waren mit dieser zufrieden) als gut bezeichnet werden, ist jedoch ausbaufähig.

Stadtteilzentrum Friedrichsort-Pries

In Friedrichsort wurde, ermöglicht durch das PACT-Gesetz vom 27. Juli 2006, im Mai 2007 eine Partnerschaft zur attraktiveren Gestaltung des Stadtteilzentrums im Mai 2007 gegründet. Die lokale Einzelhandelsstruktur soll so durch Eigeninitiative der Geschäftstreibenden gestärkt werden. Unterstützt wird die PACT-Lenkungsgruppe von der KiWi GmbH. In einer Stärken-Schwächen-Analyse hatte die Lenkungsgruppe für den Geschäftsbereich in Friedrichsort u.a. viele Leerstände, einen undifferenzierten Branchenmix, zu wenig Gastronomie, unterschiedliche Öffnungszeiten sowie ein fehlendes Gesamtmarketing als negativ identifiziert.[81] Im Rahmen einer Befragung wurde zudem ermittelt, dass folgende Angebote im Norden Kiels am häufigsten vermisst werden: Bekleidung (25%), Spielwaren (11%), Schuhe (10%), Elektronik (8%), Haushaltswaren (7%).[82] Die Grundversorgungsangebote werden als ausreichend angesehen.

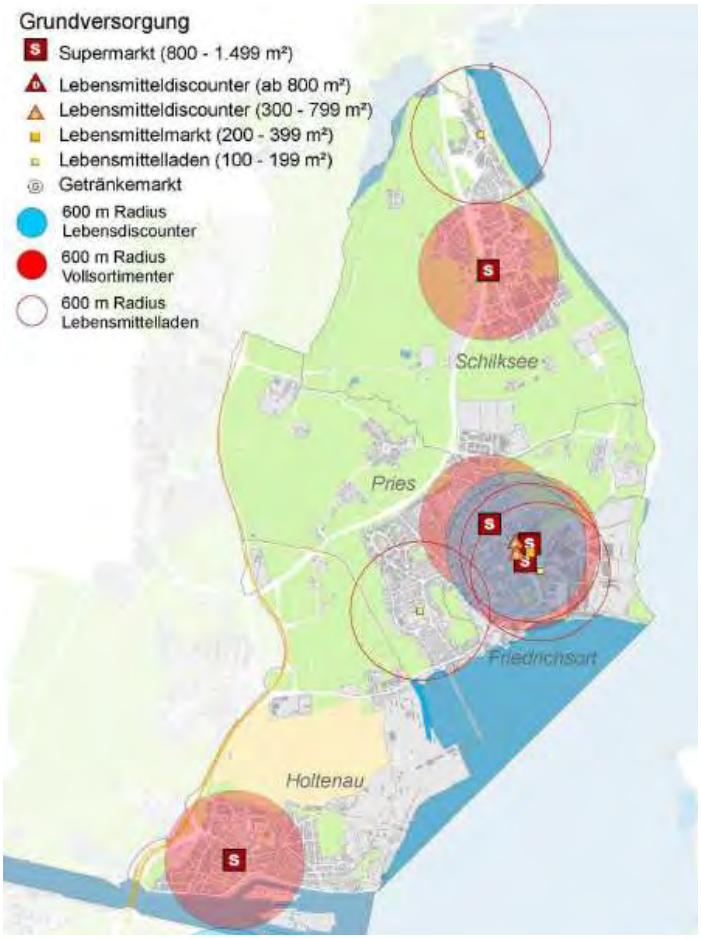


Abb. 20: Einzelhandelsstruktur im Kieler Norden

[79] wie Anm. 76, Folie 16
[80] wie Anm. 76, Folie 17
[81] Präsentation der PACT-Initiative Pries-Friedrichsort: Dokumentation der bisherigen Ergebnisse, Stand November 2008
[82] wie Anm. 76, Folie 18

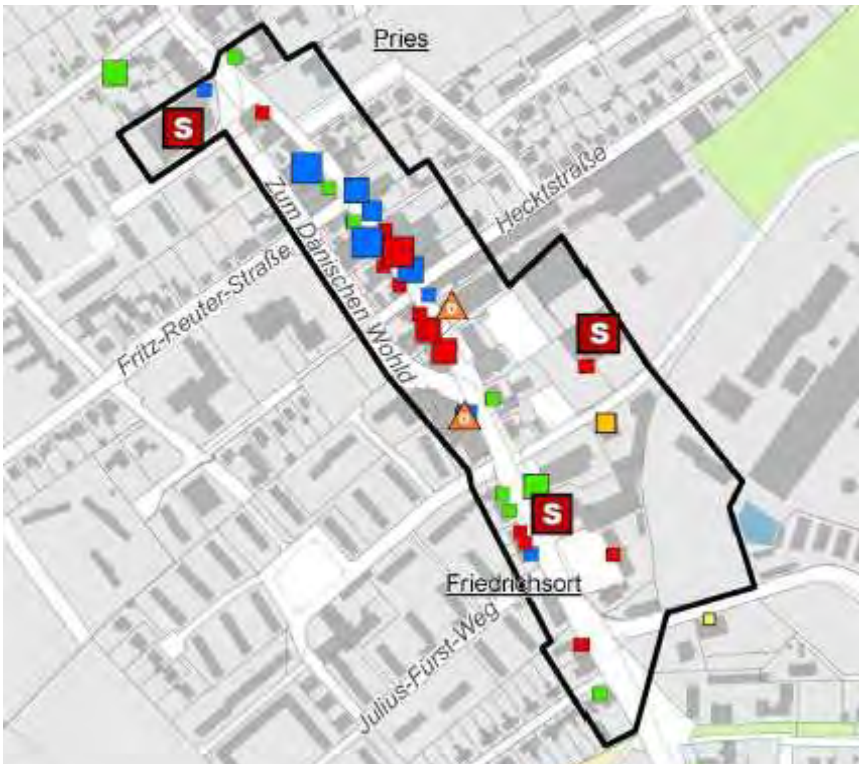


Abb. 21: Stadtteilzentrum Friedrichsort/Pries

Einzelhandel	
Stärken	**Schwächen**
- hoher Kaufkraftzufluss von außen in die LH Kiel - ausreichende Angebote Grundversorgung	- Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums ausbaufähig - Einzugsbereich des Stadtteilzentrums eher auf lokalen Rahmen beschränkt - Mängel im Branchenmix
Chancen und Potenziale	**Risiken**
- Leerstände im Stadtteilzentrum können durch neue Bevölkerung beseitigt werden - attraktive Vernetzung MFG 5 und Holtenau mit dem Stadtteilzentrum erforderlich (Fuss- und Radwege, Buslinienführung) - das fehlende Angebot an gastronomischen Einrichtungen kann auf dem MFG 5-Gelände verwirklicht werden	- mögliche Steuerungsdefizite bei der Einzelhandelsentwicklung auf dem MFG 5-Gelände

4.8 Zwischenfazit

Die Betrachtung der sektoralen Nachnutzungsoptionen für das MFG 5-Gelände stellt grundsätzlich eine sehr vielseitige Nutzungseignung des Areals fest. Ein durchgrünter, 80 ha großer Entwicklungsbereich an der Förde, mit einer einmaligen Lage- und Erschlie-

ßungsgunst, ist für viele Themenfelder eine „Perle“. Da diese Standorte nicht alltäglich zur Verfügung stehen, ist ein breit aufgestellter Konzeptentwicklungs- und Abwägungsprozess, basierend auf substanziellen Bewertungsmaterialien anzustreben, der analytische Tiefe, Partizipation und Zeit zur Entscheidungsfindung voraussetzt.

Eine Betrachtung der gesellschaftlichen Entwicklungen mit Relevanz für die LH Kiel und das MFG 5 unterstützt eindeutig ein hohes Nutzungspotenzial für einen Standort mit touristischen Einrichtungen bzw. der Gesundheitswirtschaft. Hier können spezifische Zielgruppen gezielt angesprochen und eingebunden werden (z.B. Spezialkliniken, Reha-Einrichtungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Wellnessangebote, Forschungsinstitute usw.). Die Erweiterung der Nutzungspalette um touristische Angebote (z.B. Hotels, Gastronomie, Strand, Kultur usw.) wäre konsequent. Mit der Einbindung in ein überörtliches, wasser- und landbasiertes Erschließungssystem könnte ein neuer Standort auf der Förde-Landkarte überregional vernetzt werden.

Betrachtet man die demografische Entwicklung und die wachsende Stadt Kiel so könnte mit der Erschließung von Teilflächen des MFG 5 für Wohnnutzungen ein substanzieller Beitrag zur Herausbildung neuer Wohnquartiere und somit von attraktiven, durchmischten Lebensbereichen geschaffen werden,

Die vorangestellte Zusammenfassung der Nachnutzungspotenziale deckt sich mit der bisherigen politischen Beschlusslage der LH Kiel zum mischgenutzten Quartier auf dem MFG 5. Darüber hinaus lassen sich öffentliche Wegeverbindungen durch das Gebiet und eine Zugänglichkeit der Uferbereiche sicherstellen. Ein Stück der Förde – Promenade, Ufer, Wasser – wird ein Stück Stadt: für seine Bewohner und seine Besucher.

In Bezug auf die Beschlussfassung zum Weiterbetrieb des Flughafens Kiel-Holtenau sind jedoch Lärmkonflikte insbesondere mit gesundheitsbezogenen Einrichtungen auf mittleren Teilflächen des MFG 5 zu erwarten. Damit existiert für gewerbliche Entwicklungsoptionen insbesondere im nördlichen und zentralen Bereich eine hohe Nutzungseignung. Dabei haben die Diskussionen um die gewerblich-industrielle Profilierung (Windenergie) noch zu keiner abschließenden Entscheidung geführt. Es ist nach derzeitigem Sachstand davon auszugehen, dass die Konzepte der KiWi aufgrund der hohen infrastrukturellen Vorleistungskosten (u.a. Bau neue Kaje und Schwerlastfläche) problematisch sind. Den Standort insgesamt dem normalen Gewerbeflächenwachstums der LH Kiel zu unterstellen, wird seinem Entwicklungspotenzial nicht gerecht. Teilflächen im nördlichen Bereich in einen maritim-gewerbliche Nutzungsbereich (ggf. mit dem an den Plüschowhafen verlagerten Tonnenhof) einzubinden, ist im Sinne eines gemischten Gesamtkonzeptansatzes verträglich.

5. Zusammenfassende SWOT-Analyse

In den Kapiteln 3. und 4. sind im Rahmen der SWOT-Analyse die Potenziale und Konflikte zum einen innerhalb des (räumlichen) Untersuchungsbereiches und darüber hinaus zu sektoralen Themenfeldern erhoben und bewertet worden. Ziel dieser zweistufigen Analyse war es, die konkreten Rahmenbedingungen auf dem MFG 5-Areal zu erheben und aufzubereiten. Zudem war es wichtig, mögliche Nutzungseignungen im Sinne einer groben Analyse der Nachfrage und Marktfähigkeit zu ermitteln (z.B. Tourismus und Gewerbe) und in die weitere Diskussion einzubringen. In der nachfolgenden Zusammenfassung werden diese beiden Untersuchungsebenen zusammengeführt und die jeweiligen Interdependenzen aufgezeigt sowie weitere Kriterien wie Eignungsfähigkeit des Areals, Arbeitsplatzeffekte, Kompatibilität mit der politischen Beschlusslage und Zielgruppenorientierung mit aufgeführt.

Bezogen auf das sektorale Thema **Tourismus** lässt sich folgendes feststellen:

Eine touristisch orientierte Entwicklung des MFG 5-Areals greift die positiven Vor-Ort-Bedingungen bezogen auf Freiraum, Landschaft und Natur auf und kann die gewünschte attraktive Durchwegung und Verknüpfung der anliegenden Stadtteile gewährleisten. Es bestehen große Flächenpotenziale für touristische Neubauten und Infrastruktur mit einer herausragenden Lagegunst an der Förde. An aktuelle und für die LH Kiel relevante Trends wie den Städtetourismus wird angeknüpft. Der positiven Entwicklung im Bereich der städtischen Tourismusentwicklung kann ein neuer Nutzungsbaustein hinzugefügt werden. Ergänzende Einrichtungen aus den Bereichen „Messe“ und „Events“ hier sind zusätzlich vorstellbar. Darüber hinaus können spezielle touristische Angebote wie z.B. die Anlage eines Strandes auch für die Kieler Bevölkerung eine Angebotsverbesserung im Sinne einer neuen Attraktion darstellen. Diese Ausrichtung spricht regionale und überregionale Zielgruppen an, löst hohe Arbeitsplatzeffekte aus und berücksichtigt die politische Beschlusslage zum mischgenutzten Quartier. Verkehrlich sind die zu erwartenden Probleme lösbar, auch wenn es in „Spitzenzeiten“ zu Belastungen kommen kann.

Kategorien:	**Merkmale:**
Zukunftsthema	Trend zum Städtetourismus und zum Gesundheitstourismus
Adressenbildung/ Positionierung MFG 5	Neuer Trittstein an der Kieler Förde (Meer – Stadt – Strand)
Nutzungseignung / Räumliche Potentiale	Großes Potenzial für einen durchgrünten, vielfältig strukturierten Tourismusstandort an der Förde und am Plüschow-Hafen (Landschaft, Natur, Wasser)
Regionale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Wichtiger Trittstein im regionalen Tourismuskonzept Kieler Förde (z.B. Hotels, Stadtstrand)
Lokale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Integration von Angeboten für wohnungsnahe Freizeit und Erholung (Strand, Gastronomie, Sporteinrichtungen)
Wichtige Synergien/ Vernetzungen	Themenfelder Gesundheit, Sport (insb. Segeln) und Kultur

Erschließung	Wasser und Straße (ggf. mit Flugzeug), saisonal und bei Events ggf. problematisch
Arbeitsplatzeffekte	Schaffung einer Vielzahl von unterschiedlichen Arbeitsplätzen (Hotel, Gastronomie, Freizeit, Sport, Kultur usw.)
Politische Beschlusslage	ein Nutzungsbaustein der derzeitigen Beschlussfassung
Hauptprobleme der Umsetzung	Lärmbelastung, Kosten für die Bodensanierung und für die Gründung von Neubauten an der Förde Fehlendes Anker-Projekt (z.B. Freizeit-/Spaßbad, Eventfläche)
Bemerkung	Es existiert ein großes Potenzial für eine Nachnutzung mit dem Schwerpunkt „Tourismus“ Eine Koexistenz mit gewerblich-industriell genutzten Teilflächen ist schwer vorstellbar Eine inhaltliche Präzisierung erfordert weitere Absprachen mit Stakeholdern der Tourismuswirtschaft

Empfehlungen: Eine touristische Ausrichtung als Nachnutzungsoption für das MFG 5-Gelände bedeutet für Kiel eine große Chance, die aber einer klaren politischen Willensbekundung bedarf. Die inhaltliche Präzisierung der Konzeption erfordert weiterführende, intensive Abstimmungen mit Stakeholdern der Tourismuswirtschaft

Bezogen auf das sektorale Thema **Gesundheitswirtschaft** lässt sich Folgendes feststellen:

Angesichts der demografischen Entwicklung wird die Bedeutung neuer und komplementärer der Angebote im Bereich der Gesundheitswirtschaft in Kiel und Schleswig-Holstein weiter wachsen und demzufolge stellt das MFG 5-Areal eine besonders attraktive Möglichkeit zur Steigerung der Angebotsvielfalt dar. Hierbei können die Vor-Ort-Rahmenbedingungen mit dem Bezug zur Förde und zum Wald positiv eingesetzt werden und zu einer neuen Markenbildung beitragen.

Synergieeffekte zum Gesundheitstourismus, Wellness und sowie Sport und Kultur sind stark ausgeprägt wobei insbesondere die landschaftsräumlichen Qualitäten positive Effekte verstärken können.

Die Umsetzung einer zu konkretisierenden Konzeption „Gesundheitscampus“ zielt auf großteils überregionale Zielgruppen ab, löst hohe Arbeitsplatzeffekte aus und berücksichtigt die politische Beschlusslage zum mischgenutzten Quartier. Verkehrliche Probleme sind möglicherweise für Teilbereiche zu erwarten. Die Auswirkungen und Standortverträglichkeiten aus dem Bereich Flugbetriebs- bzw. gewerblicher Immissionen sind zu berücksichtigen.

Kategorien:	Merkmale:
Zukunftsthema	Gesundheitswirtschaft und Gesundheitstourismus als bereits existierende Megatrends in SH
Adressenbildung/ Positionierung MFG 5	Sehr gutes Alleinstellungsmerkmal (z.B. „Gesundheitslandschaft Holtenau“)
Nutzungseignung / Räumliche Potentiale	Großes Potenzial für einen durchgrünten, vielfältig strukturierten Gesundheitsstandort an der Förde Nutzung von Sporteinrichtungen, Wald und Topographie (insbesondere für Reha-Maßnahmen)
Regionale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Ziel-Destination für internationalen Gesundheitstourismus Standort geeignet für überregionale Angebote (z.B. in Ergänzung mit UKSH)
Lokale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Niedrigschwellige Angebote für Wellness, Beauty, Sport und Freizeit
Wichtige Synergien/ Vernetzungen	Themenfelder Gesundheitstourismus, Sport, Kultur, Wohnen (insb. Beschäftigte) und Gewerbe (nur eingeschränkt)
Erschließung	Straße und Wasser (ggf. mit Flugzeug)
Arbeitsplatzeffekte	Schaffung einer Vielzahl von unterschiedlichen Arbeitsplätzen (Krankenhaus, Pflege, Verwaltung, Beherbergung, Forschung und Entwicklung usw.)
Politische Beschlusslage	ein Nutzungsbaustein der derzeitigen Beschlussfassung
Hauptprobleme der Umsetzung	Lärmbelastung insb. Flughafen, Kosten für die Bodensanierung und für Gründung von Neubauten an der Förde
Bemerkung	Es existiert ein großes Potenzial für eine Nachnutzung mit dem Schwerpunkt „Gesundheit“ Eine Koexistenz mit gewerblich-industriell genutzten Teilflächen ist schwer vorstellbar Eine inhaltliche Präzisierung erfordert weitere Absprachen mit Stakeholdern der Gesundheitswirtschaft insbesondere auf internationaler und Landesebene

Empfehlung: Eine gesundheitswirtschaftliche Ausrichtung bedeutet für Kiel, die bisherige Erfolgsgeschichte um ein weiteres Kapitel zu ergänzen. Es bedarf aber eines klaren strategischen Bekenntnisses von Vertretern der Gesundheitswirtschaft, der Landesregierung und der LH Kiel. Grundlage hierfür muss ein in sich ausgewogenes stimmiges Gesamtkonzept sein, was einen intensiven Abstimmungsprozess mit Vertretern der Versorgungs-

träger, Stakeholdern der Gesundheitswirtschaft (z.B. Vivantes) und Gesundheitsexperten bezogen auf den deutschen und baltischen Raum mit einschließt.

Bezogen auf das sektorale Thema **Wohnen** lässt sich folgendes feststellen:

Die durchgrünte Lage des MFG 5-Areals am Wald und an der Förde verleiht dem Standort ein besonderes Alleinstellungsmerkmal, welches mögliche Nachteile z.B. bezogen auf die Erreichbarkeit des Standortes deutlich in den Schatten stellt. Es besteht die große Chance zu einem neuen Mix an Wohnungsangeboten und Eigentumsformen (z.B. Genossenschaften), so dass hier die verschiedensten Zielgruppen aus dem lokalen, regionalen und überregionalen Bereich angesprochen werden können. Zudem kann es gelingen, dass bisherige Pendler durch attraktive Wohnungsangebote zuziehen und somit auch zu einem höheren Steueraufkommen für die LH Kiel beitragen. Weiterhin sind Synergieeffekte für einen besseren Altersdurchschnitt in der Region zu erwarten und bestehende öffentlich wie private Infrastruktureinrichtungen können besser ausgelastet werden.

Direkte Arbeitsplatzeffekte sind in erster Linie bei der Herstellung des Wohnraums zu erwarten. Die inhaltliche Ausrichtung auf das Thema Wohnen setzt die politische Beschlusslage aktiv um, wobei es um Wohnraum für die Kieler, z.B. seniorengerechter Ersatzwohnraum für Holtenauer und Prieser/Friedrichsorter sowie neue Kieler geht. Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen sind verträglich zu organisieren.

Kategorien:	**Merkmale:**
Zukunftsthema	Neue Wohnformen, Energieeffizientes Wohnen, Mehrgenerationswohnen (Modellvorhaben)
Adressenbildung/ Positionierung MFG 5	Sehr hohe Lagegunst aufgrund der Fördelage bzw. des Fördeblicks
Nutzungseignung / Räumliche Potentiale	Großes Potenzial für durchgrünte, vielfältig strukturierte Wohnstandorte an der Förde (auf Teilflächen) Ergänzende Nutzung von Sporteinrichtungen, Arbeitsmöglichkeiten
Regionale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Attraktiver Wohnstandort mit einzigartiger Lage
Lokale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Ersatzstandorte für spezielle Zielgruppen aus Holtenau und Friedrichsort (barrierefrei, seniorengerecht, familienfreundlich, preiswert usw.)
Wichtige Synergien/ Vernetzungen	Themenfeld Gesundheit (Beschäftigte), Themenfeld Tourismus (Ferienwohnungen)
Erschließung	Straße (ggf. mit Boot)
Arbeitsplatzeffekte	Lediglich bezogen auf die Bauphase
Politische Beschlusslage	ein Nutzungsbaustein der derzeitigen Beschlussfas-

	sung
Hauptprobleme der Umsetzung	Lärmbelastung insb. Flughafen/Tonnenhof, Kosten für Bodensanierung
Bemerkung	Es existiert eine konstante Nachfrage nach möglichen Angebotsstrukturen des Wohnungsmarktes Eine inhaltliche Präzisierung ermöglicht durch Einbeziehung verschiedenster „Bauträger“ einen interessanten Mix an Wohn- und Eigentumsformen Eine Koexistenz mit industriell genutzten Teilflächen ist schwer vorstellbar

Empfehlung: Die in Teilsegmenten angespannte Wohnungsmarktlage kann durch die Schaffung von Wohnraum abgebaut werden. Es sollte zudem die Chance genutzt werden, ähnlich wie in der Hafencity Hamburg, im Rahmen vertraglicher Aushandlungsprozesse neue Wohnformen mit neuen gemischten Finanzierungswegen anzustreben, um nachhaltige Ergebnisse z.B. auch für Themen wie Klimaschutz, Wohngruppen, genossenschaftliches Wohnen u.ä. zu erzielen.

Bezogen auf das sektorale Thema **Sport und Kultur** lässt sich folgendes feststellen:

Eine inhaltliche Ausrichtung auf diese Handlungsfelder wird überwiegend nur durch die Herstellung von Synergieeffekten mit anderen Hauptnutzungsarten erfolgen, da mit einem substanziellen Einsatz öffentlicher Gelder nicht zu rechnen ist. Insofern hängen Angebote in diesem Bereich stark von der Kompatibilität mit anderen Nutzungsausrichtungen ab. Abgesehen davon, dass der Standort bereits über verschiedenste Einrichtungen insbesondere aus dem Sportbereich verfügt und kulturelle sowie sportliche Angebote auch für den Städtetourismus wichtig sind, lädt natürlich die exponierte Lage an der Förde zu besonderen (evtl. auch lärmintensiven) Events wie Musikkonzerten (z.B. angelehnt an das Schiffsverkehrkonzert von H. Grönemeyer) ein.

Direkte Arbeitsplatzeffekte sind als eher gering einzuschätzen, wobei nicht verkannt werden darf, dass die Kulturwirtschaft ein wachsender Markt ist. Insbesondere die auf dem Gelände befindlichen Hallen können zukünftig durch Künstler genutzt werden (insbesondere als Pionier- und/oder Zwischennutzer). Die inhaltliche Ausrichtung auf das Thema Kultur und Sport berücksichtigt die politische Beschlusslage. Die zu erwartenden Verkehrsaufkommen sind zu bewältigen, wobei für größere Events intelligente Lösungswege zu suchen sind.

Kategorien:	**Merkmale:**
Zukunftsthema	Eher mit eingeschränkter Bedeutung (Kulturwirtschaft)
Adressenbildung/ Positionierung MFG 5	In Abhängigkeit von der Durchführung von Kultur-Events bzw. herausragenden Sportveranstaltungen
Nutzungseignung /	Großes Potenzial für unterschiedliche Sport-und

Räumliche Potenziale	Kulturnutzungen (Open-Air-Events, Ateliers usw.) Nutzung von Sporteinrichtungen (Indoor, Outdoor)
Regionale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	In Abhängigkeit von der Durchführung von Kultur-Events bzw. herausragenden Sportveranstaltungen
Lokale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Potenzial für die Bedeutung als historischer Ort mit Möglichkeiten für Aneignung durch Kunst und Kultur (temporäre) Flächen und Gebäudeaneignung als Einstieg vorstellbar
Wichtige Synergien/ Vernetzungen	Hohe Abhängigkeit von Kompatibilität mit anderen Themenfeldern wie Gesundheit, Tourismus und Wohnen
Erschließung	Straße (ggf. mit Boot)
Arbeitsplatzeffekte	Nicht sehr hoch
Politische Beschlusslage	ein Nutzungsbaustein der derzeitigen Beschlussfassung
Hauptprobleme der Umsetzung	Fehlende öffentliche Gelder zur Umsetzung von Projekten
Bemerkung	Konkretisierung der Nutzungsausrichtungen erfordert ein hohes Maß an Kreativität, Mut zu neuen Angeboten und Trägerstrukturen, intelligenten Finanzierungswegen (z.B. neue Wege zum Fundraising) und einem langem Atem für den Durchführungsprozess Eine Koexistenz mit gewerblich-industriell genutzten Teilflächen ist teilweise vorstellbar

Empfehlung: Die Konkretisierung dieser beiden Nutzungsausrichtungen erfordert ein hohes Maß an Kreativität, Mut zu neuen Angeboten und Trägerstrukturen, intelligenten Finanzierungswegen (z.B. neue Wege zum Fundraising) und einen langen Atem für den Durchführungsprozess, der auch politisch getragen sein muss.

Bezogen auf das sektorale Thema **Gewerbe und Offshore** lässt sich Folgendes feststellen:

Mit der Orientierung auf das maritime und windkraftorientierte Cluster wird insbesondere die verkehrstechnisch gute quadromodalen Erschließung des MFG 5-Areals optimal genutzt, um hier für die LH Kiel eine zukunftsorientierte Nutzungsausrichtungen zu verfolgen. Zudem kann dem Problem des unzureichenden Gewerbeflächenangebots durch die Bereitstellung größerer Areale Rechnung getragen werden, wobei jedoch die Profilierung des Standortes nicht außer Acht gelassen werden darf. Derzeit wird eine gewerbliche Konzentration auf Zulieferbetriebe für die Windkraft verfolgt, was einerseits auf einen

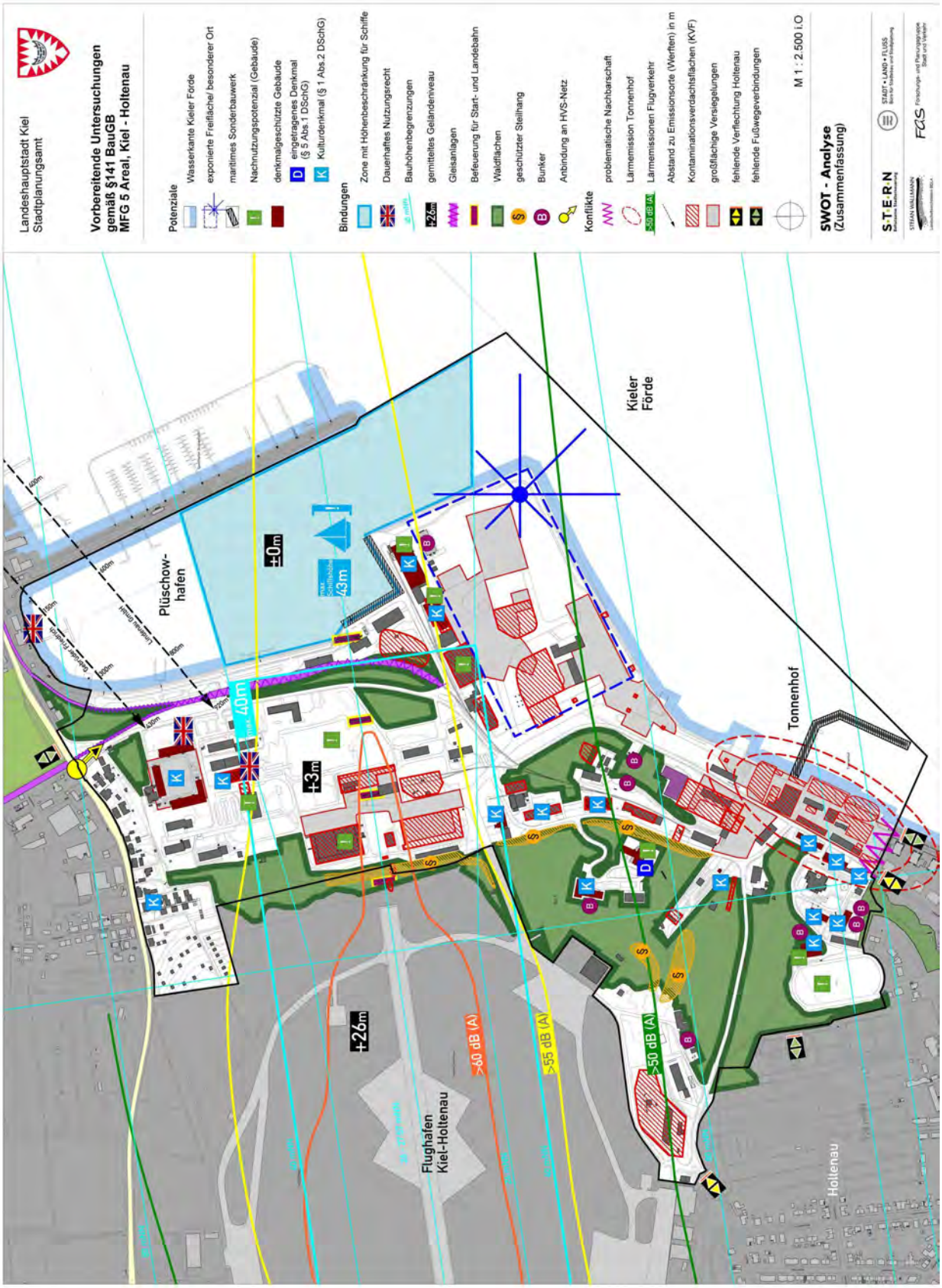
zweifelsfrei wachsenden Markt setzt, allerdings in Bezug auf seine perspektivischen und nachhaltigen Potenziale für die LH Kiel nicht abschließend beurteilt werden kann. Diese inhaltliche Ausrichtung schließt schweren Industrieanlagenbau mit ein, so dass davon auszugehen ist, dass weitere Immissionskonflikte mit Nutzungen in den Randbereichen entstehen und eine qualitätsvolle Nord-Süd-Durchwegung bzw. ein öffentlicher Zugang zum Fördeufer nicht herzustellen ist. Die erforderlichen Investitionen für die neue Kaje und zur Verstärkung der Bodentragfähigkeit sind erheblich und noch nicht abschließend einzuschätzen. Sie stellen somit ein finanzielles Risiko dar.

Die gewerblich orientierte Ausrichtung spricht regionale und überregionale Zielgruppen an und löst relativ hohe Arbeitsplatzeffekte aus. Die politische Beschlusslage zum mischgenutzten Quartier wird nicht berücksichtigt, bzw. wird aufgrund der Lärmschutzproblemantik schwer zu realisieren sein. Verkehrlich sind die zu erwartenden Erschließungsverkehre verträglich zu organisieren, wobei intelligente Lösungen insbesondere für die straßen- und schienengebundenen Logistikverkehre erforderlich werden.

Kategorien:	**Merkmale:**
Zukunftsthema	Zukunftsfähiges Cluster aus dem Bereich maritime und windkraftorientierte Gewerbe/Industriebetriebe
Adressenbildung/ Positionierung MFG 5	Alleinstellungsmerkmal höchstens in der regionalen Konkurrenz Als Modellvorhaben in Richtung CO_2-freies Gewerbe ggf. mit überregionaler Bedeutung
Nutzungseignung / Räumliche Potenziale	Großes Potenzial für einen Gewerbe-/Industriestandoert an der Förde (Fläche, Lage, Anbindung) Quadromodale Erschließung
Regionale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Potenzial für Standort mit regionaler Bedeutung
Lokale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Bereitstellung von „normalen“ Gewerbeflächen
Wichtige Synergien/ Vernetzungen	Mögliche Synergien im Gewerbeband zwischen Airpark und Friedrichsort (Schwermaschinenbau, Werften)
Erschließung	Straße, Schiene und Wasser (ggf. mit Flugzeug) eher unproblematisch
Arbeitsplatzeffekte	Schaffung einer Vielfalt von Arbeitsplätzen (Produktion, Montage, Verwaltung, Dienstleistungen, Forschung und Entwicklung usw.)
Politische Beschlusslage	Nicht kompatibel, nur ein Nutzungsbaustein der derzeitigen Beschlussfassung
Hauptprobleme der Umsetzung	Hohe Kosten u.a. für Gründung von Kaje und Schwerlastfläche an der Förde

	Verzicht auf attraktive öffentliche Durchwegung und Zugang zum Fördeufer
Bemerkung	Es existiert ein großes Potenzial für eine Nachnutzung mit dem Schwerpunkt Gewerbe insbesondere in den nördlichen Bereich (Fluglärm) Eine inhaltliche Präzisierung erfordert weitere Absprachen mit Stakeholdern vom Stadt und Land Einbindung der Bürger sollte kurzfristig erfolgen

Empfehlung: Die gewerblich/industrielle Ausrichtung setzt auf ein Wachstumsfeld, das eine breite politische Zustimmung auf Landes- und Stadtebene benötigt, da derartige Standortentscheidungen überregional verankert sein sollten. Zudem bedarf es eines besonderen Partizipationsansatzes, um die Bürger bei diesem Thema mitzunehmen.



Plan 7: SWOT-Analyse

6. Erste Szenarien-, Leitbild- und Konzeptentwicklungen

Die nachfolgenden Ausführungen stellen nur eine kurze Zusammenfassung von Arbeitsschritten dar, die - über die Situationsanalyse des MFG 5-Areals hinaus – bereits wesentliche Bestandteile der vorbereitenden Untersuchungen in den letzten Monaten waren. Aufgrund des derzeitigen Abstimmungsstandes erfolgt in diesem Zwischenbericht keine vertiefende Darstellung der Konzeptinhalte.

6.1 Leitbilddiskussion

Die in den Kapiteln 2, 3. und 4. ermittelten Analyseergebnisse bilden die Rahmenbedingungen für die Szenarien- und Leitbildentwicklung. Die Szenarienentwicklung in Alternativen wurde sehr frühzeitig innerhalb des Planverfahrens angeschoben. Parallel zur Durchführung der umfassenden räumlichen Situationsanalyse und der Auswertung der sektoralen Rahmenbedingungen wurden zu einem frühen Verfahrensstand der VU drei Szenarien entwickelt („Sailing City 365^{+}“, „GreenTechPark Förde“, „Patchwork - Vernetzte Stadtteile am Wasser“), die in internen Abstimmungen weiter konkretisiert wurden. Ohne eine weitergehende Ökonomisierung der Ansätze dienten sie insbesondere dem Aufzeigen von Bildern und dem Anregen der Fantasie für mögliche Entwicklungsszenarien.

Unter Einbindung thematischer und räumlicher Leitbilder wurde darauf aufbauend erste Nutzungskonzepte in Varianten erarbeitet und mit wesentlichen Verfahrensbeteiligten diskutiert.

6.2 Erster Konzeptansatz und erste Arbeitsplatzermittlung

Im Rahmen dieser Diskussionen erfolgte die erforderliche Konkretisierung der Ansätze im Abgleich mit den Bindungen und Potenzialen vor Ort sowie weiterführende Abwandlungen und Modifikationen der Konzeptansätze (z.B. nach Abgleich Machbarkeitsstudie Windenergie, Integration Landeswassergartenschau). In diesem Zusammenhang wurden zwei Nutzungskonzepte entwickelt:

- Konzept 1: „Vernetzte Stadtteile an der Förde“ unter Berücksichtigung des Leitbildes (und des politischen Beschlusses) eines mischgenutzten Quartiers sowie
- Konzept 2: „Gewerbe/Industrie“ mit unterschiedlichen gewerblich genutzten Teilbereichen auf dem MFG 5-Gelände.

Während Konzept 2 als grober konzeptioneller Rahmen zur Einbindung der bislang bekannten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Windenergie dient, beinhaltet der Konzeptansatz 1 Teilflächen u.a. für Gewerbe, Tourismus, Gesundheit, Sport und Freizeit, Wohnen. Nachfolgender Plan verdeutlicht die Zuordnung der einzelnen Nutzungsbausteine und bildet die Grundlage für eine erste überschlägige Ermittlung von möglichen Arbeitsplätzen und Wohneinheiten.

Plan 8: Konzept 1 Vernetzte Stadtteile (Grundlage für die Arbeitsplatzberechnungen)

Plan 9: Konzept 2 Gewerbe/Industrie

I Gewerbe Nord

Teilbereiche / Vorschläge zu Nutzungsbausteinen	BBL ha	NBL ha	Grundlagen	Arbeits-plätze
A Dienstleistungsgewerbe Puffer - Nord zum Schusterkrug (eingeschränktes Gewerbe)	5,0	5,0	• keine Reduktion Bauland (Haupterschließung nicht integriert)	ca. 500 Apl.
B Maritimes Gewerbeband und Tonnenhof Plüschowhafen	3,0	3,0	• keine Reduktion Bauland	ca. 75 Apl.
C Hauptfläche Zentral/West/Süd (überwiegend produzierende Gewerbebetriebe)	15,0	11,0	• Reduktion Bauland (ca. 25 % Abzug, wegen Grünflächen Bestand und übergeordnete Vernetzung)	ca. 275 Apl.
Gesamt Gewerbe Nord	23,0	19,0		ca. 850 Apl.

II Maritimes Quartier

Teilbereich / Vorschläge zu Nutzungsbausteinen	BBL ha	NBL ha	Grundlagen	Arbeits-plätze bzw. WE
Maritimes Kleingewerbe..... Sport+Freizeit,Kultur..... („Puffer 1“)	3,0 2 0	3,0 2,0	• keine Reduktion Bauland (Haupterschließung nicht integriert)	ca. 125 Apl.
Büros („Puffer 2)	1,6	1,4	• Reduktion Bauland (ca. 12,5 % Abzug, wegen Grün- und Verkehrsflächen) • Neubau: GRZ = 0,5 1,4 ha NBL x 0,5 = 7.000 qm IV Geschosse = 28.000 qm BGF	ca. 1.000 Apl.
Wohnen / Hotel (4*) („Maritimes Quartier“)	4,0	3,2	• Reduktion Bauland (ca. 20 % Abzug, wegen Grün- und Verkehrsflächen Verkehrsflächen) • Neubau: 3,2 ha x 0,4 GRZ = 12.800 qm GR IV Geschosse x 12.800 qm = 50.000 qm BGF 120 qm BGF/WE 4*-Hotel ca. 150 Betten	ca. 400 WE ca. 75 Apl.
Museum	0,75	0,75	keine detaillierten Konzeptaussagen	ca. 50 Apl.
Wellness/Erholung	1,5	1,5	keine detaillierten Konzeptaussagen	ca. 200 Apl.
Hotel (bis 3*)	0,75	0,75	ca.150 Betten	ca. 40 Apl.
Gesamt Maritimes Quartier	13,6 ha			ca. 1.490 Apl. ca. 400 WE

III Teilbereich Südgelände
(Akademie / Gesundheits-Campus / Arbeiten und Wohnen)

Teilbereiche / Vorschläge zu Nutzungsbausteinen	BBL ha	NBL ha	Grundlagen	Arbeits-plätze bzw. WE
Akademie / Institut / Gästehaus (ehem. Offiziers-Kasino u.a.) ***Gesundheits-Campus Erweiterungsbereich 1***	2,3	0,3 für Neubau	• Reduktion Bauland aufgrund: - Waldanteil / Topographie Denkmalschutz (Haus 38) mit Nachnutzungsoption - erhaltensw. Bausubstanz (Haus 40) mit Nachnutzungsoption • Freifläche für Neubau (z.B. Institut, Gästehaus, Schulungsgebäude) • Neubau: GRZ: 0,5 III-IV-geschossig • ca. 5.000 qm BGF	ca. 50 - 80 Apl.
Gesundheits-Campus (Kernbereich) - Forschung und Entwicklung, Institute, Privatklinik. Reha etc. ***Gesundheits-Campus Kernbereich***	4,3	3,5 für Neubau	• Standort für Einrichtungen der Gesundheitswirtschaft / Gesundheitstourismus • 3,5 ha x 0,5 GRZ = 18.000 qm GR x IV – V Geschosse (x 4,5) = ca. 80.000 qm BGF	ca. 300 – 450 Apl.
Sonderwohnen / Reha-Einrichtung / Sport ***Gesundheits-Campus Erweiterungsbereich 2***	3,6	0,7 für Neubau	• Reduktion Bauland aufgrund: - Waldanteil / Topographie - Bunker - erhaltensw. Bausubstanz (Häuser 17, 20, 22, 23, 24, 25) mit Nachnutzungsoption • Freiflächen für Neubauten (z.B. Reha-Einrichtung mit Sportbezug Gästehaus etc.) • Neubau: GRZ: 0,5 III-IV-geschossig • ca. 13.000 qm BGF	ca. 150 - 200 Apl.
Wohnen an der Förde	1,1	0,9 für Neubau	• Geschosswohnungsbau, Eigentum und Miete • 0,9 ha x 0,4 GRZ = 3.600 qm GR V Geschosse = ca. 18.000 qm BGF Wohnen • ca. 130 qm BGF/WE	ca. 140 WE
Gesamt Teilbereich Südgelände:	11,3	5,4 für Neubau		ca. 140 WE ca. 500 – 730 Apl.

Saldiertes Gesamtergebnis

Gesamt **I + II + III**				**ca. 540 WE** **ca. 2.840 - 3.070 Apl.**

Arbeitsplatzabschätzungen für das „KiWi-Konzept“

Im Rahmen der Standortanalyse der KiWi für das MFG 5 Areal mit dem Schwerpunkt der gewerblich-industriellen Nachnutzung wurde nicht das gesamte Areal einbezogen, wie der Abbildung 19 zu entnehmen ist.
Im Rahmen dieser Untersuchung hat die prognos auch mögliche Beschäftigungseffekte ermittelt, die der nachstehenden Tabelle zu entnehmen sind.

Teilbereiche / Vorschläge zu Nutzungsbausteinen	**base-case Szenario**		**best-case Szenario**	
	Fläche in ha	Arbeitsplätze	Fläche in ha	Arbeitsplätze
Teilfläche A	9,7	240	9,7	340
Teilfläche B	6,1	180	7,2	360
Teilfläche C	4,7	540	5,7	690
Teilfläche D	1,7	0	1,7	90
Summe	**22,2**	**960**	**24,3**	**1.450**

7. Verfahren / Stand der Diskussion

Die grundsätzliche Struktur des bisherigen Arbeitsprozesses ist bereits in Kapitel 1.2 (Dokumentation des Planungsverlaufs) dargestellt. Einen ersten wesentlichen Meilenstein des Verfahrens stellte die öffentliche Präsentation der Arbeitsergebnisse im Verlauf der gemeinsamen OBR-Sitzung von Holtenau und Pries/Friedrichsort am 21. Februar 2012 dar.
Im Sommer 2012 steht eine erste Vorstellung der Konzepte im Bauausschuss der LH Kiel an, um hier möglichst ein Meinungsbild zur bevorzugten Nutzungsausrichtung zu erhalten.
Wegen der herausragenden Lage an der Kieler Förde ist eine über die Ortsteile Holtenau und Pries/Friedrichsort hinausreichende Debatte unter Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich.
Für die gemäß dem BauGB erforderlichen Arbeitsschritte ist zumindest ein transparenter und nachvollziehbarer Entscheidungsprozess unerlässlich.
Hierzu gehören:

- gemäß § 137 die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen (Eigentümer, Mieter, Pächter, und sonstige Betroffene)
- gemäß § 139 die Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger
- gemäß § 140 die Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung inklusive einer Maßnahmenplanung und einer Kosten- und Finanzierungsübersicht, um zu zeigen, dass eine zügige Durchführung gewährleistet ist sowie
- gemäß § 142 bzw. § 165 die Festlegung einer Sanierungs- bzw. Entwicklungsmaßnahme auf Basis einer gemeindlichen Satzung

7.1 Öffentliche Präsentation in gemeinsamer OBR-Sitzung Holtenau und Pries/Friedrichsort

Am 21. Februar 2012 präsentierten die Gutachter den bisherigen Arbeitsstand der VU im Rahmen des öffentlichen Teils der gemeinsamen Sitzung der Ortsbeiräte von Holtenau und Pries/Friedrichsort. Im Anschluss an die Präsentation durch die Gutachter ergab sich eine intensive Diskussion, die im nachfolgenden Protokoll dokumentiert ist.

Niederschrift
des Ortsbeirats Pries/Friedrichsort

Sitzung am 21.02.2012, 19:30 Uhr
Gemeindehaus der ev. Kirchengemeinde Holtenau, Kastanienallee 18

0. Anwesenheitsliste

Niederschrift
über die gemeinsame Sitzung der Ortsbeiräte
Pries/Friedrichsort (268.) und Holtenau (219.)
am 21. Februar 2012
im Gemeindehaus der ev. Kirchengemeinde Holtenau,
Kastanienallee 18, Kiel-Holtenau

Beginn: 19:35 Uhr Ende: 21:55 Uhr

Anwesende
Ortsbeirat Holtenau: Herbert Kulbarsch – Vorsitzender
Angela Barthelt
German Frank
Heidi Toscan
Maren Schomaker
Margot Hein – beratendes Mitglied (bis ca. 21:25 Uhr)

Ortsbeirat Pries/Friedrichsort: Birgit Wellendorf - Vorsitzende
Manuela Bombosch
Christel Paproth
Hauke Paulsen
Hans-Meinert Redlin
Sören Witt
Peter Scholtysik
Frau Theil
Frau Sievert – beratendes Mitglied (bis. ca.: 21:30 Uhr)

entschuldigt: Herr Schorner

Gäste: Bürgermeister Todeskino
Herr Voigt - Planungsbüro Stadt-Land-Fluss
Herr Rösener - Planungsbüro S.T.E.R.N.
Frau Teichert - Referat Stadtentwicklung und Umwelt
Herr Völmicke - Stadtplanungsamt
Herr Beckmann - Kieler Wirtschaftsförderung
Herr Odenthal - BIMA
Frau Irsigler und Herr Holzapfel - Musiculum Lern- und Experimentierwerkstatt
Frau Frank - Grundschule Holtenau
Frau Holtappel und Frau Wolf – Grünflächenamt
Herr Koch - Wasser- und Schifffahrtsamt Kiel
Ratsherr Huckriede - CDU-Ratsfraktion
Ratsherr Oschmann - Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen
Herr Rohwer - Polizeistation Pries/Friedrichsort
Herr Grotkop - Polizeistation Holtenau
Herr Stritzel - CDU-Kreisvorsitzender Kiel
Herr Eggemann - ausgeschiedenes Mitglied des OBR Holtenau
Ehepaar Kuper - Stadtteilinitiative PFIFF
Herr Prof. Dr. Reinfandt – Vertreter für Holtenau im Beirat für Seniorinnen und Senioren

Bürger: ca. 120

Presse: Frau Krause - Kieler Nachrichten
Herr Willert - infoHoltenau
Schriftführerin: Frau Schulzeck - Büro der Stadtpräsidentin

1. Eröffnung der Sitzung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Die Vorsitzenden eröffnen die Sitzung und stellen jeweils die Beschlussfähigkeiten ihrer Ortsbeiräte fest.

2. Genehmigung der Tagesordnung

Der Vorsitzende des Ortbeirates Holtenau schlägt vor, den unter TOP 7 für die Sitzung des Ortsbeirates Holtenau vorgesehenen Vortrag zum Grundschulprojekt „Toleranz fördern – Kompetenz stärken“ als TOP 4 in der gemeinsamen Sitzung mit dem Ortsbeirat Pries/Friedrichsort zu behandeln. Er informiert weiterhin darüber, dass der TOP 6 der Tagesordnung für den Ortsbeirat Holtenau auf die nächste Sitzung verschoben werden muss, da der Referent erkrankt ist.

Der Ortsbeirat Pries/Friedrichsort genehmigt die ergänzte Tagesordnung für seine Sitzung ein-stimmig. Der Ortbeirat Holtenau genehmigt die für seine Sitzung geänderte Tagesordnung ein-stimmig.

3. Sachstand MFG 5-Gelände

Bürgermeister Todeskino und der mit der vorbereitenden Untersuchung beauftragte Gutachter sind eingeladen.

Bürgermeister Todeskino weist in seiner Einführung in das Thema ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei der folgenden Präsentation lediglich um einen Zwischenbericht handelt und noch Nichts endgültig entschieden ist.
Die Arbeitsgemeinschaft, unter Federführung der S.T.E.R.N GmbH aus Berlin, vertreten durch Herrn Rösener (S.T.E.R.N.) und Herr Voigt (Planungsbüro Stadt-Land-Fluss) stellen einen Zwischenstand der Untersuchung in einer Power-Point-Präsentation vor (u.a. Ausgangssituation und Aufgabenstellung, Methodik, Bestandserhebung, sektorale Aspekte des Geländes, SWOT-Analyse, zwei Nutzungskonzepte: 1. Nutzungskonzept = „vernetzte Stadtteile an der Förde“ mit gemischter Nutzung des Geländes und Promenade, Wanderwegen, Parkway, folglich mit einer breiten Durchquerung – 2. Szenario = „Gewerbe/Industrie“ mit eingeschränkter Durchquerung ohne Wasserbezug).

Der Bürgermeister gibt zu bedenken, dass neben dem Aspekt der Aufenthaltsqualität auch der Aspekt der Schaffung von Arbeitsplätzen bedacht werden muss .Diese können im schweren Anlagenbau entstehen oder aber, wie vom Gutachter aufgezeigt, in der Gesundheitswirtschaft. Herr Beckmann (Kieler Wirtschaftsförderung) spricht sich für die gewerbliche Nutzung, insbesondere für die Ansiedlung von Zulieferern für den Bereich Windkraft, aus. Ziel: Unternehmen mit einer hohen Wertschöpfungskette, z. B. Gondelbau. Eine entsprechende Ansiedlung sollte innerhalb eines kurzfristigen Zeitfensters erfolgen: In sechs bis acht Jahren sind die Produktionsstandorte entwickelt. Für den Fall der rein industriell-gewerblichen Nutzung werden 1000 bis 1600 Arbeitsplätze prognostiziert.

In der sich anschließenden Fragerunde wird u.a. folgendes thematisiert:
- Bürgerbeteiligung: Es ist ein breiter Partizipationsprozess geplant.
- Planungszeitraum: .Es besteht kein Planungsrecht. Dieses soll aufbauend auf o. g. Partizipationsprozess entstehen. Für ein Bauleitplanverfahren ist mit einem Zeitraum von 1 bis 2 Jahren zu rechnen. Die BImA muss zuvor das Gelände freigegeben haben.
- Stärkung der bestehenden Stadtteile: Die Entwicklung wird von den bestehenden Stadtteilen bzw. der dortigen Struktur her geplant. Die Planungsbüros arbeiten eng mit den Büros zusammen, die die Stadtteilentwicklungskonzepte für die Stadtteile erarbeiten.
- Verhandlungen mit der BImA: Derzeit laufen Gespräche. Die BImA muss das Gelände nach dem Verkehrswert veräußern. Hinsichtlich des Eigentumsübergangs

gibt es verschiedene mögliche Modelle, die noch besprochen werden müssen.
- Idee einer Landesgartenschau: Es gibt Beschlüsse, zu prüfen, ob eine Bewerbung für eine Landesgartenschau in Kiel realisierbar ist. Im Rahmen der Förderahmenplanung hat sich der Lenkungskreis für eine Landeswassergartenschau ausgesprochen. Hierzu wird ein Konzept erarbeitet, welches die Eckpunkte einer Landeswassergartenschau in der Förderegion benennt.
- Berücksichtigung des Airparks in der Gesamtkonzeption: Hinsichtlich des Fortbestandes des Flugplatzes ist der Beschluss der Ratsversammlung maßgeblich. Die Einrichtung wird bei den Planungen für das MFG 5-Gelände berücksichtigt.
- Verkehrsplanung (Bewältigung zusätzlicher Verkehre): Der Bürgermeister sagt zu, dass diese „ordentlich“ organisiert“ werden.

Abschließend berichtet Herr Vogelsang, dass der Flugbetrieb zum Jahresende eingestellt und das Gelände im März 2013 „besenrein“ der BIMA übergeben werden soll.

7.2 Präsentation vom 21.02.2012

Als Anlage beigefügt.

8. Verzeichnisse

8.1 Quellenverzeichnis

Literatur & Präsentationen

BeSB GmbH Berlin Schalltechnisches Büro: Gutachterliche Stellungnahme Nr. 5271.1-10, Machbarkeit eines Wohngebietsausweisung am Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau unter dem Aspekt der Fluglärmbelastung, Stand 19.01.2011, Berlin

BMBF – Bundesministerium für Bildung und Forschung (2001): Arbeitshilfe Nachhaltiges Konversionsflächenmanagement - entwickelt am Beispiel der Militärflächenkonversion in Schleswig-Holstein, Neubiberg

Bundesagentur für Arbeit (Juni 2011): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Kiel

CIMA Beratung und Management GmbH (Mai 2011): Flächenbedarfsanalyse für den Wirtschaftsstandort Kiel, Lübeck

CIMA Beratung und Management GmbH (Februar 2012): Strategien zur künftigen Gewerbeflächenentwicklung in der Landeshauptstadt Kiel, Lübeck

Gewos (2007): Kieler Wohnungsmarktkonzeption 2007, Stadtteilprofile Holtenau, Friedrichsort und Pries, Kiel

Gewos (Mai 2007): Kieler Wohnungsmarktkonzeption 2007, Teil 1, Kiel

ghh consult GmbH (Mai 2009): Hotelmarktstudie – Analyse zur Bewertung des Hotelmarktes im Hinblick auf die Realisierung neuer Hotelprojekte in der Landeshauptstadt Kiel, Wiesbaden

Göttsche, Michael (2011): MFG 5-Areal Kiel-Holtenau: Voreinschätzung zu artenschutzrechtlichen relevanten Vorkommen geschützter Tierarten aus den Gruppen der Fledermäuse, Brutvögel und Amphibien, Travenhorst

Ingenieurbüro Mohm, Fachtechnische Stellungnahme vom 09.02.2012

Junker und Kruse, Stadtforschung und –planung: Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Kiel, Präsentation vom März 2006

Kiel-Marketing GmbH (2008): Gesamttouristisches Konzept für die Landeshauptstadt Kiel

LAIRM CONSULT GmbH (2010): Schalltechnische Stellungnahme zum Betrieb des geplanten temporären Bauhafens in Kiel-Holtenau, Stand: 08.10 2010, Hannover

Landesamt für Denkmalpflege (2000): Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmale Schleswig Holstein, Landeshauptstadt Kiel

Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik (2011): Die Bevölkerung und die privaten Haushalte in den Kieler Stadtteilen 2011, Kiel

Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik (2011): Quartalszahlen aus den Kieler Stadtteilen, III. Quartal 2011

Landeshauptstadt Kiel (Dezember 2011): Bericht und Maßnahmen. Beitrag zum Rahmenplan Kieler Förde – Baustein Tourismus. Kiel

Landeshauptstadt Kiel, Dezernat für Stadtentwicklung (Mai 2011): Rahmenplan Kieler Förde, Fördeatlas I, Kiel

Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (November 2010.): Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept, Kiel

Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (November 2011.): Geschäftliche Mitteilung zum Baulandbericht, Kiel

Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (Juli 2009.): Perspektiven für die Kieler Innenstadt

Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik, Statistischer Bericht Nr. 208 Die 12. KBV – Die Ergebnisse für die Landeshauptstadt Kiel

Landeshauptstadt Kiel (o.J.): Struktur- und Entwicklungskonzept für den Wirtschaftsstandort Kiel

Landeshauptstadt Kiel (o. J.): Zukunft Kiel 2030 – Auf zu neuen Ufern, Kiel

Landwirtschafts- und Umweltatlas des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Internetzugriff für die Schutzgebietsrecherche am 21.07.2011

Marimites Viertel, erreichbar unter http://www.maritimes-viertel.de/

Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein (2001): Generalplan Küstenschutz – Integriertes Küstenschutzmanagement in Schleswig-Holstein, Kiel

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein (2004): Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie – Landesinterner Bericht zur Analyse der Belastungen auf die Gewässer der Flussgebietseinheit Schlei/Trave – Bestandsaufnahme der Gewässer und Einschätzung der Zielerreichung, Kiel

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (2009): Optimierung der touristischen Infrastruktur. Ein Leitfaden für Kommunen, Kiel

MUNLV NRW (2007): Immissionsschutz in der Bauleitplanung – Abstände zwischen Industrie- und Gewerbegebieten und Wohngebieten im Rahmen der Bauleitplanung und sonstige für den Immissionsschutz bedeutsamen Abstände (Abstandserlass), Düsseldorf

Präsentation der PACT-Initiative Pries-Friedrichsort: Dokumentation der bisherigen Ergebnisse, Stand November 2008

Presseerklärung von Kiel-Marketing vom 23.02.2011 auf Grundlage des amtlichen Jahresergebnis des Statistikamtes Nord

Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2010): Kieler Zahlen 2010, Kiel

Stadtplanungsamt Kiel: Vermerk zu den Ergebnisse des Strategie-Workshops vom 07.06.2010 „Die Zukunft am Wasser – MFG 5-Areal in Kiel Holtenau - Wasser, Wissen, Wohnen“

Stadtverordnung vom 10.12.1992, Infoblatt der Stadt Kiel (2005): Landschaftsschutzgebiete in Kiel, zwischen Heischer Tal und Schilkseer Steilküste

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Dezember 2010): Bevölkerungsvorausberechnung für die Kreise und kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins, Hamburg; Kiel
Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik (2010): Demographiemonitoring – Indikatoren und Grundzahlen, Kiel

Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (WTSH) (o. J.): Gesundheitswirtschaft Schleswig-Holstein, Health Industry, Kiel

Rechtsquellen

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) geändert worden ist

Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. März 1997 (BGBl. I S. 504), die zuletzt durch Artikel 5 Absatz 13 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist

Bundes-Bodenschutzgesetz vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 5 Absatz 30 des Gesetzes vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212) geändert worden ist

Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 06. Februar 2012 (BGBl. I S. 148) geändert worden ist

Energieeinsparverordnung vom 24. Juli 2007 (BGBl. I S. 1519), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 29. April 2009 (BGBl. I S. 954) geändert worden ist

Gesetz zum Schutze der Kulturdenkmale SH (Denkmalschutzgesetz – DschG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Januar 2012

Gesetz zum Schutz der Natur SH (Landesnaturschutzgesetz - LNatSchG) vom 24. Februar 2010

Gesetz zur Ausführung und Ergänzung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (Landesbodenschutz- und Altlastengesetz - LBodSchG), vom 14.3.2002 (GVOBl. Schl. H., S. 60, zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.06.2007, GVOBl. Schl.-H., S.292)

Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 05. August 2010 (BGBl. I S. 1126) geändert worden ist

Waldgesetz für das Land Schleswig-Holstein (Landeswaldgesetz – LwaldG) vom 05. Dezember 2004

Karten und Pläne

Eigentümerkarte, Stand 06.07.2011

Flächennutzungsplan Kiel, 2000

Forstbetriebskarte, 1998

Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III, Juni 2000

Landschaftsplan Kiel, 04.12.2000

Karten der KiWi vom Januar 2012

Rahmenplan Kieler Förde / Fördeatlas I, 2011

Verkehrsentwicklungsplan Kiel, 2000

8.2 Verzeichnis der ausgewerteten Planungen, Gutachten und Studien

- Büromarktstudie Kiel
- Einzelhandelskonzept Kiel
- Gewerbeflächenbedarfsanalyse Kiel
- Rahmenkonzept Kieler Innenstadt
- CIMA-Gutachten zur Kieler Innenstadt
- Struktur- und Entwicklungskonzept für den Wirtschaftsstandort Kiel
- Hotelmarktstudie Kiel
- Rahmenplan Kieler Förde / Fördeatlas
- INSEKK Kiel
- Nachhaltiges Flächenmanagement Kiel
- Tourismuskonzept SH
- Tourismuskonzept Kiel
- PACT Friedrichsort
- Beschlüsse, Rahmenplan und weitere Unterlagen zum Airpark
- Landschaftsplan Kiel
- Freiräumliches Leitbild Kiel
- Wohnungsmarktstudie Kiel, Stadtteilprofile
- Denkmalschutzkataster SH, Historie Holtenau
- Lärmgutachten zum Flugumfeld
- Altlastengutachten
- Landesentwicklungsplan SH
- Flächennutzungsplan Kiel
- Branchenreporte Gesundheitstourismus
- Integriertes Küsten-Zonenmanagement SH
- Markenbildungsprozess „Kiel Sailing City“
- Kiel 2030
- Regionaler Nahverkehrsplan
- Verkehrsentwicklungsplan Kiel
- Energiekonzept SH
- Offshore-Gutachten
- Branchenreporte Offshore
- Verlagerung Tonnenhof
- Statistische Berichte
- Rahmenkonzept Falckensteiner Strand
- Strandsteckbriefe Kieler Förde und Umgebung
- Gutachten und Leitfäden zu Konversionsprojekten
- Quartier Kiel Wik
- Kai City
- Verlagerung Schleusenausstellung Holtenau / Maritimes Viertel
- B-Pläne Nahbereich
- Flächennutzungsplan Kiel
- Stationierungskonzept / Unterlagen zur Bundeswehrreform
- Relevante Beispielprojekte

8.3 Verzeichnis der Gesprächspartner / Institutionen

- Stadtplanungsamt Kiel
- Bürgermeister Todeskino
- Kiel Marketing GmbH
- Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungs GmbH (KiWi)
- Wasserschifffahrtsamt (WSA / WSV Bund)
- Gebäudemanagement SH (GMSH)
- Kompetenzzentrum Gesundheitstourismus
- Sportamt Kiel
- Rahmenplan Kieler Förde
- Amt für Wohnen und Grundsicherung
- Haus & Grund
- design bau
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA)
- Wankendorfer Baugenossenschaft
- GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH
- Fördeterrassen Baudurchführungen GmbH & Co.KG / imetas property services GmbH
- Wirtschaftsförderung und Technologietransfer SH GmbH (WTSH)
- Untere und obere Denkmalschutzbehörde
- Umweltschutzamt Kiel
- Conplan Betriebs- und Projektberatungsgesellschaft mbH
- MC Marketing Consulting
- Living on Water / Gebr. Friedrich GmbH & Co.KG
- Professor Kähler, Institut für Sportwissenschaften Universität Kiel
- Dr. Mehrhoff, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (Rehabilitation)
- Seehafen Kiel GmbH & Co.KG
- vossloh locomotives
- Northrail
- Vertreter des Tonnenhofes
- Herr Stritzel (CDU Kreisvorsitzender)
- Industrie- und Handelskammer zu Kiel (IHK)
- Drees und Sommer
- petersen pörksen partner

8.4 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes
eigene Darstellung
Abb. 2 Übersicht und Lage der nationalen Schutzgebiete
Abb. 3 Karte von Kiel 1881
Hydrographisches Amt der Kaiserlichen Marine
Abb. 4 Rahmenplan Kieler Förde
LH Kiel
Abb. 5 neue Trassierung Stadtteilbus Suchsdorf – Friedrichsort
LH Kiel
Abb. 6 Kiel 2030
LH Kiel
Abb. 7 INSEEK – Handlungsschwerpunkte Innovative Stadt
LH Kiel
Abb. 8 Landesentwicklungsplan SH – LEP 2010 (Ausschnitt)
Innenministerium SH
Abb. 9 Flächennutzungsplan Kiel 2000 (Ausschnitt)
LH Kiel
Abb. 10 Landschaftsplan Kiel 2000 (Ausschnitt)
LH Kiel
Abb. 11 Planungsideen 2008
LH Kiel, Skript vom 30.06.2008
Abb. 12 Nutzungskonzept Airpark Kiel
Präsentation von Drees & Sommer vom März 2012
Abb. 13 überregionale Anbindung
eigene Darstellung
Abb. 14 ÖPNV
Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
Abb. 15 MIV
eigene Darstellung
Abb. 16 maritimes Viertel
h*ttp://www.maritimes-viertel.de*
Abb. 17 INSEKK – Wohnstruktur
LH Kiel, INSEKK
Abb. 18 Gewerbeflächen in Kiel
LH Kiel, INSEKK
Abb. 19 Plan der KiWi 2012
KiWi
Abb. 20 Einzelhandelsstruktur im Kieler Norden
Junker & Kruse
Abb. 21 Stadtteilzentrum Friedrichsort / Pries
Junker & Kruse

Tabelle 1 Tourismusentwicklung Kiel 2008 bis 2010
Kiel Marketing
Tabelle 2 Angebotssituation im Kieler Norden
LH Kiel

Plan 1 Cluster und Teilbereiche
eigene Darstellung
Plan 2 bauliche Nutzungen
eigene Darstellung
Plan 3 Denkmalschutz
eigene Darstellung
Plan 4 Biotope und Nutzungstypen
eigene Darstellung
Plan 5 Altlasten
eigene Darstellung
Plan 6 Bindungen und Potenziale
eigene Darstellung
Plan 7 SWOT-Analyse
eigene Darstellung
Plan 8 Konzept 1 Vernetzte Stadtteile
eigene Darstellung
Plan 9 Konzept 2 Gewerbe/Industrie
eigene Darstellung

Landeshauptstadt Kiel

Vorbereitende Untersuchungen
MFG 5-Areal, Kiel-Holtenau

21. Februar 2012

MFG5

S•T•E•R•N
Stadt • Land • Fluss
Wallmann Landschaftsarchitekten
FGS Stadt und Verkehr

BÜROVORSTELLUNG

WER WIR SIND...

S.T.E.R.N.	Projektkoordination
Stadt • Land • Fluss	Stadtplanung / Städtebau
Stefan Wallmann	Landschaftsplanung
FGS	Verkehr und technische Infrastruktur
Mohn	Besondere Ingenieurbauwerke

DER GEMEINSAME ENTWICKLUNGSRAHMEN

- Beschluss zur Standortschließung / Verlagerung MFG 5
- Entwicklung von Planungsideen 2008 LHK
- Strategie Workshop 7. Juni 2010
- Airpark Kiel – Ratsbeschluss 22. November 2010
- VU Aufstellungsbeschluss vom 17. Februar 2011
- Beauftragung Machbarkeitsstudie Offshore 2011
- Beauftragung VU MFG5 2011
- Beauftragung Rahmenplan Airpark 2011
- Beauftragung Rahmenplan Holtenau/ Friedrichsort 2011

DIE AUFGABENSTELLUNG

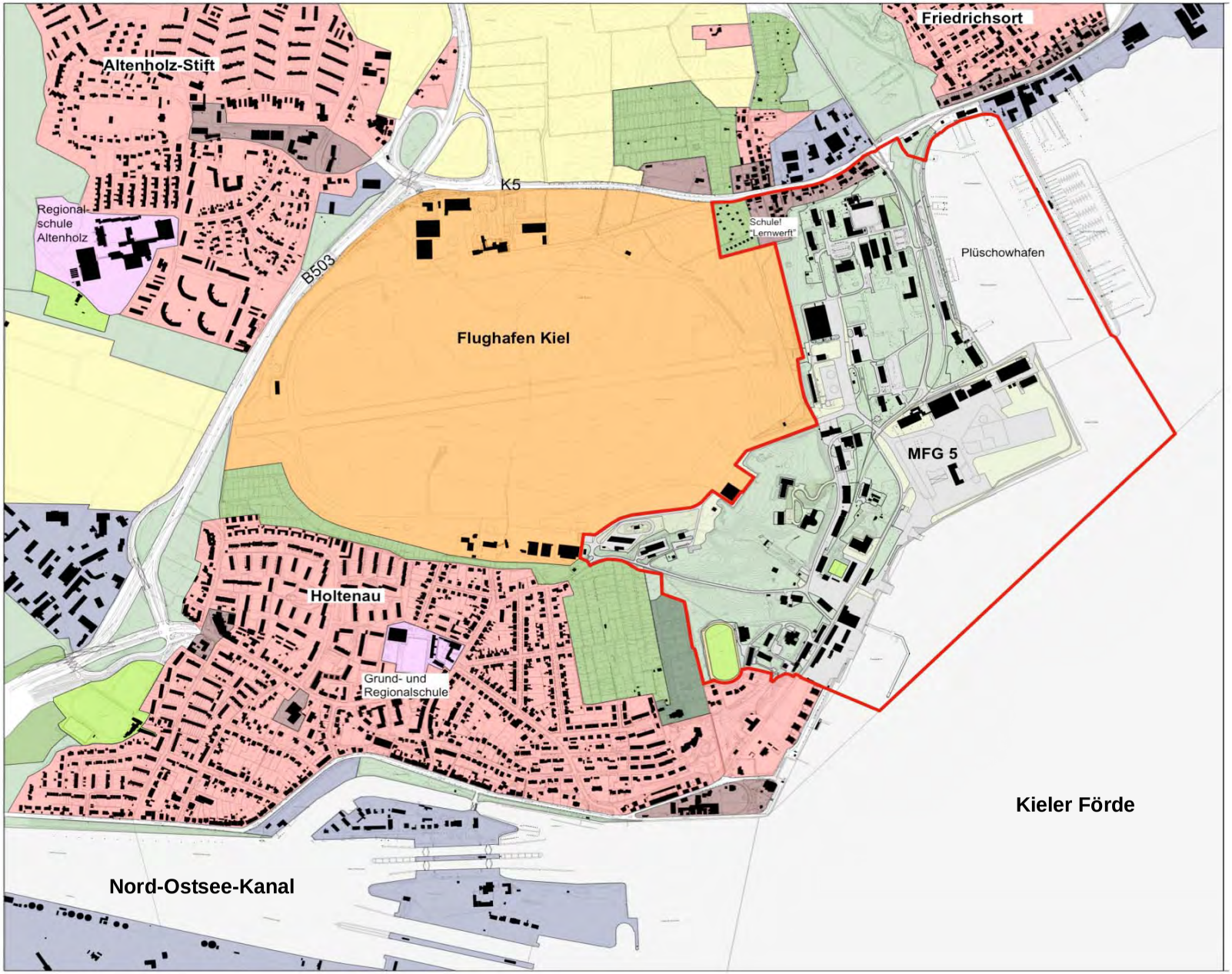
„ Ziel ist die Entwicklung eines vitalen, mischgenutzten Quartiers mit Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Segeln, Tourismus, Sport und Gemeinbedarfsflächen.“

- Vorbereitende Untersuchungen zur Ausweisung einer Gebietskulisse nach besonderem Städtebaurecht gemäß § 141 BauGB
- Prüfung der Voraussetzungen zur Ausweisung eines Sanierungsgebiets bzw. einer Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme
- Standortanalyse, Marktanalyse, Nutzungsszenarien, Konzeptentwicklung in Varianten
- frühzeitiger förmlicher Beteiligungsprozess (Bürger und Behörden)
- konsensorientierter, kooperativer Planungs- und Entwicklungsprozess

DER BISHERIGE ARBEITSPROZESS / METHODIK

- Ortstermine MFG 5
- Vor-Ort Gespräche mit relevanten Akteuren, z.B.
  - Kiel Marketing, KiWi, Gesundheitstourismus, WTSH
  - Wohnungsunternehmen (z.B. Wankendorfer BauGen., IMETAS)
- Telefoninterviews
- Abstimmungsrunden mit Auftraggeber
- Abstimmungsgespräche mit Fachämtern
- Abstimmungsgespräch mit Eigentümer
- Einbindung Machbarkeitsstudie Windenergie

LAGE DES UNTERSUCHUNGSBEREICHS



NUTZUNGSANFORDERUNGEN

ÜBERGEORDNETE LEITGEDANKEN

- Gewerbe- und Industrieband
- Gemischtes maritimes Quartier
- Verbindung der Stadtteile
- Zugang zur Förde
- Koexistenz mit dem Flughafen
- Verträgliche Verkehrsabwicklung

ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN UND GUTACHTEN

ANALYSE > UNTERSCHIEDLICHE RÄUMLICHE UND SEKTORALE EBENEN

- Landesentwicklungsplan SH - LEP 2010
- Kiel 2030
- Rahmenplan Kieler Förde
- INSEKK 2010
- Flächennutzungsplan
- Landschaftsplan
- Verkehrsentwicklungsplan Kiel
- Gewerbeflächenbedarfsanalyse
- Hotelmarktstudien
- Struktur- und Entwicklungskonzept für den Wirtschaftsstandort Kiel
- Wohnungsmarktstudie
- Tourismuskonzepte

INSEKK 2010

ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN

KERNAUSSAGEN FÜR DAS MFG5

1. *"... Inwertsetzung der Meereslage und der durch Konversion verfügbaren Flächen für eine „komplette" und vitale Stadt sowie Durchmischung von Wohnen, Arbeit und Freizeitmöglichkeiten bei Erhaltung und Entwicklung der Umwelt und Landschaftsqualität." (Kiel 2030)*

2. *Einbeziehung von Konversionsflächen in Wege- und Freiraumnetze für Naherholungsmöglichkeiten*

3. *Potenzial zur Entwicklung neuer, attraktiver Wohnungsangebote in Fördelagen (Rahmenplan Kieler Förde)*

4. *Flächenpotenzial MFG 5:*
   Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Tourismus (INSEKK 2010)

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICHE

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICHE I+II, am Südtor

Unteroffiziersheim

Tonnenhof

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICHE III + IV

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICHE III + IV

Offiziersheim/Kasino

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICHE III + IV

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICH VI, zentrale Fläche

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICH VI, zentrale Fläche

Fördekanten / Flugbetriebsbereiche

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICH VI, zentrale Fläche

Fördekanten / Flugbetriebsbereiche

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICH VI, zentrale Fläche

Fördekanten / Flugbetriebsbereiche

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICHE VII UND XI, Wartungsbereich Hubschrauber

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICHE VII UND XI, Wartungsbereich Hubschrauber

Hubschrauberhalle

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICHE VII UND XI, Wartungsbereich Hubschrauber

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICH VIII UND IX, Nordbereich Plüschowhafen und Kasernenhof

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICH VIII UND IX, Nordbereich Plüschowhafen und Kasernenhof

Halle 97

RUNDGANG DURCHS GEBIET

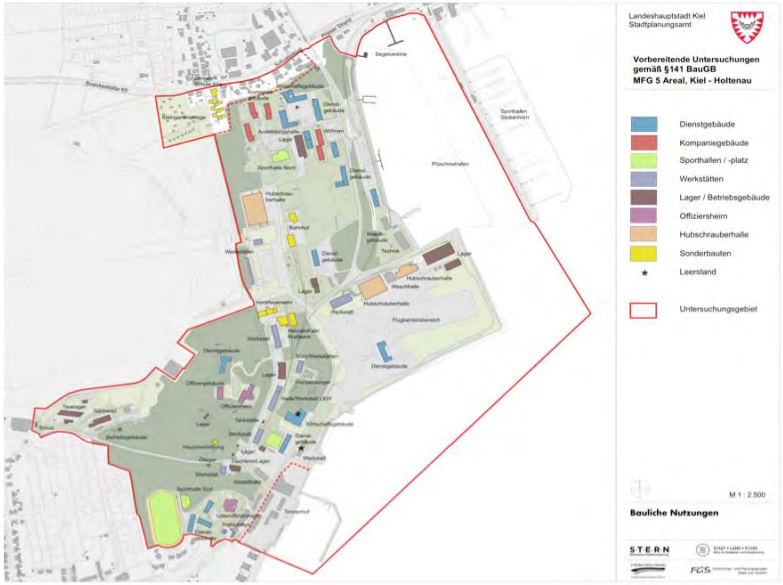
TEILBEREICH VIII UND IX, Nordbereich Plüschowhafen und Kasernenhof

RUNDGANG DURCHS GEBIET

TEILBEREICH VIII UND IX, Nordbereich Plüschowhafen und Kasernenhof

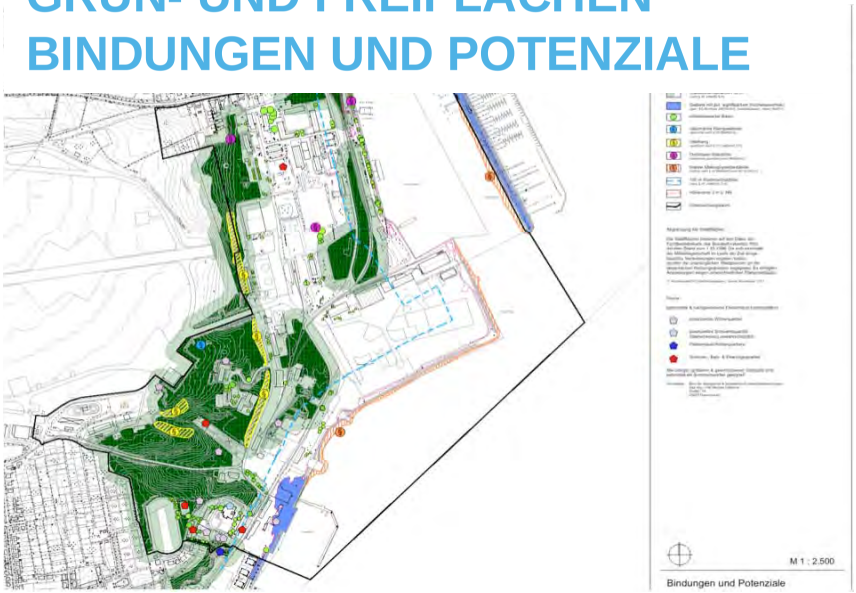
ÖRTLICHE BESTANDSERHEBUNG

BAULICHE NUTZUNGEN

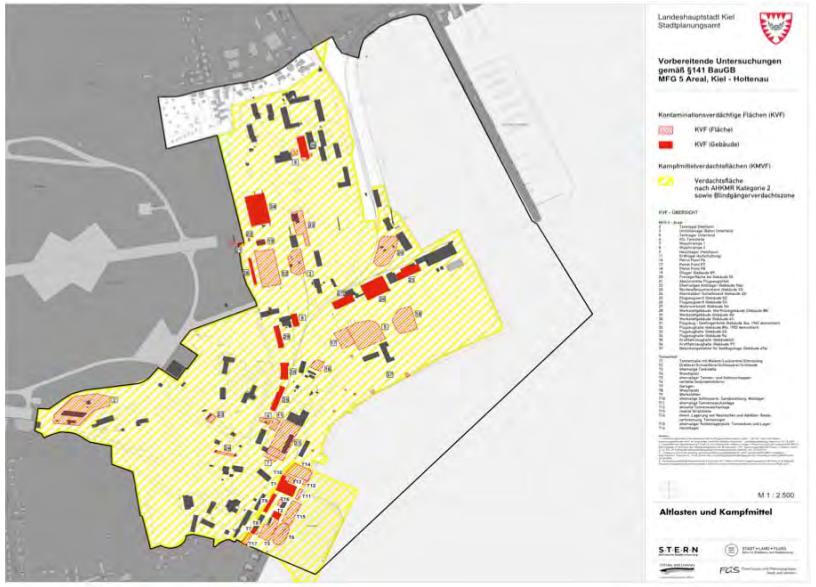


DENKMALSCHUTZ

GRÜN- UND FREIFLÄCHEN BINDUNGEN UND POTENZIALE



ALTLASTEN

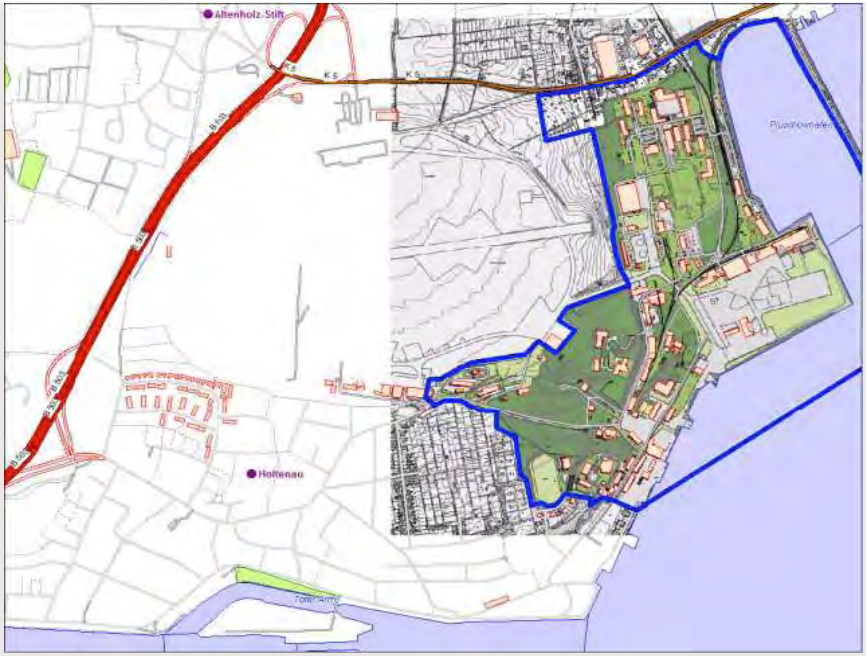


ÖRTLICHE BESTANDSERHEBUNG

ERSCHLIESSUNG UND ERREICHBARKEIT

ÖRTLICHE BESTANDSERHEBUNG

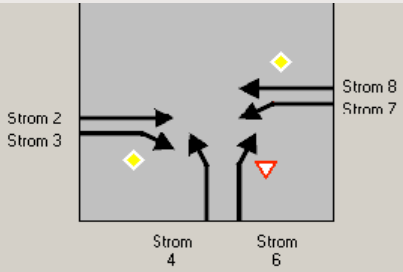
ERSCHLIESSUNG UND ERREICHBARKEIT



Fahrzeuganzahl und pauschale Umrechnung in Pkw-E

Pauschaler Umrechnungsfaktor Fz -> PkwE: 1,10

	Pkw [Fz/h]	Lkw [Fz/h]	Lz [Fz/h]	Krad [Fz/h]	Rad [Fz/h]	Fz allg. [Fz/h]
Strom 1	0	0	0	0	0	0
Strom 2	0	0	0	0	0	780
Strom 3	0	0	0	0	0	175
Strom 4	0	0	0	0	0	175
Strom 5	0	0	0	0	0	0
Strom 6	0	0	0	0	0	75
Strom 7	0	0	0	0	0	75
Strom 8	0	0	0	0	0	780



ÖRTLICHE BESTANDSERHEBUNG

SWOT GESAMT

SEKTORALE SWOT - NUTZUNGSOPTIONEN

PERSPEKTIVWECHSEL

... von der räumlichen Ebene MFG 5 zur sektoralen Betrachtung Gesamtstadt und Region ...

SEKTORALE SWOT - NUTZUNGSOPTIONEN

TOURISMUS / HOTELLERIE / KULTUR

Chancen und Potenziale

- Ausbau und Vernetzung kultureller, touristischer und maritimer Angebote
- der Standort an der Förde eignet sich zum Aufbau des touristischen Segments für die Zielgruppe von neuen Familien (Strand, Indoorangebot, familienfreundliche Beherbergung)
- relativ hohe Arbeitsplatzeffekte durch Hotellerie und Restaurants, Strandbars etc.
- Ergänzung des Kieler Hotelangebotes

SEKTORALE SWOT - NUTZUNGSOPTIONEN

GESUNDHEITSWIRTSCHAFT / GESUNDHEITSTOURISMUS

Chancen und Potenziale

- Ausbau eines umfassenden Gesundheitsstandortes möglich (Hotel, Akademie, medizinische Versorgung, Wellness-Gesundheitsurlaub, Bewegungsangebote, Erholung), Anknüpfung an die Bedeutung der Gesundheitswirtschaft in Kiel
- Bedarf in SH für Themen Bewegung, Ernährung, Burn-Out-Prävention
- Bedarf an medizinischen Spezialangeboten (insb. Hauterkrankungen, Diabetes) auch für Skandinavier und Angebote für Nachversorgung/Angehörigenbetreuung

SEKTORALE SWOT - NUTZUNGSOPTIONEN

SPORT UND FREIZEIT

Chancen und Potenziale

- Bedarf der ansässigen Sportvereine zur Nutzung der Sportflächen/-hallen
- Hallen eignen sich für Trendsportarten (insb. für Indoor-Skaterangebot und Badminton u.ä.)
- Anlage eines neuen öffentlichen Strandes für die Kieler möglich
- Möglichkeiten für die Anlage eines Seglerhafens
- Bessere Vernetzung der Sport- und Freizeitangebote durch neue Grün- und Wegeverbindungen

SEKTORALE SWOT - NUTZUNGSOPTIONEN

WOHNUNGSMARKT

Chancen und Potenziale

- 2-4% Zuwachs an Bevölkerung/Jahr in Kiel (ca. 10T Einwohner zusätzlich bis 2025) – Angebot in der Innenstadt ist gering
- Standort für seniorengerechte und barrierefreie Wohnungen (steigende Nachfrage)
- geeigneter Standort für familiengerechten Miet- und Eigentumwohnungsbau mit Verbindung an die benachbarten Stadtteile

SEKTORALE SWOT - NUTZUNGSOPTIONEN

GEWERBE

Chancen und Potenziale

- gute überregionale verkehrliche Anbindung (Straße, Schiene, Luft und Wasser)
- Nähe zu Schiffs- und Bootsbau, -wartung (Werften)
- ‚Clusterung' von maritimem Gewerbe und Logistik
- Kaikante mit direktem Wasserzugang für Offshore orientiertes Gewerbe der Windindustrie

SZENARIEN

„VERNETZTE STADTTEILE AN DER FÖRDE“

„GEWERBE / INDUSTRIE“

KONZEPT 1 – „Vernetzte Stadtteile an der Förde“ – Maritimes Quartier

Nutzungsmischung aus öffentlich eingebundenen maritimen Gewerbebereichen mit Schwerpunkt auf Forschung und Entwicklung sowie Gesundheits- und Freizeitwirtschaft ergänzt durch Wohnen

Maritimes Gewerbe
(Offshore, F+E, Freizeit Plüschowhafen):
Bruttobauland ca. 22,5 ha

Gesundheitscampus
Bruttobauland ca. 8 ha

Sport / Freizeit / Kultur
ca. 5 ha

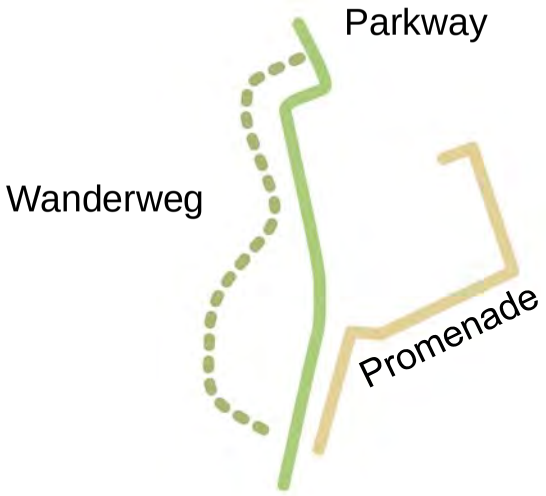
Wohnen
ca. 400-500 WE

NUTZUNGSKONZEPTE

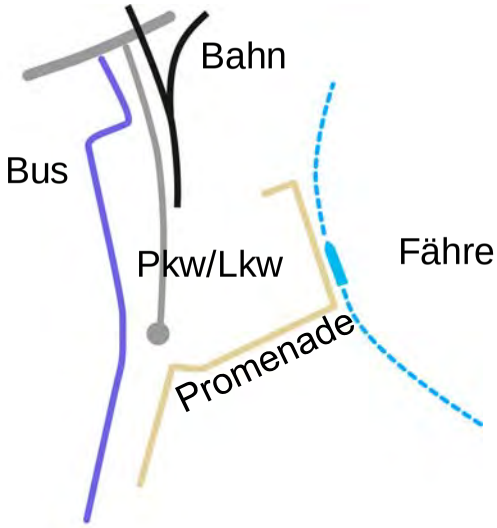
KONZEPT 1 – „Vernetzte Stadtteile an der Förde“

Konzeptbausteine:

„Schöne Wege“



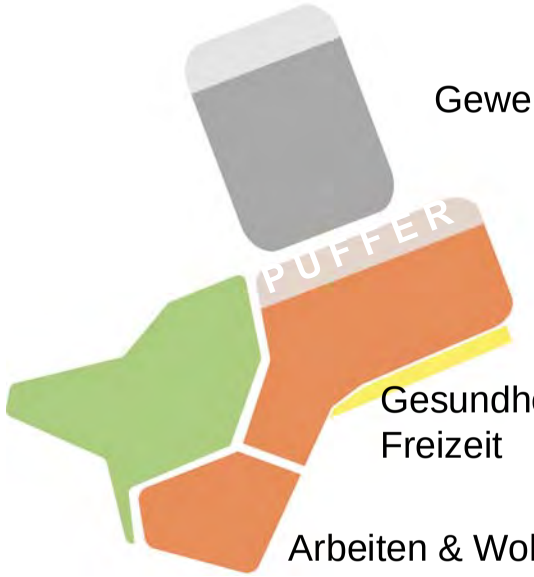
Mobilität



NUTZUNGSKONZEPTE

KONZEPT 1 – „Vernetzte Stadtteile an der Förde“

Konzeptbaustein: Nutzungen



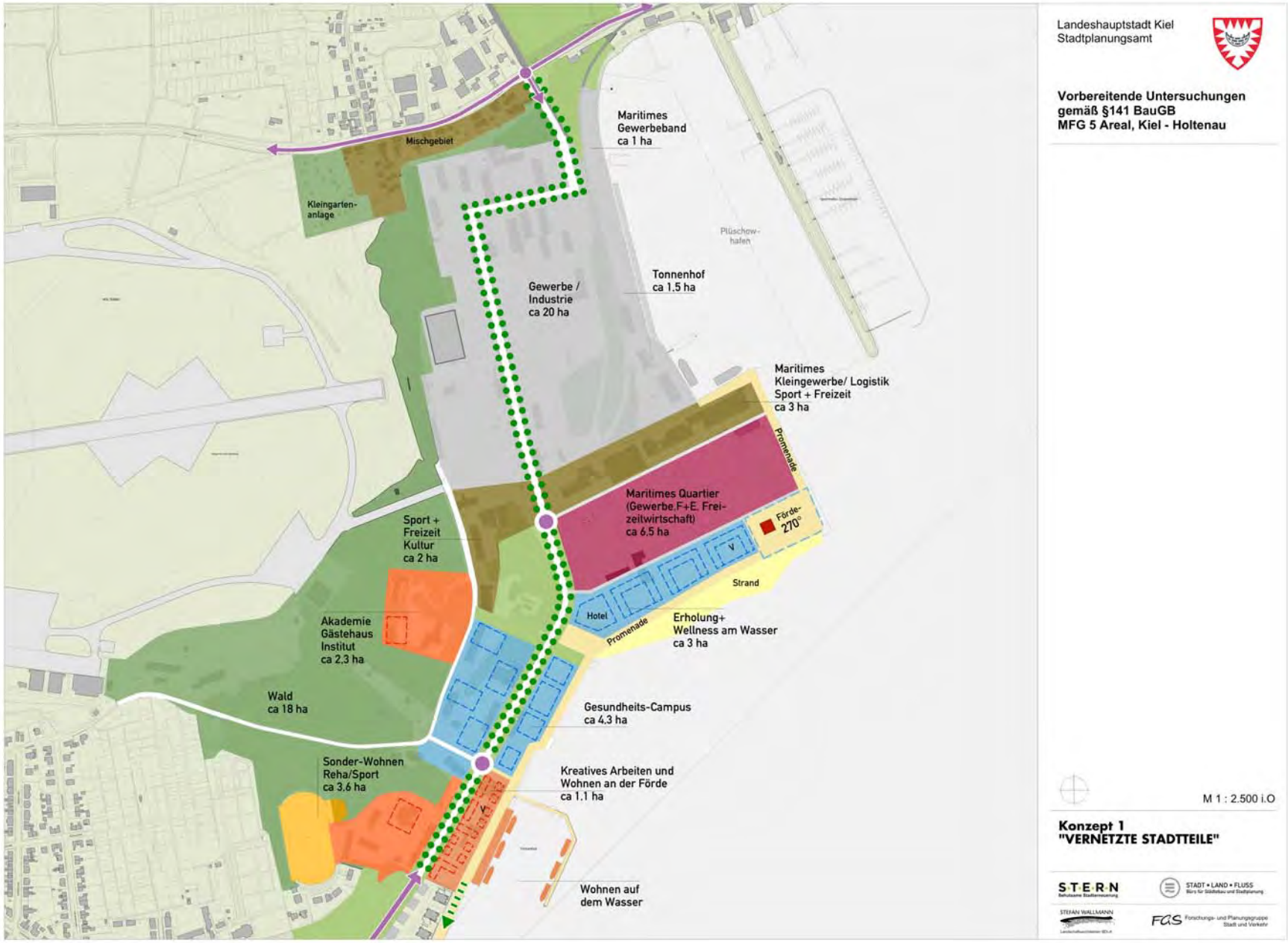
Gewerbe / Offshore

Maritimes Gewerbe
(Gewerbe,F+E, Freizeitwirtschaft)

Gesundheitswirtschaft
Freizeit

Arbeiten & Wohnen

KONZEPT 1 – „Vernetzte Stadtteile an der Förde“



NUTZUNGSKONZEPTE

KONZEPT 2 – „GEWERBE / INDUSTRIE“

Entwicklung eines Gewerbe- und Industriestandortes am Plüschowhafen im Verbund mit Airpark + Werften + Technologiebetrieben Friedrichsort

Angebote für breite Nutzungspalette mit differenzierten Störgraden und gewerblicher Intensität (Offshore, Eco Industrial, Green Business)

Modellprojekt von Produktion, Forschung, Entwicklung, Bildung und Fortbildung (Netzwerkbildung und Kooperation im Schwerpunktbereich Windenergie/ regenerative Energien)

Ziel: klimaneutraler Gewerbestandort

Offshore:
Bruttobauland ca. 13,4 ha

Eco-Industrial:
Bruttobauland ca. 10,0 ha

Green-Business:
Bruttobauland ca. 8,3 ha

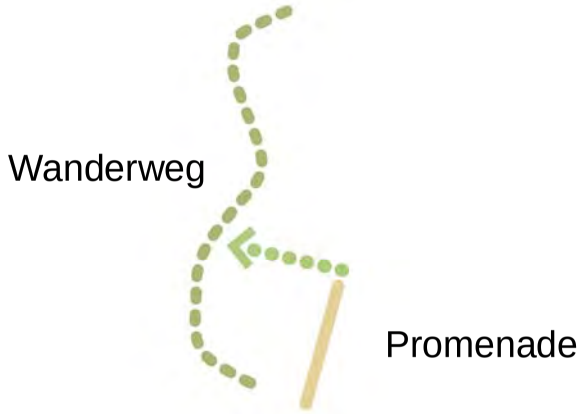
Förde-Büros:
Bruttobauland ca. 1 ha
Geschossigkeit: IV bis V

NUTZUNGSKONZEPTE

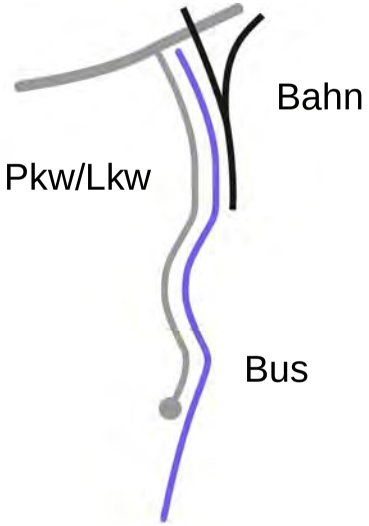
KONZEPT 2 – „GEWERBE / INDUSTRIE“

Konzeptbausteine:

„Wege“



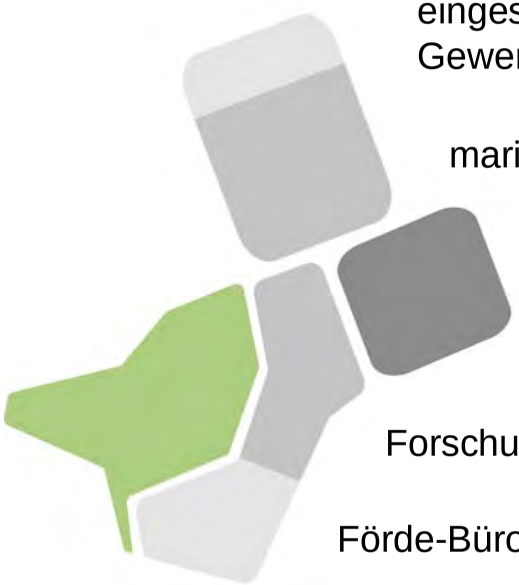
Mobilität



NUTZUNGSKONZEPTE

KONZEPT 2 – „GEWERBE / INDUSTRIE“

Konzeptbaustein: Nutzungen



eingeschränktes Gewerbe

maritimes Gewerbe

Offshore / Industrie

Forschung und Entwicklung

Förde-Büros u.a.

NUTZUNGSKONZEPTE

KONZEPT 2 – „GEWERBE / INDUSTRIE“

AUSBLICK, NÄCHSTE SCHRITTE

- Zwischenfazit
- Diskussion und Variantenbewertung
- Prozess der Entscheidungsfindung
- Beteiligungen / Öffentlichkeit

Vielen Dank!

... und Leinen los!