



Vorbereitende Untersuchungen gemäß §141 BauGB (Holtenau - Ost)



Abschlussbericht
Oktober 2015
Teil I von III

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

Prenzlauer Promenade 28

13089 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 (Berichtsteil I)

Bearbeitung S.T.E.R.N. GmbH:

Jan Brinkkötter, Helmut Rösener, Heike Thöne



Bearbeitung Stadt-Land-Fluss:

Samir Hamzeh, Norman Kaltschmidt, Miller Stevens, Christian Voigt

Bearbeitung Stefan Wallmann Landschaftsarchitekten bdla:

Matthias Gramsch, Stefan Wallmann

Bearbeitung FGS Forschungs- und Planungsgruppe Stadt und Verkehr:

Stefan Hoepfner, Michael Höppner, Michael König

Berlin, Oktober 2015

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

Inhaltsverzeichnis des Teils I des Berichts

1. Einleitung	4
1.1 Ziel und Zweck der VU.....	4
1.2 Dokumentation des Planungsverlaufs.....	5
2. Ausgangssituation / übergeordnete Rahmenbedingungen	7
2.1 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	7
2.2 Regionale und stadträumliche Einbindung	8
2.3 Historische Entwicklung	8
2.4 Übergeordnete Planungen Stadt und Region.....	10
2.4.1 Rahmenplanung Kieler Förde	11
2.4.2 Kiel 2030.....	14
2.4.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept INSEKK	15
2.4.4 Freiräumliches Leitbild	17
2.4.5 Landschaftsrahmenplan.....	18
2.4.6 Verkehrsentwicklungsplan	18
2.4.7 Landesgartenschau und Olympiabewerbung	19
2.5 Planungsrechtliche Vorgaben	20
2.5.1 Landesentwicklungsplan Schleswig Holstein	20
2.5.2 Regionalplan.....	21
2.5.3 Flächennutzungsplan Kiel 2000	21
2.5.4 Landschaftsplan Kiel.....	23
2.5.5 Bebauungsplanung	24
2.5.6 Genehmigung von Vorhaben	25
2.6 Fachrechtliche Vorgaben	25
2.6.1 Immissionsschutz (Fluglärm / Gewerbe und Industrie).....	26
2.6.2 Naturschutzrecht / Forstrecht.....	28
2.6.3 Wasserrecht.....	29
2.6.4 Bodenschutz.....	31
2.7 Lokale Planung - Stadtteile und Areale	31
2.7.1 Planungsideen 2008	32
2.7.2 Beschluss Flughafen Kiel 2010 / Rahmenplan Airpark Kiel 2011	32
2.7.3 Beschluss zur Einleitung des Konversionsprozesses 2010 / Beschluss zur Einleitung Vorbereitender Untersuchungen 2011	33
2.7.4 Machbarkeitsstudie Windenergie	34
2.7.5 Potenzialstudie zur Gesundheitswirtschaft am Standort Kiel.....	34
2.7.6 Integrierte Stadtteilentwicklungskonzepte Kiel-Holtenau und Pries / Friedrichsort.....	35
2.8 Zwischenfazit	36
3. Bestandserfassung und Bestandsbewertung	37
3.1 Bau- und Nutzungsstruktur / Denkmalschutz / Eigentumsverhältnisse	37
3.2 Standort des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) mit Einrichtungen des Tonnenhofs.....	47
3.3 Landschafts-, Biotop- und Artenschutz.....	47
3.3.1 Naturraum.....	47
3.3.2 Vegetation, Pflanzen, Biotope.....	48
3.3.3 Fauna	51

3.3.4	Landschaftsbild und Erholung	52
3.3.5	Boden	53
3.3.6	Altlasten und Kampfmittel	54
3.3.7	Wasser / Klima / Luft.....	57
3.3.8	Bindungen und Potenziale	58
3.4	Verkehr und Erschließung.....	63
3.4.1	Überregionale Anbindung	63
3.4.2	ÖPNV	64
3.4.3	Motorisierter Individualverkehr	65
3.4.4	Radverkehr / Fußgängerverkehr / ruhender Verkehr.....	66
3.4.5	Verkehrslärm	67
3.5	Ingenieurbauwerke / Technische Infrastruktur.....	67
3.6	Bevölkerung.....	68
3.7	Zwischennutzungen	70
3.8	Zwischenfazit	73
4.	Sektorale Untersuchungen	75
4.1	Tourismus.....	75
4.2	Gesundheitswirtschaft und -tourismus	79
4.3	Sport.....	80
4.4	Kultur	82
4.5	Wohnungsmarkt.....	82
4.6	Gewerbe	86
4.6.1	Gewerbeflächenangebot und -nachfrage	86
4.6.2	Offshore.....	89
4.7	Einzelhandel	90
4.7.1	Gesamtstädtische Betrachtung	90
4.7.2	Einzelhandelsstruktur in der Umgebung des Untersuchungsgebietes.....	91
4.8	Zwischenfazit	94
5.	Zusammenfassende SWOT-Analyse	96
6.	Prozess der Leitbild- und Konzeptentwicklungen unter Beteiligung der Öffentlichkeit	104
6.1	Der Beginn der Leitbilddiskussion	104
6.2	Erste Konzeptansätze	104
6.3	Der Beginn Prozess der Leitbildentwicklung und der Beteiligung der Öffentlichkeit	105
7.	Integriertes Entwicklungskonzept	107
7.1	Leitbild und Teilziele	107
7.2	Räumliches Entwicklungskonzept.....	109
7.2.1	Maßnahmenbeschreibung für den Teilbereich 1: Gewerbe Nord	111
7.2.2	Maßnahmenbeschreibung für den Teilbereich 2: Maritimes Quartier	112
7.2.3	Maßnahmenbeschreibung für den Teilbereich 3: Wohnen im Süden	113
7.2.4	Sektorale Themen.....	114
7.2.4.1	Öffentliche Infrastruktureinrichtungen.....	114
7.2.4.2	Technische Infrastruktur.....	115
7.2.4.3	Öffentliches Grün, Freizeit und Erholung	118

7.2.4.4	Landschafts-, Biotop- und Artenschutz.....	119
7.2.4.5	Hochwasserschutz.....	122
7.2.4.6	Klimagerechte Quartiersentwicklung.....	122
7.2.4.7	Lärmschutz.....	123
7.2.4.8	Kontaminationsbelastungen und Kampfmittelverdacht.....	123
7.3	Nicht abschließend geklärte Themen.....	124
7.3.1	Nutzungskonflikt mit den Einrichtungen des WSV / WSA.....	124
7.3.2	Gleisrückbau und Verbindung nach Friedrichsort.....	125
7.3.3	Altlasten und Munitionsbergung.....	125
7.3.4	Erschließungsprobleme für das Gesamtareal.....	126
7.3.5	Aufbau von Strukturen für den Entwicklungsprozess.....	126
8.	Kosten- und Finanzierungsübersicht und Maßnahmen (Stand: Februar 2016).....	128
9.	Verzeichnisse.....	130
9.1	Quellenverzeichnis.....	130
9.2	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	135

1. Einleitung

1.1 Ziel und Zweck der Vorbereitenden Untersuchungen 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) erfolgte im Jahr 2013 der Umzug des MFG 5. Mit der Beendigung der militärischen Nutzungsdauer erfolgte die Freigabe der Liegenschaftsfläche im Jahr 2014. Nach dieser endgültigen Aufgabe der militärischen Nutzung gilt nunmehr die kommunale Planungshoheit für das ehemalige MFG 5-Areal. In den weiteren Ausführungen wird das Areal plus angrenzende Bereiche als Untersuchungsgebiet bezeichnet.

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 und angrenzende Bereiche 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 wurde die im Verlauf der jüngeren Kieler Geschichte noch nie existierende wasserseitige Verbindung zwischen den Stadtteilen Holtenau, Pries und Friedrichsort im Sommer 2014 provisorisch hergestellt und somit zumindest in Teilen die Begehbarkeit der Wasserkante ermöglicht.

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 Vorbereitenden Untersuchungen 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 (Teil 1) im Jahr 2016 die Auslobung für den städtebaulich- landschaftsplanerischen Wettbewerb vorzubereiten (vgl. Drucksache 1051/2014) und im Anschluss durchzuführen.

Der Abschlussbericht wird in Teilen vorgelegt.

Teil 1 beinhaltet die Analyse des Untersuchungsgebiets, die Bedeutung für die örtliche und überörtliche Entwicklung und die städtebauliche Konzeption in Form eines Entwicklungskonzeptes inklusive einer zusammenfassenden Darstellung zu den zu erwartenden Kosten und ihrer Finanzierung.

Teil 2 beinhaltet die verfahrenstechnischen Elemente einer VU, insb. die Ermittlung der Voraussetzungen zur Anwendung einer möglichen Gebietskulisse nach dem besonderen Städtebaurecht §§ 136 ff BauGB. Darüber hinaus werden alternative Entwicklungsmodelle unter Beachtung von möglichen Finanzierungsmodellen dargestellt und die verschiedenen erfolgten Schritte zur Beteiligung sowie Hinweise zu weiteren Vorgehensweisen aufgezeigt.

Teil 3 beinhaltet das Entwicklungskonzept, den Maßnahmenplan, Lageplan Straßennetz, den Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebiets sowie die Kosten- und Finanzierungsübersicht.

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 erste Teil des Planungsprozesses (bis Sommer 2012) lässt sich im Wesentlichen in vier, sich jeweils überlagernde, Arbeitsphasen gliedern:

- Analyse der gesamtstädtischen Ausgangssituation 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 und der Studie zu den wirtschaftlichen Potenzialen der Gesundheitswirtschaft am Standort Kiel teil. Meilensteine im Prozess sind:

- Februar 2012: Vorstellung und Diskussion der Arbeitsergebnisse in einer gemeinsamen Sitzung der Ortsbeiräte Holtenau und Pries/Friedrichsort. Gegenstand der Präsentation waren die beiden Nutzungskonzepte „Vernetzte Stadtteile an der Förde“ und „Gewerbe/Industrie“.
- September 2012: Unter dem Motto „Neue Ideen zur Entwicklung der Stadt an der Förde“ wird mit Bürgerinnen und Bürgern diskutiert, wie das Gelände für die gesamte Stadtentwicklung positiv genutzt werden könnte.
- März 2013: Wohnen muss ein Bestandteil der zukünftigen Nutzungen auf dem MFG 5-Areal sein, so das Ergebnis des zweiten Bürgerdialogs „Wohnen in einem maritimen Umfeld“
- September 2013: Perspektivenwerkstatt zur Nutzungsfindung für das ehemalige MFG 5-Areal mit über 200 Bürgerinnen und Bürgern am 20. und 21. September 2013. Nach fast einhelliger Auffassung der Beteiligten sollte ein Nutzungskonzept erarbeitet werden, das die Besonderheiten der einzelnen Räume und Orte aufgreift und für die nachhaltige Entwicklung optimal nutzt. Besonders herausgestellt wurde der Wunsch nach einer Entwicklung eines Quartiers mit vielfältigen Nutzungen und erlebbarer Wasserkante im Sinne des Konzeptes Vernetzte Stadtteile an der Förde.
- Oktober/November 2013: Auf der Basis der Präsentation der Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt in der Sitzung des Bauausschusses am 24. Oktober 2013 wurde in der Ratsversammlung am 21. November 2013 der Beschluss (Drucksache 0878/ 2013) zur Fortführung der Vorbereitenden Untersuchungen auf der Basis der im Zwischenbericht dargestellten Konzeptidee „Vernetzte Stadtteile“ (Drucksache 0491/2012) gefasst.
- April 2014: Nach Präzisierung des Entwicklungskonzeptes fand im April 2014 eine Planungswerkstatt mit vielen Vertretern der verschiedenen Fachämter der Stadt Kiel statt, bei der das Entwicklungskonzept „Vernetzte Stadtteile an der Förde“ vorgestellt wurde. Im Anschluss erfolgte die Erstellung der Maßnahmenvorschläge, die mit einer Kosten- und Finanzierungsübersicht unterlegt wurde.
- August/September 2014: Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Beteiligung der im VU-Gebiet „Betroffenen“ sowie Vorstellung des Entwicklungskonzeptes im Sinne von § 137 BauGB in einer gemeinsamen Sitzung der Ortsbeiräte Holtenau und Pries/Friedrichsort. Am 04.09 2014 erfolgte die Präsentation der Planungskonzeption im Bauausschuss der LH Kiel.

Da das Entwicklungskonzept im Grundsatz die Zustimmung der Beteiligten fand, wurde der Arbeitsprozess demzufolge weiter fortgeführt.

Der vorliegende Abschlussbericht stellt nunmehr die Grundlage für die weiteren Entscheidungen der LH Kiel dar.

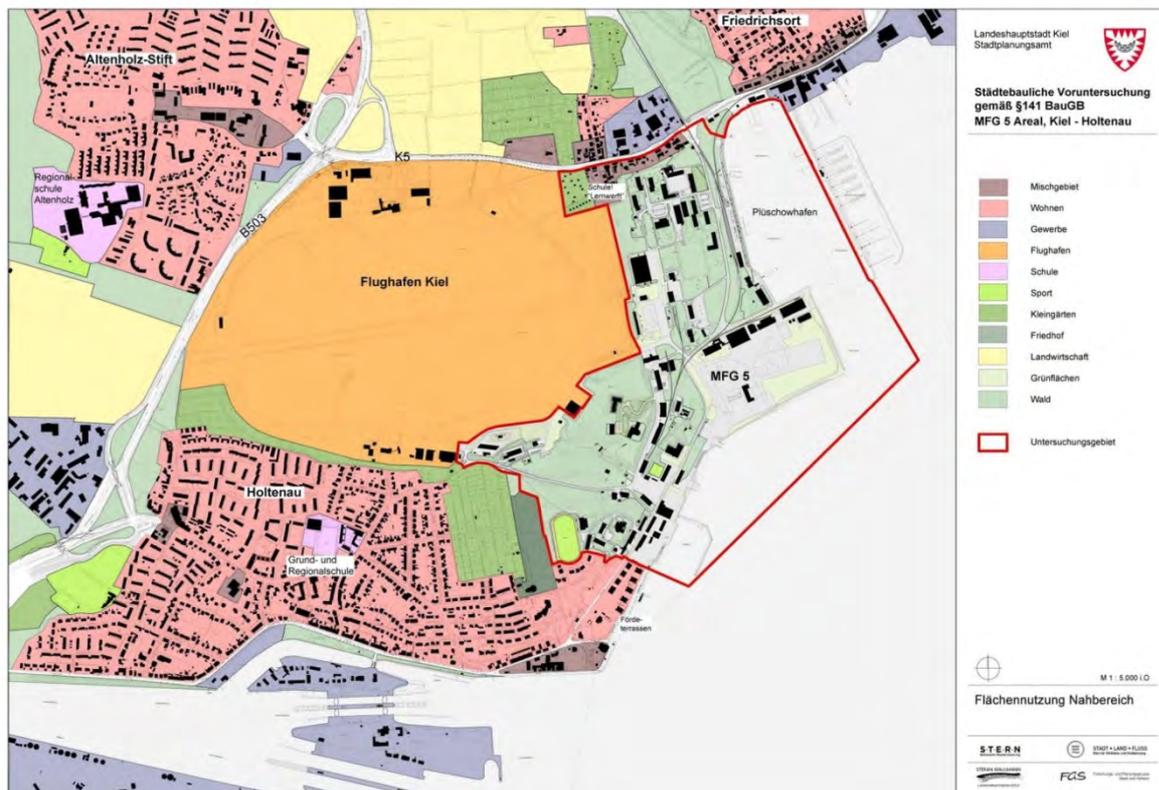
2. Ausgangssituation / übergeordnete Rahmenbedingungen

2.1 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Der Untersuchungsraum befindet sich im Stadtgebiet Kiels, im Stadtteil Holtenau, und umfasst die ehemalige Liegenschaft des MFG 5, den ABz Kiel des WSA Lübeck, eine städtische Liegenschaft am Plüschowhafen 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 Wasserflächen der Kieler Förde.

Der Bereich des Plüschowhafens bis zur Stickenhörn-Mole sowie die Wasserflächen östlich des Tonnenhofes sind in den Betrachtungsraum einbezogen worden. Auf der westlichen Seite der Mole Stickenhörn befindet sich der Zugang zur Schwentineflotte. Einige Eigner der ehemals aus der Schwentine verlagerten Flotte nutzen ihre Schiffe zum Wohnen. Am südlichen Ende des Untersuchungsgebiets liegt der Tonnenhof der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit der dazugehörigen 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“ an.



Plan 1: Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

2.2 Regionale und stadträumliche Einbindung

Das Untersuchungsgebiet liegt 7 km nördlich der Kieler Innenstadt und gehört zum Stadtteil Kiel-Holtenau. Im Norden grenzt das Gebiet an den Ortsteil Pries/Friedrichsort 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 Geländes 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 (Seeschiffahrtsstraße).

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-Ostsee-Kanal 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.

2.3 Historische Entwicklung

Das Gebiet des ehemaligen MFG 5 in Kiel-Holtenau wurde seit den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts nahezu durchgehend militärisch genutzt. Bereits im Jahre 1865 wurde das Stegelhorn (später Stickenhorn), 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. 1889 kaufte die Marine große Teile des damaligen Unterlandes. Die militärische Nutzung begann. Beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals (heutiger Nord-Ostsee-Kanal/ Kiel canal) ab 1895 wurde das ausgebagerte Material auf dem Unterland abgeladen und der sumpfige Uferstreifen damit weitgehend trockengelegt. In diesem Zuge entstand eine 300 m breite und 400 m in die Förde ragende Start- und Landebahn für Flugzeuge. Damit erhielt die Uferlinie ihr heutiges Bild. 1913 errichtete die Marine einen Seeflughafen am Ufer der Förde auf dem Unterland.

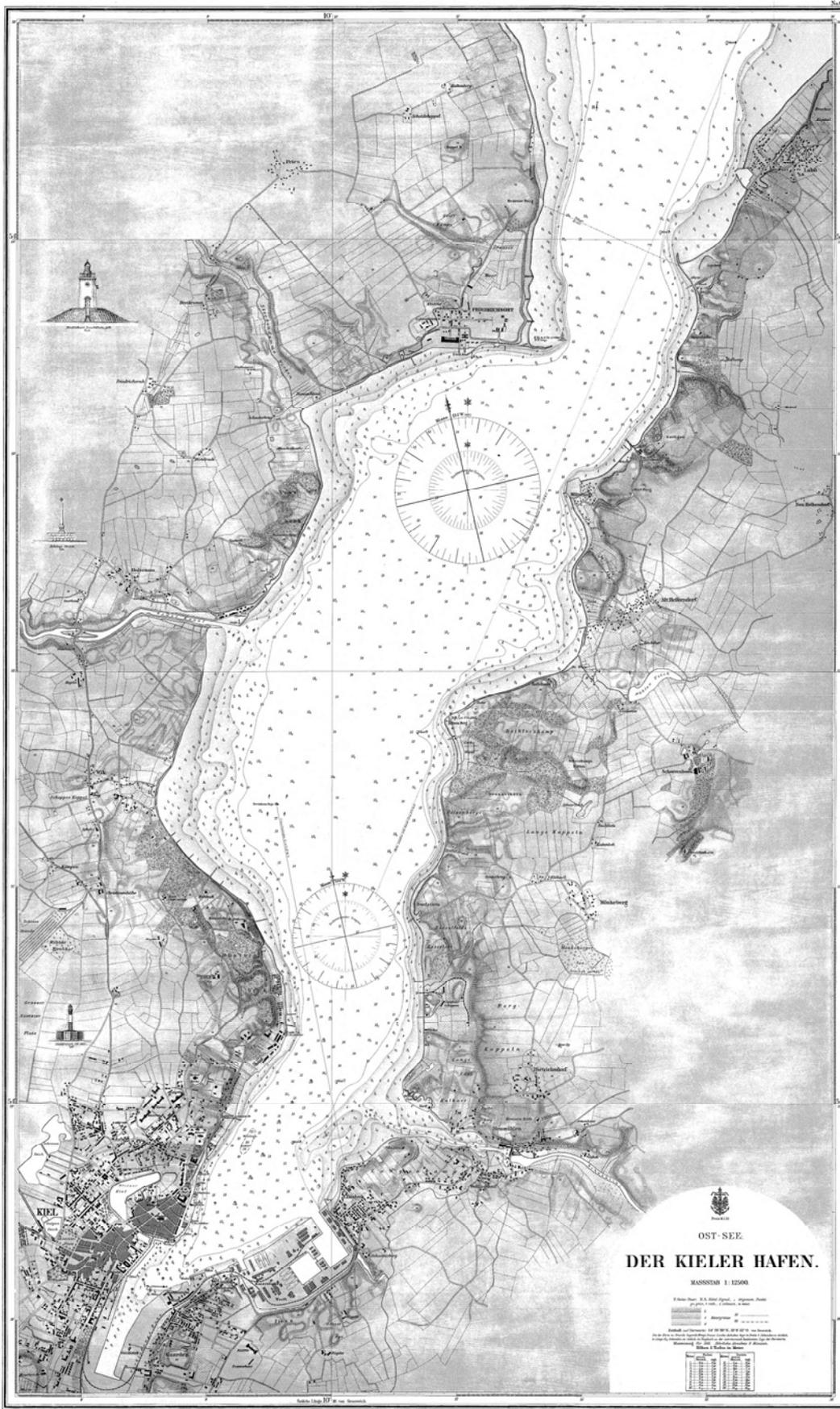


Abb. 1 : Seekarte Kiel von 1881

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 Stickenhörn mole zum Schutz des Marinehafens gegen Stürme.

Nachdem in den 1920er Jahren die Idee der Stadt Kiel, in Holtenau größere Hafen- und Industrieanlagen zu etablieren, durch die Pläne der Marine, die den Seeflughafen 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 nutzte die Gebäude und Einrichtungen. 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 im 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 ehemaligen MFG 5-Geländes die Entlassung aus der militärischen Nutzung und der Verkauf des Areals. Zur Sicherung des Wohnungsbauprojektes „Fördeterrassen“, das heute unmittelbar südlich an den Tonnenhof grenzt, wurde das Bebauungsplanverfahren Nr. 857 eingeleitet; die eigentliche Baugenehmigung erfolgte jedoch auf der Grundlage des § 34 BauGB. Insgesamt sind 84 Eigentumswohnungen in zwei Bauabschnitten im Jahr 2013 entstanden.

Mit Umsetzung des Beschluss des Bundesministeriums für Verteidigung hat das Marinefliegergeschwader im Jahr 2013 den bisherigen Standort verlassen, und somit steht das Gelände seit 2014 einer zivilen Nachnutzung zur Verfügung. Hinsichtlich der aktuellen Entwicklungen zu Zwischennutzungen wird auf das Kapitel 3.7 verwiesen.

2.4 Übergeordnete Planungen Stadt und Region

Im Folgenden werden übergeordnete Planwerke mit ihren für den Untersuchungsbereich relevanten Aussagen dargestellt. Dabei handelt es sich teilweise 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 Rahmenplanung Kieler Förde

Der Rahmenplan Kieler Förde wurde in einem dreijährigen Prozess seit September 2010 für die Landeshauptstadt Kiel und elf Förde-Gemeinden erarbeitet. Auf Grundlage eines regionalen Leitbildes für den Nahbereich der Kieler Förde wurde ein Handlungskonzept mit Maßnahmenkatalog für ausgewählte Zukunftsthemen und Projekte erstellt. Gemeinsamer Ausgangspunkt war das Bekenntnis zur Förde als Kern der maritimen Identität und Motor kommunaler Entwicklungen. Abgeleitet aus den Leitzielen (Wettbewerbsfähige Förderegion, Grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Zukunftsfähige Räume) für die Entwicklung der gesamten Förde-Region wurden sechs konkrete Leitprojekte identifiziert und 42 Maßnahmen benannt. Diese gilt es zukünftig zu ergänzen, weiter auszuarbeiten und zu realisieren. Der Planungshorizont reicht bis zum Jahre 2025.

Die Leitprojekte sind:

- Maßnahmen zum Ausbau des Förderundwanderweges,
- Ausbau der Fördeschifffahrt,
- Informations- und Wegeleitsystem „Erlebnis Kieler-Förde“,
- Regionale LandesGartenSchau,
- Modellregion Klimaanpassung,
- Tourismusbaustein Erlebnisraum Kieler Förde.

Für den Untersuchungsbereich sind folgende Leitziele und Einzelmaßnahmen relevant:

Förderundwanderweg

Als Einzelmaßnahme zur Realisierung eines Fuß- und / oder Radweges, der ohne Unterbrechung am Förde-Ufer entlang läuft, Aussichtspunkte schafft und an Freiflächen und bestehende Wegenetze im Hinterland anbindet, wird eine Wegeverbindung zwischen Holtenau und Friedrichsort gefordert. Von Holtenau bis Wik soll diese Verbindung auch die Route durch das maritime Viertel bilden.

Ausbau der Fördeschifffahrt

Der Rahmenplan sieht zukünftig für die Fördeschifffahrt eine stärkere Trennung der Angebote für Touristen und Alltagsnutzer vor. Da die Kanalschifffahrt Vorrang hat, kommt der Standort Holtenau nicht für eine Anbindung im Rahmen der regulären Schifffahrt in Frage. Ausgebaut werden soll jedoch die touristische Förderundfahrt. Der Anleger in Holtenau soll neu gebaut werden.

Regionale LandesGartenSchau (LGS)

Zu den Leuchtturm-Projekten des Rahmenplan Kieler Förde gehört eine die Förde einbeziehende LGS mit dem Hauptstandort auf dem ehemaligem MFG5-Gelände. Aufgrund der imageprägenden, überregionalen Aufmerksamkeit und Öffentlichkeitswirkung, ist nach Überzeugung aller Beteiligten die LGS das Leitprojekt mit den größten Effekten für die städtebauliche und infrastrukturelle Entwicklung und das Zusammenwachsen der Förderegion.

Modellregion Klimaanpassung

Ziel des Leitprojektes ist die Entwicklung modellhafter Strategien zur Anpassung der Siedlungsentwicklung und der **fördernahen Infrastruktur- und Freizeiteinrichtungen an den Klimawandel**. Die geplante Wohn- und Gewerbebebauung auf dem ehemaligen MFG5-Areal soll dabei Modellcharakter haben.

Tourismusbaustein Erlebnisraum Kieler Förde

Die Erlebbarkeit der Kieler Förde soll durch die Präsentation maritimer Geschichte, Verbesserung der Fördeschifffahrt und Entwicklung eines Informations- und Wegeleitsystems „Erlebnis Kieler Förde“ verbessert werden. Der Neubau eines Anlegers in Holtenau hat eine vorrangige Bedeutung, da über ihn mit dem Nord-Ostsee-Kanal und dem Tiessenkai zwei herausragende Attraktionen (die anders nur schwer zugänglich sind) sowie die nördlich des Kanals liegenden Orte angebunden werden.

2.4.2 Kiel 2030

In den Jahren 2002 und 2003 wurden 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. In einem Intensivdialog diskutierten wissenschaftliche Expertenteams, Fachleute aus der Stadtverwaltung und engagierte Persönlichkeiten sowie Kieler Bürger über 15 Monate die zentralen Fragestellungen.

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!“). In den Diskussionen stellten sich zwei rahmensetzende Leitziele für das Leitbild „Zukunft Kiel 2030“ heraus, die beide erhebliche Relevanz für die Entwicklung des MFG 5-Areals besitzen¹:

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 „Fördekannte von der Schleuse Holtenau bis zum Leuchtturm Friedrichsort“ („Maritime Mischung“) folgende Ziele formuliert:

- 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 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 Bürger. Es wird erläutert, dass jede Verengung eine Monostruktur riskiert, die bei der gegebenen Ausgangslage in Kiel nicht nachhaltig sein kann.

¹ Landeshauptstadt Kiel (o. J.): Zukunft Kiel 2030 – Auf zu neuen Ufern, Kiel, S. 2



Abb. 2: Kiel 2030

2.4.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kiel (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 Untersuchungsgebietes 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 für die Kieler Förde ist eine Rahmenplanung zum ehemaligen MFG 5-Areal 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.

Diese Zielsetzungen wurden u.a. durch den Beschluss zur Einleitung von Vorbereitenden Untersuchungen vom Februar 2011 Rechnung getragen.

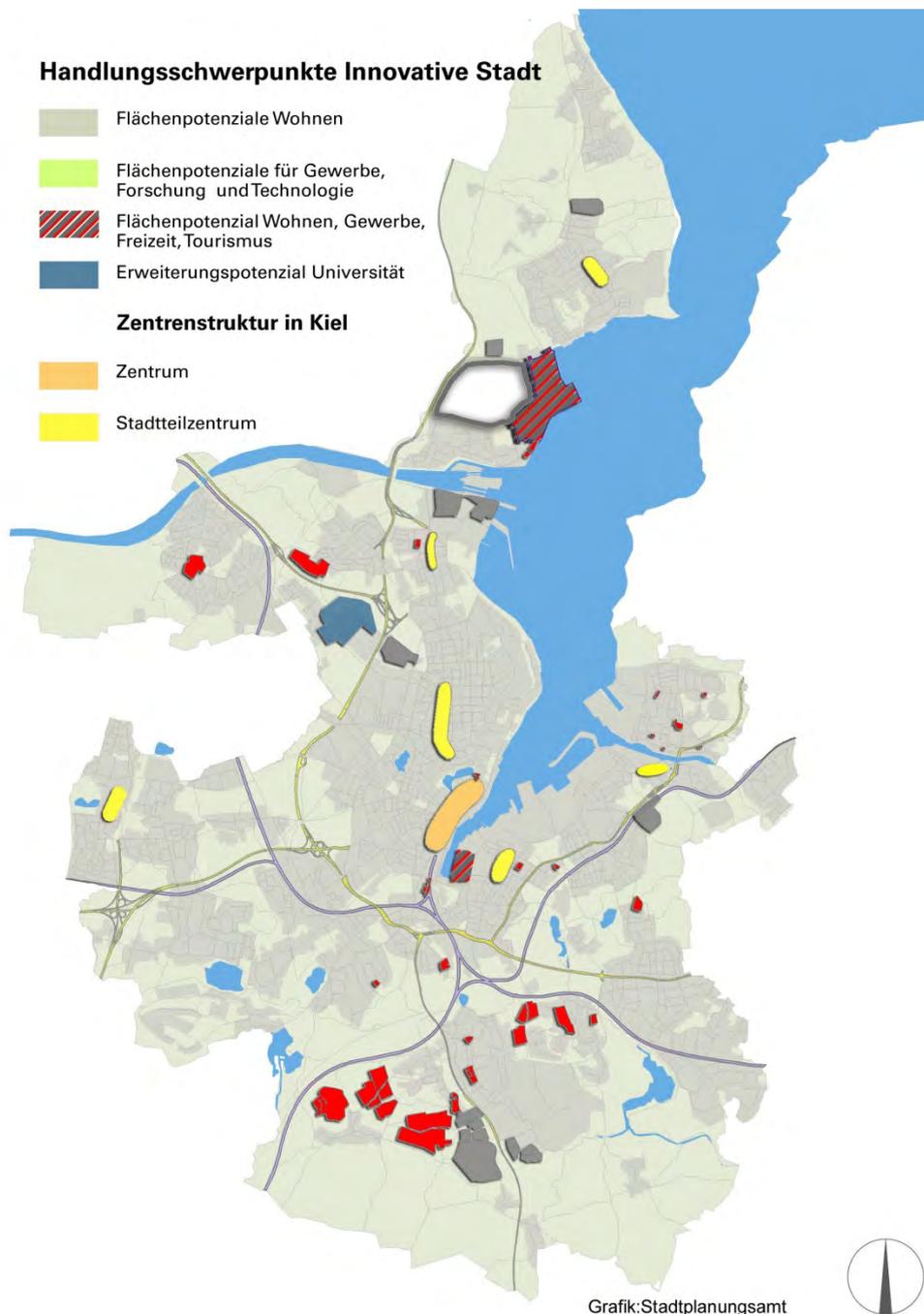


Abb. 3: INSEKK - Handlungsschwerpunkte Innovative Stadt

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 Grundgerüsts, 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 „Förderung“ 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, Förderung) miteinander. Es handelt sich um die Waldflächen, die das Gelände des ehemaligen 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.

Bei der Aufstellung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes (vgl. Kapitel 7) sind diese planerischen Zielsetzungen weitestgehend berücksichtigt.

2.4.5 Landschaftsrahmenplan (LRP)

Für die LH Kiel besteht ein LRP, der durch das Ministerium für Umwelt, Natur und Forsten des Landes Schleswig-Holstein auf Grundlage des § 5 LNatSchG erarbeitet wurde.² 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 des räumlichen Verbundes

und fanden für die vertiefende Analyse im Rahmen der VU Berücksichtigung.

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 verkehrlichen Konsequenzen von raum- und flächenwirksamen Planungen schon bei der Standortplanung verkehrsrelevanter Einrichtungen berücksichtigt werden.

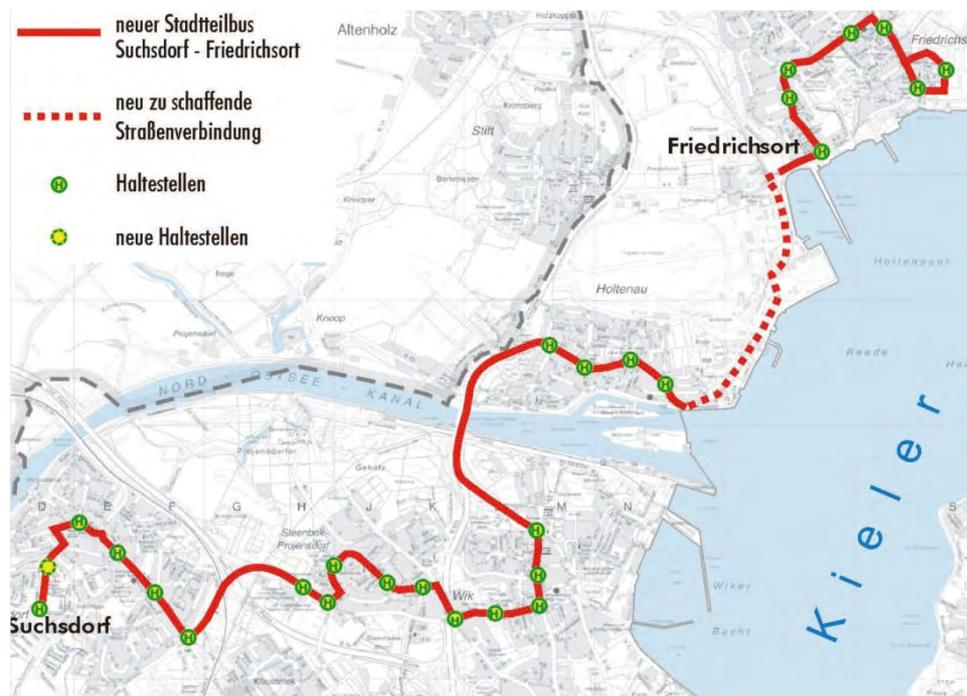


Abb. 4: Neue Trassierung Stadtteilbus Suchsdorf – Friedrichsort

² 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 damalige 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 und seit der Öffnung des Areals im Sommer 2014 auch genutzt werden kann. In der Planung ist darüber hinaus eine neue Buslinie über die neu zu schaffende bzw. zu öffnende „Strandstraße“ vorgesehen. Diese wird als neue Netzergänzung für ÖV / Rad- / Fuß- und ggf. Kfz-Verkehre dargestellt. Hierzu wird ein vertiefender Untersuchungsbedarf festgestellt. Es wird jedoch auch angemerkt, dass eine umfassende Freigabe der Strandstraße auch zu Attraktivitätssteigerungen im Stadtteil Holtenau führen könnte.

2.4.7 Landesgartenschau (LGS) und Olympiabewerbung

Bereits in der Anfangsphase der VU wurde die Idee zur Durchführung einer LGS unter Einbeziehung des ehemaligen MFG 5-Areals in die planerischen Überlegungen eingebracht und Möglichkeiten einer grundsätzlichen konzeptionellen Integration betrachtet. Im Mai 2014 fasste die Ratsversammlung den Beschluss (Drucksache 0103/2014) und beauftragte die Bauverwaltung, eine Machbarkeitsstudie / Bewerbung für eine Landesgartenschau im Jahr 2020 erarbeiten zu lassen.

Grundsätzliche Bedingung für die Konzeptionierung im Rahmen der Beauftragung ist die konfliktfreie, parallele Entwicklung der gewerblichen Entwicklung im Norden und der LGS. Durch den Ratsbeschluss vom 11.12.2014 (Drucksache 0850/2014) wurde zur Initialisierung der gewerblichen und wohnbaulichen Gesamtentwicklung des MFG 5-Areals der Oberbürgermeister beauftragt, auf der Grundlage der vorgelegten Machbarkeitsstudie eine Bewerbung für eine Landesgartenschau im Jahr 2020 beim Land Schleswig-Holstein einzureichen. Auf Basis dieses Beschlusses erfolgte die Bewerbung im Februar 2015.



Abb. 5: Blick auf die Förde

Voraussetzung für die Bewerbung ist die Inaussichtstellung von Fördermitteln durch das Land, mindestens im Rahmen üblicher Förderquoten, für die Entwicklung des Gesamtareals einschließlich der Veranstaltungsfläche der LGS.

Darüber hinaus hat die Ratsversammlung der LH Kiel am 10.07.2014 (Drucksache 0617/2014) entschieden, sich um die Ausrichtung der Olympischen Segelwettbewerbe für das Jahr 2024 als Partner der Stadt Hamburg zu bewerben. Neben dem Olympiazentrum Schilksee kann auch das MFG 5-Gelände in Holtenau eine wichtige Rolle spielen, denn mit diesem Areal verfügt Kiel über eine einzigartige Fläche, die für die Durchführung zukunftsweisender, urbaner Olympischer Segelwettbewerbe hervorragend geeignet ist.

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 naturgegeben keine konkreten Planungsvorstellungen für die zivile Nachnutzung des MFG 5-Geländes auf. Nach dem Leitbild des LEP sollen Konversionsstandorte einer sinnvollen und nachhaltigen zivilen Nachnutzung zugeführt werden. Der LEP zählt zu den Reserveflächen in städtebaulich integrierten Lagen Konversionsflächen. Nach den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung sollen Gemeinden vor der Neuausweisung von Flächen geeignete Konversionsstandorte für eine bedarfsgerechte Flächenvorsorge für die Erweiterung ortsansässiger Betriebe sowie die Ansiedlung ortsangemessener Betriebe nutzen. Aus den Zielen und Grundsätzen der Siedlungsentwicklung – hier insbesondere zentralörtliche Gliederung, Raumstruktur und Verkehr – lassen sich folgende Darstellungen aufzeigen:

Das Untersuchungsgebiet befindet sich innerhalb des Verdichtungsraums des Oberzentrums LH Kiel sowie innerhalb des Schwerpunktraums „Tourismus und Erholung“ des Küstenbereichs der Kieler Förde.

Im Nahbereich des Untersuchungsgebiets ist das Ortszentrum von Friedrichsort als Stadtrandkern erster 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 des Nord-Ostsee-Kanals / Scheerhafen ist als Hafen mit überregionaler Bedeutung oder Kanalhafen ebenso wie der Flugplatz Kiel-Holtenau mit einem Planzeichen gekennzeichnet.



Abb. 6: 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“ sowie als Teilfläche innerhalb des Siedlungsachsenbereichs nach Strande. Weitere Darstellungen im Nahbereich beziehen sich auf den Flughafen („Flughafen mit zugehörigem Bauschutzbereich“), dem Versorgungsbereich von Friedrichsort („Stadtrandkern erster 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/ Stekendammsau 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 (FNP)

Konversionsflächen sind in bestehenden 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 Ergänzungsverfahrens, das auch im Parallelverfahren mit der Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens erfolgen kann.

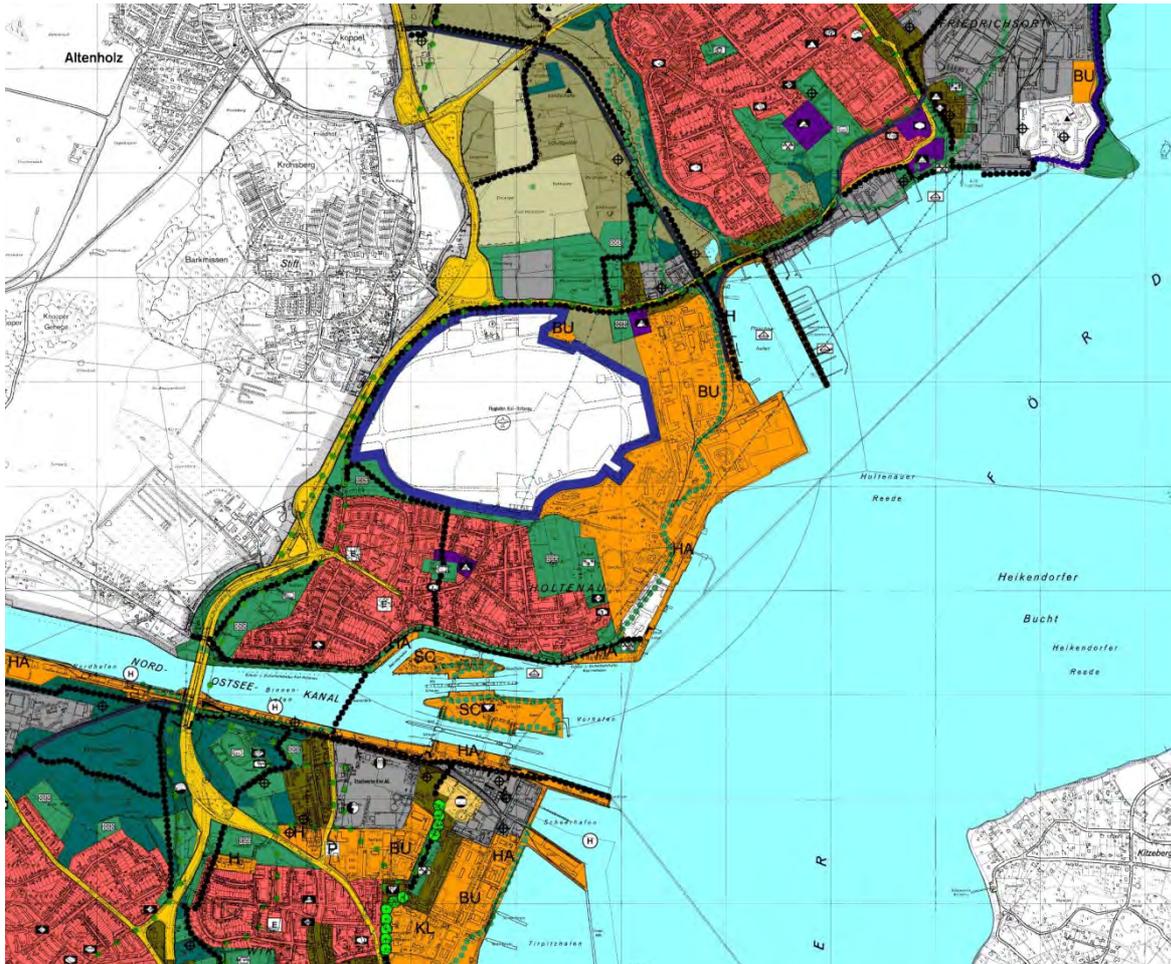


Abb. 7: Flächennutzungsplan Kiel 2000 (Ausschnitt)

Der FNP 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 des Schusterkruges 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 mittlerweile fertig gestellte Wohnprojekt „Fördeterrassen“.

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

2.5.4 Landschaftsplan Kiel (LP)

Bei den folgenden Ausführungen ist zu berücksichtigen, dass das Untersuchungsgebiet zum Zeitpunkt der Erarbeitung des LP als Bundeswehr-Liegenschaft weder begehbar war, noch dem „planerischen Zugriff“ zur Verfügung standen.³ 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 Landschaftsplanes⁴ stellen für den Untersuchungsraum verschiedene Zielsetzungen dar. Die Flächen des Untersuchungsgebietes 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 m²) bestanden. Das Gebiet des Plüschowhafens ist mit der Zweckbestimmung „Sportboothafen“ dargestellt, ergänzend werden im nördlichen Teil der Erhalt und die Entwicklung naturnaher Strandabschnitte abgebildet. Auch am Ufer des südlichen Teils des Untersuchungsgebietes 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 ehemaligen 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 die ehemalige Militärliegenschaft und der Flugplatz eine öffentliche Durchwegung nicht ermöglichten, fehlen Nord-Süd-Verbindungen zwischen Pries/Friedrichsort und Holtenau. Im gesamten Untersuchungsraum werden daher Bedarfe für Wanderwege erster und zweiter Ordnung dargestellt. Der geplante Fördewanderweg (Klassifikation der ersten Ordnung) soll entlang des Ufers verlaufen.

3 laut Stadtplanungsamt der Stadt Kiel, am 28.06.2011

4 Landschaftsplan Kiel, 04.12.2000



Abb. 8: 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 nunmehr nach Beendigung der militärischen Nutzung erfolgen. Nach derzeitigem Abstimmungsstand werden im Nachgang zur politischen Befassung mit den Ergebnissen der VU mit den Verfahrensschritten

- Städtebaulicher Wettbewerb und
- Rahmenplanung

die Voraussetzungen für die Verfahren der Vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung festgelegt. Ausführungen und Empfehlungen zum Einsatz des planungsrechtlichen Instrumentariums aus den Bereichen Allgemeines und Besonderes Städtebaurecht sind in Kapitel 9 „Umsetzungsstrategie“ dargestellt.

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 (1) BauGB nicht weiter geführt. Die genehmigungsrechtlichen Grundlagen konnten auf Basis von § 34 BauGB geschaffen werden.

2.5.6 Genehmigung von Vorhaben

Bereits vor Einleitung des VU-Verfahrens und somit vor dem Zeitpunkt der Freigabe der militärischen Liegenschaft, wurde festgelegt, 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 27.06.2011⁵ 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

- 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.

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. Im Rahmen der aktuellen Entwicklung zur Zwischennutzung von Gebäuden (z.B. Sporthallen und Unterkunftsgebäude zur Unterbringung von Flüchtlingen) attestiert das Bauordnungsamt nach Prüfung der Bauantragsunterlagen eine zeitlich befristete Nutzung.

2.6 Fachrechtliche Vorgaben

Neben den vorab dargestellten Rahmenbedingungen und Konzeptdarstellungen aus formellen und informellen Planungen ist für die zukünftige zivile Nachnutzung des ehemaligen 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 zu einer zivilen Nutzung 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 ehemaligen MFG 5-Gelände neu betrachtet werden. Andererseits sind die Folgenutzungen auch in Bezug auf durchaus sensible Nutzungsarten in der unmittelbaren Nachbarschaft (z.B. Schulstandort Schusterkrug) zu bewerten. Mit der Erstellung des Entwicklungskonzeptes „Vernetzte Stadtteile an der Förde“ liegt nunmehr der planerische Rahmen vor, um klären zu können, welches Rechtsinstrumentarium mit welcher Relevanz zukünftig zu beachten ist.

⁵ gemäß Vermerk vom Abstimmungsgespräch am 27. Juni 2011

2.6.1 Immissionsschutz (Fluglärm / Gewerbe und Industrie)

Fluglärm

Über die Lärmsituation im Bereich des Kieler Flughafens liegen drei Gutachten vor. Zum einen eine aktuelle lärmtechnische Untersuchung zum Betrieb am Flughafen Kiel⁶, eine gutachterliche Stellungnahme zur Machbarkeit einer Wohngebietsausweisung auf einer südlichen Teilfläche des Flugfeldes⁷ aus dem Jahr 2011 sowie eine ältere Studie aus dem Jahre 2001 vom selbigen Büro mit Prognoserechnung inklusive Linienflugverkehr.

Da sich die schalltechnische Untersuchung aus dem Jahr 2014 bereits konkret mit dem Entwicklungskonzept „Vernetzte Stadtteile an der Förde“ auseinandersetzt, wird nachfolgend nur auf dessen wesentliche Ergebnisse eingegangen.

Wesentliche Aufgabenstellung des Gutachtens ist die Prüfung der vorliegenden Planung der LH Kiel auf mögliche Einschränkungen des Flugbetriebes durch eine daraus resultierende heranrückende schutzwürdige Bebauung. Die im Auftrag der Flughafen Kiel GmbH erstellte Untersuchung soll darüber hinaus mögliche Entwicklungsspielräume für den Ausbau des Flugbetriebes aufzeigen. Die nachfolgenden Rahmenbedingungen wurden berücksichtigt. Der Flughafen Kiel-Holtenau ist rechtlich als „Verkehrslandeplatz“ eingestuft. Somit ist das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm nicht anzuwenden. Die Werte können aber als Hilfsgröße herangezogen werden. Bezüglich der akustischen Anforderungen an Baugebiete werden die Vorgaben der DIN 18005 Teil 1 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 auch die Umsetzung zusätzlicher planerischer Schallschutzmaßnahmen geprüft werden. Eine Beurteilung der Geräuschimmissionen erfolgt in den aktuellen Gutachten für den Flughafen Kiel anhand der Landeplatz-Fluglärmleitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI). Die Berechnung des Fluglärms erfolgte auf Grundlage der aktuellen Fassung der DIN 45684-1. Da nachts kein Flugbetrieb stattfindet, wurden Nachtwerte nicht bewertet. Für die gutachterliche Bewertung der Lärmemissionen wurden insbesondere nachfolgende Vorbelastungen und Voraussetzungen mit berücksichtigt:

- keine Linienflüge und keine Autorotationsflüge, die den Verkehrslandeplatz nutzen,
- Übernahme der ungefähren jährlichen Flugbewegungszahlen aus den bereits vorliegenden Gutachten und den verschiedenen Bezugsjahren, deren Plausibilität und Ergebnisabweichungen (nur im Detail vorhanden) bestätigt werden. Als maximaler Lastfall wird von einer 100 %-igen Steigerung der Gesamt-Flugbewegungen in Bezug auf die realen Flugbewegungen des Jahres 2013 (21.777) ausgegangen, was einer Anzahl an Flugbewegungen von 43.550⁸ entspricht.

Das Planungsgebiet befindet sich innerhalb des Bauschutzbereiches des Verkehrslandeplatzes. Die Genehmigung zur Errichtung von Bauwerken kann gemäß § 12 (2) Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde erfolgen. Hiermit wird sichergestellt, dass die vorgeschriebene Hindernisfreiheit für den Flugbetrieb eingehalten wird. Für eine abschließende Bewertung durch die Luftfahrtbehörde wird die Erstellung einer gutachterlichen Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung sowie des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung im Zusammenhang mit der bevorstehenden Bauleitplanung

⁶ LAIRM CONSULT GmbH (2014): Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb am Flughafen Kiel, Stand: 11.11. 2014, Bargtheide (i.A. Flughafen Kiel GmbH)

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

⁸ LAIRM CONSULT GmbH (2014), S. 8

erforderlich. Gemäß Stellungnahme der Luftfahrtbehörde im Rahmen der Behördenbeteiligung im September 2014 liegt die Hindernisfreiheit im Bereich unterhalb des Start- und Landebereiches im Unterland/Plüschowhafen bei ca. 20 m (ca. 5 - 6 Geschosse).

Im Ergebnis wird festgestellt, dass im Bereich der geplanten neuen Nutzungen östlich des Flughafens selbst bei einer Verdoppelung der Flugbewegungen die jeweils geltenden Orientierungswerte eingehalten werden. Der Schallpegelverteilungsplan „Betriebsjahr 2013 + 100 %“ wird bei der Bewertung der prognostizierten Lärmbelastungssituation für das MFG 5-Gelände zur Beurteilung herangezogen.

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 gewerblichen Nachnutzung 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. Es ist erforderlich, spätestens auf der Ebene der Bauleitplanung eine konkrete Leistungsermittlung der relevanten Betriebe im Rahmen fachgutachterlicher Vertiefungen durchzuführen. 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 grob eingeschätzt werden. Die Lindenau Werft ist als reine Reparaturwerft zu betrachten. Derzeit werden Teilflächen mit Fremdnutzern belegt.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Mindestabstände zu den gewerblich-industriellen Bereichen (Lindenau, Gebrüder Friedrich, Rathje etc.) an der Förde ausreichend sind, um auch im nördlichen Teilbereich des ehemals militärisch genutzten MFG 5-Geländes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu sichern. Auch vor dem Hintergrund einer Entschärfung möglicher nachbarschaftlicher Nutzungskonflikte sieht das Entwicklungskonzept in diesem Teilbereich eine gewerbliche Nachnutzung vor. Die vorab aufgeführte 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

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

problematischen Nachbarschaft zum Tonnenhof wurden bereits seit 1999 eine Vielzahl von 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 abschließend ausgeräumt werden. Die Wohngebäude wurden aufgrund der siedlungsstrukturellen Vorprägung des Gebiets auf der Grundlage des § 34 BauGB genehmigt.

Gegenstand des Entwicklungskonzeptes ist eine grundsätzliche Verlagerung des Tonnenhofes von dem jetzigen Standort (siehe Kapitel 3.2).

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)¹⁰: Das Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH) „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“¹¹ 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 dem Untersuchungsgebiet und den Schutzgebieten sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Forstrecht

Ein Wald kann nach § 1 (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

10 Landwirtschafts- und Umweltatlas des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, aktueller Internetzugriff für die Schutzgebietsrecherche am 18.12.2014

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

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 Forstbetriebskarte¹² des Bundesforstamtes Plön von 1998 vor, in dem alle 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.¹³

2.6.3 Wasserrecht

Hochwasserschutz

Grundlage des Küstenschutzes in Schleswig-Holstein ist der so genannte „Generalplan Küstenschutz“ von 2001.¹⁴ 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.¹⁵

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. 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

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

13 pers. Mitteilung von Herrn Falkenhorst, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Forstabteilung, Alt Bennebek am 17.10.2011

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

15 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

weitgehend ebenen Unterlandes liegen zwischen 3,0 m ü. NN und 5,0 m ü. NN. Die Bemessungswasserstände werden aktuell für das hundertjährige Hochwasser im Bereich des Ostufers der Kieler Förde mit 2,50 m ü. NN und für das zweihundertjährige Hochwasser 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.

Landeswassergesetz (LWG)

Aus dem LWG ergeben sich für den Küstenhochwasserschutz u.a. folgende Grundsätze zum Schutz von Menschen, Umwelt und Sachwerten, die in der Fortschreibung des Generalplans Küstenschutz¹⁶ definiert wurden und die tatsächliche Hochwassergefährdung reduzieren sollen. Demnach sollen zukünftig für bauliche Anlagen in hochwassergefährdeten Gebieten an der Ostsee folgende Grundsätze zur Mindesthöhe bei der Errichtung von Bauwerken eingehalten werden:

- Verkehrs- und Fluchtwege mind. NHN + 3,00 m,
- Räume mit Wohnnutzung mind. NHN 3,50 m,
- Räume mit gewerblicher Nutzung mind. NHN + 3,00 m,
- Lagerung wassergefährdender Stoffe mind. NHN + 3,50 m.

Bauverbote gem. § 80 LWG bestehen nach Ausführungen des Landesbetriebes Küstenschutz im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 01.08.2014 nicht.

Gemäß § 78 LWG sind allerdings Nutzungen auf Küstenschutzanlagen, in den Dünen oder auf den Strandwällen, wie z.B. die Entfernung von schützendem Bewuchs, die Entnahme von Sand, Kies oder Grassoden, die Durchführung von Abgrabungen oder Aufschüttungen sowie die Errichtung von Anlagen jeder Art, sowie an Steilufern und innerhalb eines Bereiches von 50 m landwärts der oberen Böschungskante, verboten. Gemäß § 78 (4) sind Ausnahmen von diesem Verbot unter bestimmten Voraussetzungen zulässig.

Es besteht darüber hinaus gemäß § 77 LWG die Regelung, dass die Errichtung, der Abbruch und die wesentliche Änderung von Anlagen an der Küste genehmigungspflichtig ist.

Gewässerschutzstreifen

Für Küstengewässer setzt das Naturschutzrecht bestimmte Schutzstreifen fest. Alle damit verbundenen Regelungen (Bauverbote bzw. Antragsanforderungen) 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.
- 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

16 Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (2013): Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2012, Kiel

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.

Zwischen 1994 und 2010 sind eine Vielzahl von Bodenuntersuchungen sowie Gutachten zur Ermittlung der Belastungssituation durch Boden- und Grundwasserverunreinigungen sowie Kampfstoffen weitgehend im Auftrag der Bundeswehr durchgeführt worden. Im Untersuchungszeitraum wurden diese Problemlagen im Rahmen einer mehrfach tagenden Arbeitsgruppe mit dem Eigentümer (Bundeswehr, BImA) und den relevanten Fachverwaltungen besprochen und die erforderlichen Verfahrensschritte abgestimmt. Vor der Aufgabe der militärischen Nutzung wurde durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen eine Gefahrenzustandsbeschreibung hinsichtlich akuter Gefahren für Boden und Gewässer beauftragt. Auf der Grundlage einer ersten zusammenfassenden Stellungnahme der BImA zur Boden- und Grundwasserkontamination sowie zur Kampfmittelbelastung¹⁸ werden derzeit in Abstimmung mit dem Umweltschutzamt der LH Kiel weitere orientierende Untersuchungen durchgeführt. Genaue Ausführungen und Darstellungen sind im Kapitel 3.3.6 zu finden.

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.

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 Art. 11 Gesetz vom 12.12.2008 GVOBl. Schl.-H., S.292)

¹⁸ Dr. Rainald Brede (i.A. BImA): Aktenvermerk WE 143 050 vom 14.01.2014

2.7.1 Planungsideen 2008

Im Frühjahr / Sommer 2008 erarbeiteten Mitarbeiter 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 Entwicklungsvarianten. Grundlage für alle planerischen Überlegungen war der Erhalt des Kieler Flughafens mit der Start- und Landebahn. Die Planungsideen 2008 dienten der Verwaltungsspitze als Diskussionsgrundlage und als Entscheidungshilfe. 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.

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.

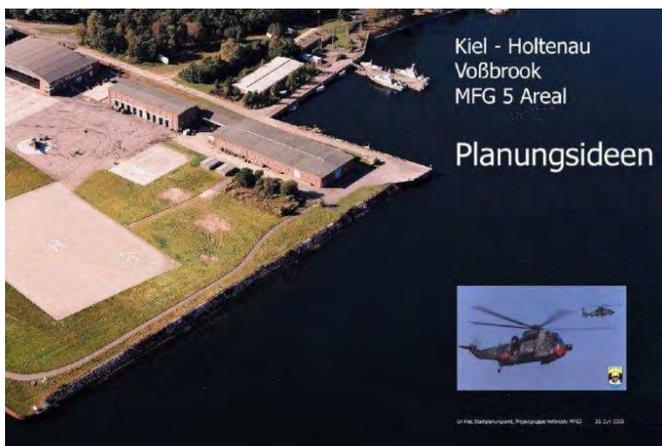


Abb. 9: Planungsideen 2008

2.7.2 Beschluss Flughafen Kiel 2010 / Rahmenplan Airpark Kiel 2011

In der Kieler Ratsversammlung vom 09. Dezember 2010 wurde beschlossen, den Kieler Flughafen zu einem vitalen Gewerbepark mit Landebahn („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 01. Januar 2012 ist die Kieler Flughafengesellschaft mbH als bisheriger Betreiber eine 100 %ige Tochter der Seehafen Kiel GmbH & Co KG.

Um eine abgestimmte konzeptionelle und rechtlich belastbare Grundlage für die räumliche Weiterentwicklung zu schaffen, wurde im Zeitraum Juli bis Dezember 2011 eine städtebauliche Rahmenplanung für das Gesamtareal erarbeitet. Hintergrund ist die Ausweisung von Gewerbeflächen mit Landebahn, die mittelfristig zu einem kostenneutralen Betrieb des Flughafens führen sollen und insgesamt das Angebot an Gewerbeflächen in Kiel zu erweitern. Nach Abschluss des Erarbeitungs- und Abstimmungsprozesses wurde im Mai

2012 eine Ergebnisdokumentation erstellt und im Herbst 2012 wurde eine geschäftliche Mitteilung dem Rat der Stadt vorgelegt.

Die Rahmenplanung soll - neben dem Handlungskonzept mit Kostenprognose und Maßnahmenkonzept – insbesondere als Basis für etwaige weitere Verfahren zur Schaffung von Planungs- bzw. Baurecht dienen. Hinsichtlich der rechtlichen Aspekte stand die Frage im Vordergrund, wie sicher Planungsrecht innerhalb des Betriebsgeländes geschaffen und Vorhaben umgesetzt werden können, ohne die Betriebsgenehmigung nach § 6 (4) Luftverkehrsgesetz (LuftVG) von 1995 bzw. die Planfeststellung zu gefährden.

Die Rahmenplanung 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 inkl. optionaler Erweiterung, ca. 6,5 ha) sowie zwei weitere Baufelder südlich des Taxiways (Phase II, Neubau, ca. 7,4 ha).

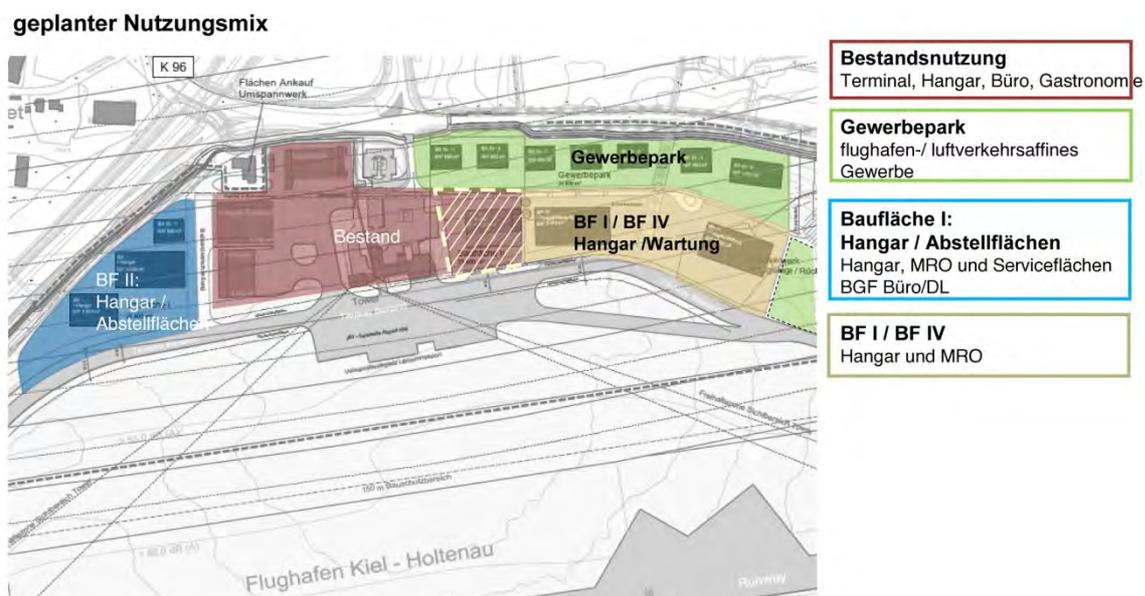


Abb. 10: Nutzungskonzept Airpark Kiel (Ausschnitt)

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) haben 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 (4) BauGB i.V.m. § 141 BauGB wurde dieser Prozess insbesondere planungsrechtlich präzisiert.¹⁹

¹⁹ vgl. Drucksache 1117/2009 vom Februar 2010

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 Konzeptentwicklung waren 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.

Die Untersuchungen wurden mit der Vorlage des Berichts „Standortanalyse für das Gelände des Marinefliegergeschwaders 5 in Kiel-Holtenau, gewerblich-industrielle Nachnutzung mit dem Schwerpunkt Windenergie“ im Mai 2012 abgeschlossen. Die inhaltlich-konzeptionelle Ausrichtung des Gutachtens hatte sich während des Erarbeitungs- und Abstimmungsprozesses von der nutzungsstrukturellen Zielsetzung „Offshore-orientierte Einrichtungen“ auf die Zielgruppe „Zulieferbetriebe für die Windindustrie“ verlagert. Nach Vorlage des Berichts hat die Kieler Wirtschaftsförderung- und Strukturentwicklungs GmbH eine Veranstaltungsreihe „Kieler Branchenfokus: Windindustrie“ initiiert und wurde unterstützt von ihren Kooperationspartnern Maritimes Cluster Norddeutschland, windcomm Schleswig-Holstein und der Wirtschaftsförderungs-Gesellschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde.

Weitere Ausführungen sind dem Kapitel 4.6.2 zu entnehmen.

2.7.5 Potenzialstudie zur Gesundheitswirtschaft am Standort Kiel

Als ein Ergebnis der sektoralen Potenzialbetrachtung zum Nachnutzungsbaustein „Gesundheit und Erholung“ im Rahmen des Zwischenberichts zur VU vom Mai 2012 war eine Diskussion zur Bedeutung der Gesundheitswirtschaft im Raum Kiel entstanden. Im Zuge von Abstimmungsgesprächen wurde vereinbart, dass die Marktfähigkeit der Gesundheitswirtschaft vertieft untersucht werden soll, da diese in vielen Städten und Regionen als Wachstumsmotor und bedeutender Arbeitgeber auftritt und deshalb einen wirtschaftspolitischen Schwerpunkt der Landesregierung von Schleswig-Holstein in den nächsten Jahren darstellen kann. Deshalb wurde die Beratungsagentur DSN beauftragt, in einer gesamtstädtischen Erhebung die quantitative Bedeutung und die wirtschaftlichen Potenziale der Gesundheitswirtschaft am Standort Kiel zu erfassen und zu beschreiben, um die Potenziale dieser Branche auch für die Entwicklung des Untersuchungsbereiches erschließen zu können.

Die Ergebnisse zeigen die Stärken und Schwächen Kiels, aber auch Potenziale für Teilbereiche der Gesundheitswirtschaft auf. Begleitet wurde die Analyse durch eine Arbeitsgruppe, besetzt mit Vertretern der örtlichen Gesundheitswirtschaft (z.B. Universitätsklinikum Schleswig-Holstein, Campus Kiel, Wirtschaftsministerium Schleswig-Holstein) und der Landeshauptstadt Kiel. Die Potenzialstudie wurde im August 2013 abgeschlossen und im Dezember 2013 den Ratsfraktionen zur Verfügung gestellt. Anfang 2014 unterstrich auch der Wirtschaftsminister des Landes am Rande des fünften Kongresses

„Vernetzte Gesundheit“ in Kiel die Bedeutung der Gesundheitswirtschaft, für die er ein großes Wachstumspotenzial für Betriebe aus Schleswig-Holstein sieht.²⁰

Weitere Ausführungen sind dem Kapitel 4.2 zu entnehmen.

2.7.6 Integrierte Stadtteilentwicklungskonzepte Kiel-Holtenau und Pries / Friedrichsort (INSEK)

Im Herbst 2011 wurde eine aus Planungs- und Beratungsbüros bestehende Arbeitsgemeinschaft²¹ mit der Erarbeitung von zwei INSEK für die Stadtteile Holtenau und Pries / Friedrichsort beauftragt. Gegenstand des Planverfahrens war die Erstellung integrierter Handlungskonzepte auf der Grundlage umfassender Bestands- / SWOT-Analysen und Entwicklungsstrategien mit Leitbildern. Im Rahmen der Erarbeitung sollten auch die bestehenden und prognostizierten lokalen Bedarfe, die aus den Stadtteilen auch für das MFG 5-Areal resultieren, aufgezeigt werden und in die VU einfließen. Die jeweiligen Arbeitsergebnisse wurden im Rahmen von Werkstattveranstaltungen mit der Verwaltung und der Öffentlichkeit intensiv diskutiert und abgestimmt. Die Ergebnisse sind in zwei Berichten zusammengefasst. Im Rahmen des Arbeitsprozesses wurden u.a. folgende Beteiligungselemente umgesetzt:

- Vorstellung im Ortsbeirat Holtenau (November 2011),
- Durchführung von Expertengesprächen Anfang 2012: Die Ergebnisse der Expertengespräche sind in die Analyse (Bericht 1) eingeflossen.
- Öffentlichkeitsveranstaltung im Juni 2012: Die Ergebnisse sind die Basis der im Bericht 2 zusammengefassten Ergebnisse.
- Kinder- und Jugendbeteiligung im Spätsommer 2012: Die Ergebnisse sind ebenfalls im Bericht 2 zusammengefasst.
- Vorstellung der Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge im April 2013,
- Vorlage Bericht 1 und 2 als geschäftliche Mitteilung,
- Am 13.09. 2013 fand eine Bürgerveranstaltung zu den Stadtteilentwicklungskonzepten statt, die gleichzeitig auch der Vorbereitung der Perspektivenwerkstatt diente.
- Am 20./21. September fand eine Perspektivenwerkstatt zur Nutzungskonkretisierung des MFG 5-Geländes, wobei die beiden Szenarien, die im Rahmen der VU erarbeitet worden waren, hierbei besonders beachtet wurden und einer qualitativen Bewertung unterzogen wurden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die benachbarten Stadtteile hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung unter Schrumpfung leiden. Flächen für die Ausweisung von Wohnbauland stehen im nennenswerten Umfang in den Stadtteilen nicht zur Verfügung. Zur Deckung des Bedarfs kann eine Wohnbauflächenausweisung auf dem ehemaligen MFG 5-Areal beitragen. Das Mischgenutzte Nutzungsszenario wird im Rahmen der Betrachtung auf Ebene der beiden Stadtteile bestätigt.

20 Kieler Nachrichten vom 09.01.2014

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

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 deutlich in diese Richtung.
- Eine hohe Lagegunst des MFG 5-Areals ergibt sich auch aus der hervorragenden infrastrukturellen Anbindung an Straße, Bahn, Wasser und Luft.
- Grundsätzlich sind die aufgeführten Bindungen, die sich aus den fachrechtlichen Vorgaben ergeben, bei der weiteren Konzeptentwicklung zu berücksichtigen. Dabei ist neben den naturräumlichen und immissionsschutzrechtlichen Restriktionen vor allem der zukünftige Umgang mit vorhandenen Bodenverunreinigungen bedeutsam.

Übergeordnete Vorgaben für eine Monostrukturierung des Areals lassen sich nicht feststellen. Auch die Nachbarschaft zum bestehenden Flughafen kann mit einer sinnvoll gelegten Abstufung der Nutzungsbereiche realisiert werden. Es besteht das dringende Erfordernis, den Siedlungsraum Holtenau und Pries/Friedrichsort mit dem ehemaligem MFG 5-Gelände und dem Airpark Kiel in einen **integrativen Planungsprozess** kontinuierlich einzubinden. Dieser Prozess bedarf weiterhin einer intensiven Einbindung der Öffentlichkeit. Dies kann durch die Verknüpfung der Planungen für die Stadtteilentwicklungskonzepte Holtenau und Pries / Friedrichsort mit den Ergebnissen der VU und den konzeptionellen Rahmensetzungen des Entwicklungskonzeptes 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 Holtenuer Unterland und ca. 45 ha Wasserfläche zusammen. Davon befinden sich 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) und die Schwentineflotte an der Mole Stickenhörn außerhalb des ehemaligen 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
- den 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, das dem Auftraggeber separat zur Verfügung gestellt wurde. Aussagen zur Nachnutzbarkeit werden zu diesem Zeitpunkt nicht getroffen. Insgesamt lässt sich allgemein feststellen, dass allein die rechtlichen Erfordernisse der energetischen Sanierung und des Brandschutzes zu erheblichen baulichen Anforderungen und daraus resultierenden finanziellen 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 Fördehangs 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 Areal konzentrieren sich mit den zwei Stabsgebäuden (Häuser Nr. 17 und Nr. 20) und dem Haus Nr. 22 mit der Flakgeschützplattform aus den 1930er Jahren sowie den eingeschossigen Unterkunftsgebäuden (Häuser Nr. 23 und Nr. 24) der älteste Gebäudebestand aus der Gründungszeit vor dem 1. Weltkrieg. Auf dem Oberland werden diese Militärbauwerke durch den attraktiv gelegenen Sportplatz und die Sporthalle Süd ergänzt. Diese Sporteinrichtungen wurden schon während des militärischen Standortbetriebes von Vereinen aus den angrenzenden Stadtteilen genutzt.

Das beinahe idyllisch in die naturräumliche Dramatik zwischen Unterland und Oberland eingebettete historische Bauensemble verfügt über eine hohe Lagequalität. Das ehemalige Unteroffiziersheim (Haus Nr. 21) 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 Denkmalsbuch eingetragene Baudenkmal. Mit dem halbrunden Saalbau, der Fliesenwand von Alwin Blau und den holzgetäfelten Salons und Clubräumen verfügt es über ein hohes ziviles Nachnutzungspotenzial. Es wurde schon zu Zeiten der Bundeswehrrnutzung 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 sich 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 Hafengebiet 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).²²

Teilbereich VII: MFG 5 – Halle, Bahnhof, 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 Kasernengebiet der Kasernenanlage Nord aus der Mitte der 1930er Jahre (Größe ca. 7 ha). Die von der Fassadenmaterialität und Farblichkeit überformten, zumeist zweigeschossigen Gebäude, umstellen eine große Hoffläche, die als zentrale Stellplatzanlage für die umgebenden Wohn-, Verwaltungs- und Ausbildungsbereiche der Bundeswehr diente. 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 angrenzenden Wohngebäuden am Schusterkrug abgegrenzt. Der Teilbereich und hierbei insbesondere die Sporthalle und die Wohngebäude besitzen ein großes Zwischen- bzw. Nachnutzungspotenzial.

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 das erschließende Gleis. Auf Basis eines privatrechtlichen Vertrags zwischen Seehafen Kiel und der Landeshauptstadt werden diese von Seehafen Kiel direkt betrieben. Die Gleise dienen bisher in erster Linie der Überführung von Lokomotiven der Firma Vossloh. In früheren Zeiten waren auch noch Produkte der Lindenuwerft über diese Gleise transportiert worden. Über die besagten drei Gleise werden die Transporte von Lokomotiven mit angekoppelten Waggons der Firma Vossloh in die sich nördlich vom Schusterkrug befindlichen Gleise Richtung Wittenbek überführt bzw. Testfahrten durchgeführt. Die Länge des so genannten Zugkonvois besteht im Regelfall aus zwei Lokomotiven sowie zwei Waggons, d.h. es wird bisher für den Umschluss eine Aufstellfläche von mindestens ca. 100 - 120 m südlich der nördlichen Weiche benötigt. Im Rahmen der Umstrukturierung hatte der Konzern Vossloh 2014 den Umzug des Lokomotivenbaus in ein neues, hochmodernes Werk beschlossen, die

22 LAIRM CONSULT GmbH (2014): Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb am Flughafen Kiel, Stand: 11.11.2014, Bargeheide (i.A. Flughafen Kiel GmbH)

Übersiedlung soll bis 2016 erfolgen. Auf Grund der Standortaufgabe von Vossloh/Caterpillar in Friedrichsort wird aktuell darüber diskutiert, die komplette Gleisanlage auf dem ehemaligen MFG 5-Areal zu entfernen, falls es nicht gelingen sollte, neue Gleisanlagennutzer zu gewinnen.

Im südlichen Teilbereich verfügt der Plüschowhafen über eine ca. 120 m lange Kaje. Diese Anlegemöglichkeit wurde insbesondere durch den Zoll genutzt. Der nördlich gelegene Wald wurde bisher 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 errichtet wurde.²³ Die heutige Nutzungsstruktur ist aufgrund gewerblicher Einrichtungen durchmisch (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.

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



Landeshauptstadt Kiel
Stadtplanungsamt

**Vorbereitende Untersuchungen
gemäß §141 BauGB
MFG 5 Areal, Kiel - Holtenau**

Teilbereiche:

- TI MFG 5 - Sport und Verwaltung
- TII WSV/WSA - Tonnenhof
- TIII MFG 5 - Büros, Werkstätten, Infrastruktur
- TIV MFG 5 - Verwaltung und Repräsentanz
- TV MFG 5 - techn. Infrastruktur Flugbetrieb
- TVI MFG 5 - Hallen, Flugbetriebsbereich
- TVII MFG 5 - Halle, Bahnhof, Freiflächen
- TVIII MFG 5 - Wohnen, Arbeiten, Bildung, Sport
- TX MFG 5 - Gleisanlagen, Zoll, Segelvereine
- TXI Kleingärten, Wohnen, Bildung
- TXII MFG 5 - Grün (Wald, Freiflächen)

Gebietsgrößen:

Boelkestraße	ca. 41.000 qm
MFG 5	ca. 740.430 qm
Tonnenhof	ca. 23.000 qm
Gesamt	ca. 804.430 qm



M 1 : 2.500 i.O

Cluster und Teilbereiche

Stand März 2012

S.T.E.R.N.
Städtisches Ingenieurbüro

STERN WÄLLMANN
Landschaftsarchitekten BDA

FAKOP - JAHN & JAHN
Büro für Architektur und Stadtplanung

FGS
Forschungs- und Planungsgruppe
Stadt und Verkehr
Landschaftsarchitekten BDA



Plan 3: Cluster und Teilbereiche

- Dienstgebäude
- Kompaniegebäude
- Sporthallen / -platz
- Werkstätten
- Lager / Betriebsgebäude
- Offiziersheim
- Hubschrauberhalle
- Sonderbauten
- * Leerstand
- Untersuchungsgebiet



Plan 4: ehemalige militärische Nutzungen

Denkmalschutz

Am 27. Oktober 2011 fand im Beisein von Vertretern des Landesamtes und der Unteren Denkmalschutzbehörde 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 in der Fassung vom 12.01.2012 lassen sich auf dem MFG 5-Areal drei Kategorien von Kulturdenkmälern feststellen:

- bereits in Denkmalbuch eingetragenen Kulturdenkmale nach § 5 DschG,
- zur Eintragung ins Denkmalbuch vorgesehene Kulturdenkmale, die rechtlich als Kulturdenkmale nach § 1 DSchG zu behandeln sind,
- sogenannte „einfache Kulturdenkmale“ nach § 1 DSchG ohne förmliche Verfahren (jedoch mit steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten und dem Beratungsangebot bei den Denkmalschutzbehörden).

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 Sachstand vom 27.10.2011 unterliegen nachfolgende Gebäude und Einrichtungen den entsprechenden Kategorisierungen:

Besondere Kulturdenkmale nach § 5 DSchG, die in das Denkmalbuch eingetragen sind:

- Gebäude 38 (Offiziersheim)

Zur Eintragung ins Denkmalbuch vorgesehene Gebäude:

- 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).

Kulturdenkmale nach § 1 DschG, sogenannte „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).

Am 30.01.2015 ist ein neues Denkmalschutzgesetz in Kraft getreten, das nicht mehr zwischen einfachen und besonderen Kulturdenkmälern unterscheidet. Es gibt nur einen Denkmalsbegriff „ Kulturdenkmal“ (und „Schutzzone“, hier jedoch ohne Bedeutung). Kulturdenkmäler sind in die Denkmalliste einzutragen. Alle Kulturdenkmäler, die bislang nach § 5 in das Denkmalsbuch eingetragen waren, sind weiterhin geschützt und gelten als in die Denkmalliste eingetragen.

Alle anderen einfachen oder zur Eintragung vorgesehenen Kulturdenkmäler unterliegen der Revision und müssen vom Landesamt für Denkmalpflege neu bewertet werden. Dafür hat das Landesamt für Denkmalpflege ein Projekt aufgelegt, das die Inventarisierung der Gebäude für ganz Schleswig-Holstein vorsieht. Das Projekt ist für ca. zwei Jahre angelegt.

Die nachstehend aufgeführte planerische Umgangsweise mit allen oben aufgeführten Gebäuden bleibt bestehen bis neue Erkenntnisse des Landesamtes für Denkmalpflege zur Bewertung und Erfassung vorliegen.

In der bisherigen Diskussion um den Denkmalswert 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 Denkmalswertigkeit zugesprochen.

Als planerische Bindung für die Erarbeitung der Entwicklungskonzeption werden gemäß der Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde alle unter Schutz gestellten sowie alle erhaltenswerten Gebäude in die Planung übernommen. Spätestens im Rahmen zukünftiger Ansiedlungen/Nachnutzungen wird eine abschließende Entscheidungsfindung erfolgen.²⁴

Innerhalb des Untersuchungsbereiches sind vier Fundorte von archäologischen Einzelfunden nach § 1 DSchG als Denkmäler eingetragen, die vom Archäologischen Landesamt verwahrt werden. Dabei handelt es sich um steinzeitliche Artefakte.

²⁴ Parallel zur Erstellung dieses Schlussberichtes fand die erneute Begutachtung des VU-Gebietes statt. Der Denkmalschutz unterscheidet zwei Kategorien, Einzeldenkmäler und Denkmäler im Rahmen einer Sachgemeinschaft. Bisher ist das Verfahren noch nicht abgeschlossen. Die neuen Erkenntnisse werden Gegenstand der weiteren städtebaulichen Überlegungen werden.

Vorbereitende Untersuchungen
gemäß §141 BauGB
MFG 5 Areal, Kiel - Holtenau

Denkmalgeschützte Gebäude
Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung
nach § 5 Abs.1 DSchG
(eingetragenes Denkmal)

ansonsten
Kulturdenkmal nach § 1 Abs.2 DSchG



Gebäudeübersicht

- 10 Diensthaus
- 11 Altes Schulhaus
- 12 Diensthaus
- 13 Diensthaus
- 14 Diensthaus
- 15 Diensthaus
- 16 Diensthaus
- 17 Diensthaus
- 18 Diensthaus
- 19 Diensthaus
- 20 Diensthaus
- 21 Diensthaus
- 22 Diensthaus
- 23 Diensthaus
- 24 Diensthaus
- 25 Diensthaus
- 26 Diensthaus
- 27 Diensthaus
- 28 Diensthaus
- 29 Diensthaus
- 30 Diensthaus
- 31 Diensthaus
- 32 Diensthaus
- 33 Diensthaus
- 34 Diensthaus
- 35 Diensthaus
- 36 Diensthaus
- 37 Diensthaus
- 38 Diensthaus
- 39 Diensthaus
- 40 Diensthaus
- 41 Diensthaus
- 42 Diensthaus
- 43 Diensthaus
- 44 Diensthaus
- 45 Diensthaus
- 46 Diensthaus
- 47 Diensthaus
- 48 Diensthaus
- 49 Diensthaus
- 50 Diensthaus
- 51 Diensthaus
- 52 Diensthaus
- 53 Diensthaus
- 54 Diensthaus
- 55 Diensthaus
- 56 Diensthaus
- 57 Diensthaus
- 58 Diensthaus
- 59 Diensthaus
- 60 Diensthaus
- 61 Diensthaus
- 62 Diensthaus
- 63 Diensthaus
- 64 Diensthaus
- 65 Diensthaus
- 66 Diensthaus
- 67 Diensthaus
- 68 Diensthaus
- 69 Diensthaus
- 70 Diensthaus
- 71 Diensthaus
- 72 Diensthaus
- 73 Diensthaus
- 74 Diensthaus
- 75 Diensthaus
- 76 Diensthaus
- 77 Diensthaus
- 78 Diensthaus
- 79 Diensthaus
- 80 Diensthaus
- 81 Diensthaus
- 82 Diensthaus
- 83 Diensthaus
- 84 Diensthaus
- 85 Diensthaus
- 86 Diensthaus
- 87 Diensthaus
- 88 Diensthaus
- 89 Diensthaus
- 90 Diensthaus
- 91 Diensthaus
- 92 Diensthaus
- 93 Diensthaus
- 94 Diensthaus
- 95 Diensthaus
- 96 Diensthaus
- 97 Diensthaus
- 98 Diensthaus
- 99 Diensthaus
- 100 Diensthaus
- 101 Diensthaus
- 102 Diensthaus
- 103 Diensthaus
- 104 Diensthaus
- 105 Diensthaus
- 106 Diensthaus
- 107 Diensthaus
- 108 Diensthaus
- 109 Diensthaus
- 110 Diensthaus
- 111 Diensthaus
- 112 Diensthaus
- 113 Diensthaus
- 114 Diensthaus
- 115 Diensthaus
- 116 Diensthaus
- 117 Diensthaus
- 118 Diensthaus
- 119 Diensthaus
- 120 Diensthaus
- 121 Diensthaus
- 122 Diensthaus
- 123 Diensthaus
- 124 Diensthaus
- 125 Diensthaus
- 126 Diensthaus
- 127 Diensthaus
- 128 Diensthaus
- 129 Diensthaus
- 130 Diensthaus
- 131 Diensthaus
- 132 Diensthaus
- 133 Diensthaus
- 134 Diensthaus
- 135 Diensthaus
- 136 Diensthaus
- 137 Diensthaus
- 138 Diensthaus
- 139 Diensthaus
- 140 Diensthaus
- 141 Diensthaus
- 142 Diensthaus
- 143 Diensthaus
- 144 Diensthaus
- 145 Diensthaus
- 146 Diensthaus
- 147 Diensthaus
- 148 Diensthaus
- 149 Diensthaus
- 150 Diensthaus
- 151 Diensthaus
- 152 Diensthaus
- 153 Diensthaus
- 154 Diensthaus
- 155 Diensthaus
- 156 Diensthaus
- 157 Diensthaus
- 158 Diensthaus
- 159 Diensthaus
- 160 Diensthaus
- 161 Diensthaus
- 162 Diensthaus
- 163 Diensthaus
- 164 Diensthaus
- 165 Diensthaus
- 166 Diensthaus
- 167 Diensthaus
- 168 Diensthaus
- 169 Diensthaus
- 170 Diensthaus
- 171 Diensthaus
- 172 Diensthaus
- 173 Diensthaus
- 174 Diensthaus
- 175 Diensthaus
- 176 Diensthaus
- 177 Diensthaus
- 178 Diensthaus
- 179 Diensthaus
- 180 Diensthaus
- 181 Diensthaus
- 182 Diensthaus
- 183 Diensthaus
- 184 Diensthaus
- 185 Diensthaus
- 186 Diensthaus
- 187 Diensthaus
- 188 Diensthaus
- 189 Diensthaus
- 190 Diensthaus
- 191 Diensthaus
- 192 Diensthaus
- 193 Diensthaus
- 194 Diensthaus
- 195 Diensthaus
- 196 Diensthaus
- 197 Diensthaus
- 198 Diensthaus
- 199 Diensthaus
- 200 Diensthaus



M 1 : 2.500 i.O

Denkmalschutz

Plan 5: Denkmalschutz

3.2 Standort des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) mit Einrichtungen des Tonnenhofs

Die Verlagerung des ABz Kiel des WSA Lübeck (Tonnenhof) von seinem bisherigen Standort stellt eine der Schlüsselaufgaben für eine Konversion des MFG 5-Areals zu einem gemischt genutzten Quartier mit Wohnen an der Förde dar. Auf dem Standort WSA im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes werden derzeit rund 100 Tonnen jährlich gewartet. Dies entspricht ca. zwei Tonnen in der Woche. Die Flächen sind Teil der Bundeswasserstraße und entziehen sich dem gemeindlichen Planungsrecht. Für die Verlagerung ist die Mitwirkungsbereitschaft der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Voraussetzung. Verlagerungsversuche der Einrichtungen von dem ca. 2,3 ha großen Gelände scheiterten bisher, so auch eine Verlegung in den Bereich des Scheerhafens. Im Untersuchungszeitraum fanden zunächst zwei Grundsatzgespräche mit Vertretern des WSV/WSA statt. Aus der Sicht der Betreiber 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 Verlagerung der Anlagen in den Bereich des Plüschowhafens ist im Rahmen einer Machbarkeitsstudie nachgewiesen worden.

Die Machbarkeitsstudie berücksichtigt bereits die angedachten Betriebsabläufe für den ABz Kiel. Demnach ist davon auszugehen, dass für die kleinen und mittleren Tonnen eine Umstellung von Stahl- auf Kunststofftonnen erfolgen wird. Für den Tonnenhof Holtenau bedeutet dies, dass die Bearbeitung von Stahltonnen reduziert stattfindet. Das Kerngeschäft reduziert sich auf Umschlag und Lagerung. Die Einweg-Kunststofftonnen werden zukünftig per LKW angeliefert, gelagert und per Schiff zum Einsatzort gebracht. Danach wird die Tonne über den Seeweg zum Tonnenhof transportiert und dort umgeschlagen auf den LKW zwecks Entsorgung. Die großen Tonnen werden weiterhin aus Stahl sein und ausschließlich in Stralsund gewartet. Im Revier Kiel befindliche Stahltonnen werden in Holtenau umgeschlagen und per LKW nach Stralsund befördert. Der Rücktransport erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Zudem werden nunmehr auch Bundesnutzungen auf dem Tonnenhof konzentriert. So ist der Zoll vom ehemaligen MFG 5-Areal bereits dorthin umgezogen und auch weitere Einrichtungen (Lotsen) sollen folgen. Dies bedeutet, dass der Flächenbedarf bezogen auf die 2,3 ha nicht reduziert werden soll und der Bedarf an Kajenflächen sogar steigt.

Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass trotz der zu erwartenden reduzierten Störfunktion im Ergebnis eine Verlagerung des vorhandenen Standortes des WSA aus Gründen einer konzeptionellen Gesamtperspektive für das Untersuchungsgebiet unbedingt erforderlich ist. Hinsichtlich der Konkretisierung von Lösungsvorschlägen wird auf das Kapitel 7 verwiesen.

3.3 Landschafts-, Biotop- und Artenschutz

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 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-Areals 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 Solitäre 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 m². Die ermittelten Flächengrößen liegen mit 8.000 – 9.000 m² 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 Krebschere (*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 zehn 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.



Landeshauptstadt Kiel
Stadtplanungsamt

**Vorbereitende Untersuchung
gemäß §141 BauGB
MFG 5 Areal, Kiel - Holtenau**

- Gebäude
- Garten
- Kleingarten
- Sportanlage
- Gleise
- versiegelte Flächen/ Wege
- unversiegelte Flächen/ Wege
- Gehölz/Bäume
- einheimischer Baum
- Ziergehölze
- parkartige Fläche
- Gehölz auf Brücke
- informelle Stadterker
- Zierstrassen/ Trennwegen
- Wald
- Bäume/Sträucher/Grünflächen
- Kieser Fläche
- naturnahes Kleingarten
- naturnahes Kleingarten
- naturnahes Kleingarten
- Sandstrand
- Steganlage
-

3.3.3 Fauna

Für den Planbereich wurde eine Voreinschätzung des artenschutzrechtlich relevanten Vorkommens bestimmter Tierartengruppen durch einen Fachgutachter durchgeführt.²⁵ 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. Für alle artenschutzrechtlich relevanten Tierarten gilt, dass vertiefende systematische und methodische Untersuchungen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung erforderlich werden. Folgende drei Artengruppen wurden im Rahmen der Voreinschätzung besonders betrachtet.

Fledermäuse

Alle 15 potenziell in Schleswig-Holstein vorkommenden heimischen Fledermausarten gelten gem. § 10 (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 im Rahmen der Begehungen 2011 eine aktuelle Nutzung festgestellt. Für folgende Gebäude konnte eine Nutzung durch Fledermäuse als Männchen-, Balz- und Paarungsquartier festgestellt werden:

- Gebäude 97a – Sporthalle Nord
- Gebäude 32 – Kugelfang/Streusandlager
- Gebäude 18 – Sporthalle Süd
- Gebäude 17a – Dienstgebäude
- Gebäude 22/22a/28 – „Barbaratum“/Dienstgebäude

Für alle aktuell noch in Nutzung befindlichen Gebäude kann daher das Vorkommen von Fledermaussommerquartieren – inkl. Wochenstubenkolonien – nicht ausgeschlossen werden. Besonders wahrscheinlich ist dabei das Auftreten der im September noch verstärkt festgestellten Arten Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) und Flughautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*) auch im Sommerzeitraum.

Ein geringes Potenzial für eine Besiedlung durch Fledermäuse kann derzeit lediglich den genutzten Flugzeug- und Fahrzeughallen (z.B. Geb. 94, 52, 53, 90, 97), dem ehem. Domtrainer (10) oder Kleinstgebäuden (Trafohäuser, Holzschuppen o.ä.) attestiert werden, weil sie keine Spalten, Fassadenverkleidungen etc. aufweisen.

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 Habitataignung als Sommerquartierstandort aufweist. Auf dem Gelände des MFG 5 befinden sich mindestens 14 Bunker bzw. unterirdische Bauwerke und

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

Bauwerksreste, von denen ein Teil in Augenschein genommen wurde, die aber potenziell alle als Winterquartier für Fledermäuse geeignet sind.

Vögel

Das Untersuchungsgebiet lässt potenziell Brutvogelarten unterschiedlicher Gehölzbiotop (von Wald über Gehölz bis zum Einzelbaum) erwarten. Hinzu kommen Arten der Siedlungsbiotop. 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 geplante 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 Bombenrichter) können nach fachlicher Einschätzung für die Arten Kammolch, Teichmolch, Erdkröte, Grasfrosch und ggf. Laubfrosch geeignet sein. Im Zuge der Geländebegehung konnten jeweils Einzeltiere von Grasfrosch und Erdkröte beobachtet werden.

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 Einfugschneise des Flughafens sind aus Flugsicherheitsgründen abgesetzt. Die Situation des bewaldeten Fördehangs stellt ein für die Region landschaftstypisches Element dar.

Das früher 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 Bootslichegeplätze. Eine Bedeutung für Erholungsnutzung besaßen die Flächen der MFG 5-Liegenschaft für die Öffentlichkeit aufgrund fehlender Zugänglichkeit bis zum 22. August 2014 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. Seit Öffnung des Geländes gibt es die Möglichkeit, sich per Rad oder zu Fuß, zum Teil entlang der Förde, von Pries / Friedrichsort nach Holtenau zu bewegen.

Im südlichen Bereich des Geländes befindet sich der Tonnenhof, der zur Wartung von Signaltonnen genutzt wird. Vom Tonnenhof und den am südlichen Fördeufer von Pries / Friedrichsort befindlichen Werftstandorten gehen erhebliche 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 frühere 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 Landschaftsplan 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 gesamten Untersuchungsgebietes sind rund 30 ha versiegelt bzw. teilversiegelt. Das MFG 5-Areal weist einschließlich der dazugehörigen Waldflächen einen Versiegelungs-Anteil von ca. 25 ha auf, wobei die Versiegelung funktionsabhängig sehr ungleich verteilt ist. Die Bunkeranlagen sind in dieser Bilanz nicht enthalten.

3.3.6 Altlasten und Kampfmittel

Das MFG 5-Gelände wurde seit Beginn des 20. Jahrhunderts bis zum Jahr 2013 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, der bereichsweise unterschiedlich ausgeprägt ist.

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 die aufeinander aufbauen.

Bis auf ein im Auftrag der LH 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. Im Auftrag der LH Kiel erstellte die Uni Mainz 2004 die Historisch Genetische Studie, des Weiteren liegt von 2008 die Historisch Genetische Rekonstruktion (HGR) vor. Mit der geplanten Überführung des MFG 5-Areals in den Zuständigkeitsbereich der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben wurde das Amt für Geoinformationswesen der Bundeswehr, Dezernat III im März 2013 gebeten, eine Gefahrenzustandsbeschreibung (GZB) in Hinsicht auf von der Liegenschaft möglicherweise ausgehende akute Gefahren zu erstellen. Als „Leitlinie“ diente das abgestimmte Protokoll mit einer Bewertung der Kontaminationsverdachtsflächen (KVF) und der Kontaminationsflächen (KF) auf der Grundlage eines Besprechungstermins Wehrbereichsverwaltung Nord und dem Umweltschutzamt am 04.08.2011 bzw. 13.11.2011 in seiner Vierten Aktualisierung vom 21.02.2012.

Die GZB kommt zu nachfolgend zusammengefassten Ergebnis:

- zu den bislang 40 in den Kategorien A bis E²⁶ bewerteten kontaminationsverdächtigen Flächen und Gebäuden (KVF) kommen weitere 24 KVF hinzu, die nur in die Kategorien „B“ oder „E in Betrieb“ zugeordnet werden),
- 16 weitere KVF befinden sich auf dem Grundstück WSV/WSA (Tonnenhof).²⁷

In seiner abschließenden Beurteilung stellt die GZB fest, dass sich keine Anhaltspunkte in Hinblick auf möglicherweise von den Gebäuden oder Anlagen ausgehende akute Gefahren für die Schutzgüter Boden und Grundwasser ergeben.

26 Gemäß Bewertungskategorien des Altlastenprogramms der Bundeswehr

27 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
5. „Kiel-Holtenau, Marinefliegerhorst (LgNR. 100 022, WE-Nr.: 0124) Gefahrenzustandsbeschreibung hinsichtlich akuter Gefahren für Boden und Gewässer“, Amt für Geoinformationswesen der Bundeswehr Dezernat III 1, im Auftrag des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr – Kompetenzzentrum Baumanagement Kiel, Referat K6; Kiel, 22.10.2013

Im Rahmen einer ersten Betrachtung der vorliegenden Untersuchungen und Expertisen sowie einer gutachterlichen Einschätzung der Situation durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben vom Januar 2014 wird dargelegt, dass sich ein Vorliegen einer akuten Gefahrenlage, insbesondere für das Schutzgut Grundwasser, nicht ableiten lässt. Sofortmaßnahmen müssen nicht ergriffen werden. Kritisch wird jedoch eine Nachnutzung gesehen, die höherwertiger als eine gewerbliche Nutzung ist. Die bisher festgestellten diffusen Boden- und Grundwasserbelastungen, vorrangig mit leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen (LHKW) und insbesondere Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) sowie nachrangig mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW), werden erhebliche Aufwendungen nötig machen, um einen gefahrenfreien Zustand für das Schutzgut menschliche Gesundheit gewährleisten zu können.²⁸

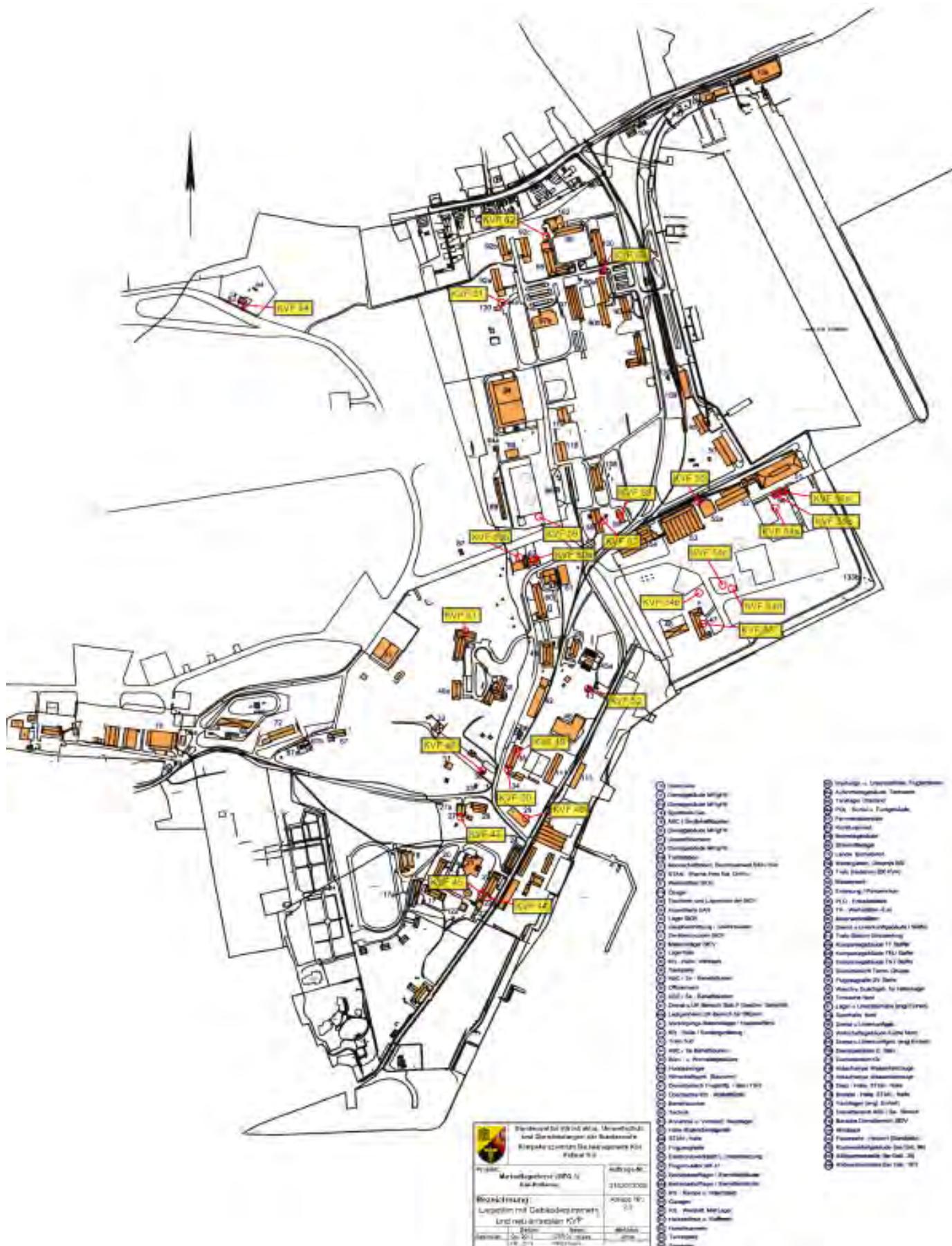
Aufgrund der lückenhaften Datenlage und der in Folge dessen großen Anzahl von rund 50 ungeklärten Kontaminationsverdachts-flächen (KVF) besteht der Bedarf, die diesbezüglichen Sachverhalte mittels einer flächendeckenden Orientierenden Altlastenuntersuchung zu ermitteln. Eine Orientierende Untersuchung dient grundsätzlich zur Feststellung, ob der Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast ausgeräumt werden kann oder sich die Anhaltspunkte erhärten und somit weitere Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung erforderlich sind.

Im vorliegenden Fall konnte durch die Orientierende Untersuchung, welche Anfang 2015 in Kooperation mit dem Grundstückseigentümer, der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), von der Landeshauptstadt Kiel in Auftrag gegeben wurde, die Anzahl der KVF auf lediglich 4 reduziert werden. Für diese Flächen konkretisierte sich jedoch in der Konsequenz der Gefahrenverdacht in der Art, dass weiterführende sogenannte Detailuntersuchungen erforderlich sind. Detailuntersuchungen haben grundsätzlich die abschließende Gefährdungsabschätzung für alle relevanten Schutzgüter im Einflussbereich einer KVF und die endgültige Abgrenzung des Schadherdes zum Ziel. Geplant ist, diese Untersuchungen wieder in Kooperation mit der BImA Anfang 2016 in Auftrag zu geben; mit ersten Ergebnissen kann ab Mitte 2016 gerechnet werden.

Aufgrund der Bombardierungen im 2. 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. Bei zukünftigen Eingriffen in den Boden werden sowohl Oberflächensondierungen als auch vorwiegend Bohrlochsondierungen unter Einsatz geophysikalischer Verfahren baubegleitend erforderlich. Bei Tiefbauarbeiten ist die Anwesenheit des Kampfmittelräumdienstes oder einer Fachfirma obligatorisch.

Fazit: Nach Abschluss der Detailuntersuchungen gilt es, den weiteren Handlungs-/ Sanierungsbedarf hinsichtlich der angestrebten zivilen Nachnutzung festzulegen und den damit verbundenen Aufwand monetär zu kalkulieren. Deutlich ist, dass der fehlende Nachweis der Kampfmittelfreiheit für das Gesamtgebiet und der noch ungeklärte Umfang der Bodenverunreinigung an vielen Kontaminierungsverdachtsflächen (KVF) für die Umnutzung des ehemaligen MFG 5-Areals ein hohes Kostenrisiko darstellt.

²⁸ Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, ZE PM 4: Aktenvermerk WE 143 050 vom 14.01.2014; Berlin, 2014



Plan 8: Kontaminierungsverdachtsflächen (KVF) Stand 10/2013

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.²⁹ Die Wassertiefe liegt im Großteil des Untersuchungsgebietes zwischen 5 und 10 m. Im Plüschowhafen ist die Wassertiefe bei maximal 7 m deutlich geringer.³⁰

Neben den bereits bei den Biotoptypen beschriebenen beiden künstlichen Kleingewässern (vgl. Kapitel 3.3.3) 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 zehn 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.

²⁹ Landschaftsplan Kiel, 04.12.2000

³⁰ Rahmenplan Kieler Förde, Bestand Relief/ Küste, Kiel, Mai 2011

Die jährlichen Niederschlagsmengen schwanken zwischen 700 mm und 730 mm.³¹ Die ganzjährig relativ hohen Windgeschwindigkeiten sind ein besonderes Merkmal des Kieler 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°C. 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 Potenziale

Die folgenden Ausführungen sollen auf die in der weiteren Planung zu bedenkenden und berücksichtigenden Aspekte hinweisen.

Bindungen und Restriktionen

Nachfolgend werden die durch die gesetzliche Vorgabe bestehenden 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.

Innerhalb des Untersuchungsraumes befinden sich ca. 24 ha Waldflächen im Sinne des § 2 LWaldG. Die Abgrenzung erfolgte auf Grundlage der Forstbetriebskarte des Bundesforstamtes Plön der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, die bis zur Übernahme durch die Stadt Kiel das zuständige Forstamt war.

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.

31 Landschaftsplan Kiel, 04.12.2000

Empfehlungen zum Baumschutz

Das Plangebiet ist in weiten Bereichen durch Bäume geprägt. Dieses sind einerseits die Bäume im Wald. Andererseits wurden in Bereichen, die nicht aus militär-technischen Gründen baumfrei sein mussten, in der Entstehungszeit Bäume gepflanzt, die zu markanten Exemplaren herangewachsen sind und ihre Umgebung damit prägen. In Abhängigkeit von der Zuordnung zum Innen- oder Außenbereich gelten unterschiedliche Baumschutzregelungen.

Unabhängig davon sollten in der weiteren Planung besonders markante Bäume und Baumgruppen berücksichtigt werden. Zudem werden weitere Untersuchungen zur Erstellung eines Baumkatasters für alle Nicht-Waldbereiche empfohlen.

Zu den geschützten Biotopen, die innerhalb des Untersuchungsraumes vorkommen, gehören artenreiche Steilhänge, marine Makrophytenbestände und ein naturnahes Kleingewässer.

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 gesamten Untersuchungsgebiet kommen sowohl streng und besonders geschützte Tierarten als auch besonders geschützte Pflanzenarten vor, für die in der weiteren Planung das Schutzregime nach speziellem Artenschutzrecht zu beachten ist.

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

Empfehlungen zum Landschafts- und Biotopschutz

Die genannten Teilaspekte des Landschafts- und Biotopschutzes machen eine differenzierte Betrachtung (detaillierte Bestandserhebung und -bewertung) auf den nachgeordneten Planungsebenen erforderlich. Die dargestellten Schutzkriterien definieren ein grundsätzliches Beeinträchtigungsverbot. So sind nach jeweiligem Fachrecht (v.a. Forst- und Naturschutzrecht) Genehmigungen und Befreiungen erforderlich, die nur nach Vorliegen hinreichend gewichtiger Gründe erteilt werden können.

Auf der Ebene der Vorbereitenden Untersuchungen kann eingeschätzt werden, dass sich maßstabsbedingt bestimmte Überlagerungen von geplanten Nutzungsbereichen mit geschützten Biotopen (insbesondere Steilhänge und Makrophytenbestände im Uferbereich) ergeben haben, die voraussichtlich in der Detailplanung gelöst oder deren negative Auswirkungen minimiert werden können. So muss z.B. darauf geachtet werden, dass geschützte Bestände generell in die Planung einbezogen werden, wie der geschützte Steilhang oder die Orchideen-Standorte. Bei der Thematik der geschützten Biotope kommt hinzu, dass z.B. die Makrophytenbestände erst ab einer zusammenhängenden Mindestgröße geschützt sind. Die Mindestgröße war zum Zeitpunkt der Ersterhebung nicht eindeutig erreicht und die Bestände können sich dynamisch entwickeln. In der weitergehenden Planung werden eingehende Untersuchungen erforderlich.

Empfehlung für weitere Untersuchung:

- aktuelle Biotopkartierung (einschließlich Makrophyten im Uferbereich) im Detailmaßstab, ggf. im Zusammenhang für die Gesamtfläche und vorlaufend zur verbindlichen Bauleitplanung
- Zur Verbesserung des Biotopverbundes zwischen Stekendammsau und der Wasserfläche des Plüschowhafens sollte in der weiteren Planung die Möglichkeit einer naturnäheren Gestaltung, z.B. durch Teilentrohrung geprüft werden. Zu prüfen sind dabei auch die Auswirkungen der baulichen Maßnahme auf die Hochwassersicherheit der hinterliegenden Bereiche in der Niederung.

Empfehlungen zum Artenschutz

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 der Abriss ober- und ggf. auch unterirdischer Gebäude bzw. der Verzicht auf die Beeinträchtigung von Lebensstätten wie die (potenziell möglichen) bedeutenden Sommer- und Winterquartiere 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 Teilabbriss) 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, tatsächliche Vorkommen streng geschützter Arten berührt werden und es können entsprechende Vermeidungs- bzw. vorgezogenen Kompensationsmaßnahmen geplant werden. Dabei sollten insbesondere die Bunker berücksichtigt werden. Im Rahmen einer vertieften Untersuchung sollte die Quartiereignung geprüft und besonders geeignete Bunker als Quartier für Fledermäuse optimiert und dauerhaft geschützt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese möglichst in ruhigen Bereichen ohne intensivere Nutzung verbleiben. Das könnte z.B. innerhalb der Waldflächen erfolgen.

Empfehlung für weitere Untersuchungen und Planungen:

- systematische und methodische Untersuchungen der Fledermausfauna unter Berücksichtigung aller potenziell geeigneten Winterquartiere und artenschutzrechtliches Konzept zum Fledermausschutz, Festlegung der dauerhaft zu sichernden Fledermausquartiere und der erforderlichen Maßnahmen

- systematische und methodische Untersuchung aller anderen artenschutzrechtlich relevanten Tier- und Pflanzenarten, einschließlich eines Schutzkonzeptes

Empfehlungen für Hochwasserschutz

Durch die unmittelbare Lage an der Ostsee ergibt sich für das Plangebiet ein grundsätzliches Erfordernis für Hochwasserschutz. 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.,
- Maßnahmen zur Risikominderung in der weiteren Planung durch Festlegung von baulichen Mindesthöhen über NHN für schutzbedürftige Nutzungen (z.B. Wohnen auf mind. NHN + 3,50 m),
- Risiko-Gebiete nach EU-Hochwasserschutzrichtlinie insbesondere im Bereich Tonnenhof.



Vorbereitende Untersuchung
gemäß §141 BauGB
MFG 5 Areal, Kiel - Holtenau

- Vielteil (Flächenkategorie)
- Wald (Flächenkategorie)
- Waldstreifenflächen 30 m
- Gebäude mit 100-jährigen Hochwasserstandorten (Standortkataster 2012/2013, Koordinaten: 55° 20' 20" N, 10° 10' 00" E)
- erhaltenswerter Baum
- naturnaher Kleingewässer (Standortkataster 2012/2013, Koordinaten: 55° 20' 20" N, 10° 10' 00" E)
- Steilhang (1:1) (Standortkataster 2012/2013, Koordinaten: 55° 20' 20" N, 10° 10' 00" E)
- Ordnungsbauwerke (Standortkataster 2012/2013, Koordinaten: 55° 20' 20" N, 10° 10' 00" E)
- marine Makrophytenbestände (Standortkataster 2012/2013, Koordinaten: 55° 20' 20" N, 10° 10' 00" E)
- 100-jährige Bäume (Standortkataster 2012/2013, Koordinaten: 55° 20' 20" N, 10° 10' 00" E)
- Höheklasse 3 m ü. NN
- Untersuchungsraum

Abgrenzung der Wertflächen:
Die Wertflächen basieren auf dem Daten der Stadt Kiel, Standortkataster 2012/2013, und dem Daten vom 1.10.1995. Da sich innerhalb der Mäandergewässer im Laufe der Zeit einige Veränderungen ereignet haben, wurden die ursprünglichen Wertflächen an die tatsächliche Lage der Gewässer angepasst. Anpassungen wegen unrichtiger Planunterlagen: © Fachamt für Raumordnung, Stadt Kiel, 2012.

- Fläche:**
- potenzielle & nachgeordnete Flächenauslastung
 - potenzielles Wohnquartier
 - potenzielles Gewerbequartier (Überwindung umsatztechnisch)
 - Freizeitauslastungsquartier
 - Sommer-, Büro- & Passivquartier
- Alle Lagen sind für den Sommer- & Passivquartier geeignet und potenziell als Sommerquartier geeignet.
(Grundlage: Daten für den Sommer- & Passivquartier / Flächenauslastungen (Standortkataster 2012/2013, Koordinaten: 55° 20' 20" N, 10° 10' 00" E))



M 1 : 2.500

Bindungen und Potenziale
Stand März 2012

S.T.E.R.N.
Stadtentwicklung

STADT · LAND · FLUSS
Büro für Stadt- und Landschaftsplanung

FCS
Forschungs- und Planungsgesellschaft Stadt und Verkehr

STEFAN WÄLLMANN
Stadtplanungsamt

Urbanistik/Entwicklungsplanung



Plan 9: 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 technischer 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 wesentliche Barriere für den Verkehr und die Stadtentwicklung dar. Aufgrund der Nutzung durch Seeschiffe müssen die Kanalbrücken eine erheblich höhere lichte Durchfahrts Höhe 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.



Abb. 11: Überregionale Anbindung

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 bisher in erster Linie für die Firma Vossloh, die

über diese Gleise ihren Standort in Friedrichsort, an dem auch Lokomotiven hergestellt werden, bedient. Nunmehr steht jedoch fest, dass die Firma Vossloh ihren Standort in Friedrichsort aufgeben wird und somit auch die Perspektiven für eine wirtschaftlich tragfähige Schienenanbindung in Richtung Friedrichort völlig unklar sind, da der einzige Nutzer entfällt. Weitere Ausführungen und Lösungsvorschläge sind dem Kapitel 7 zu entnehmen.

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 10% für eine Stadt dieser Größe relativ niedrig, während der Anteil des MIV bei 43 % liegt.³²

Das Untersuchungsgebiet wird bisher durch zwei Buslinien (91 und 501/502) und die am nördlichen ehemaligen 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.

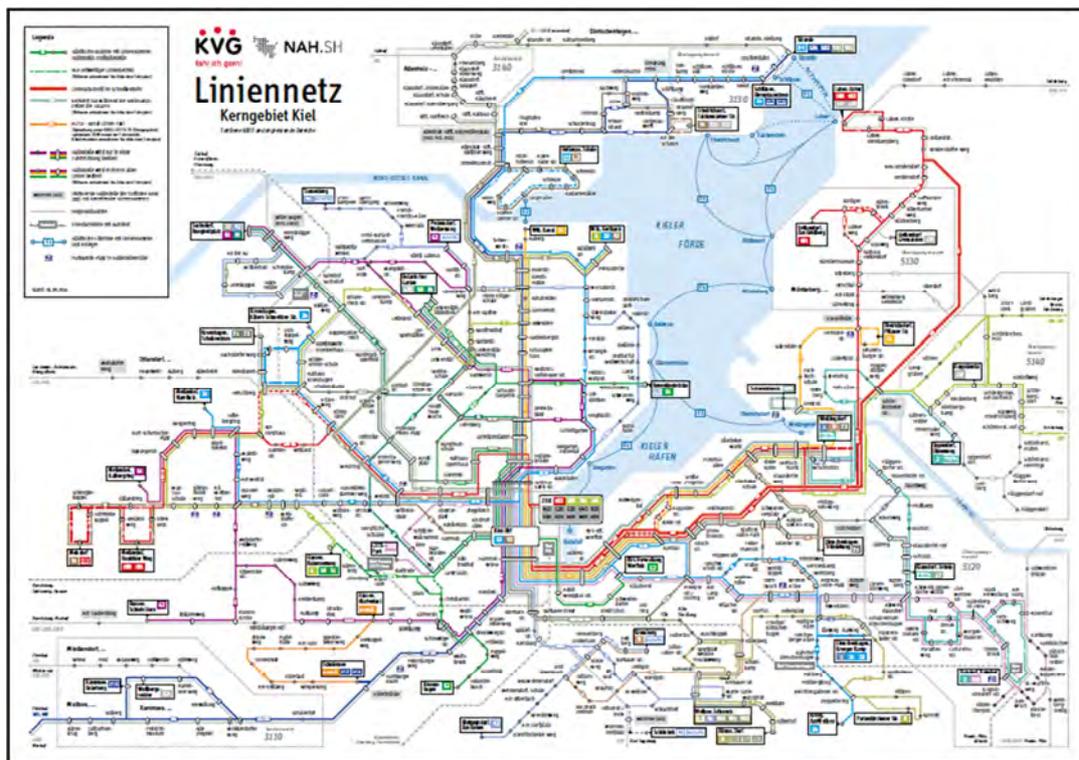


Abb. 12: KVG Linienetz

32 Ergebnis Forschungsprojekt – Mobilität in Städten – SrV2013, Drucksache 0149/2015

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 ehemaligen Nordtor auf die K5 ist ein Knotenpunkt ohne Lichtsignal. Das tägliche Verkehrsaufkommen während der militärischen Nutzung am Kasernentor betrug etwa 900 Fahrzeuge. Aufgrund der relativ starken Belastung des Hauptstroms (Boelckestraße/Schusterkrug) entstanden bereits damals 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 (Gewerbegebiet „Airpark“) ist darin derzeit nicht berücksichtigt.

Die interne Hauptstraße des Untersuchungsgebiets ist die von Norden nach Süden durch das Gebiet verlaufende und für den motorisierten Individualverkehr 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 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 ehemalige Kasernentore, die im Rahmen der Zwischennutzung für Fuß- und Radverkehr geöffnet werden konnten.

Die Öffnung des MFG 5-Geländes für den Durchgangsverkehr, d.h. für Kfz-Verkehre, ist grundsätzlich bei den Bewohnern des Stadtteils Holtenau äußerst umstritten. Im Rahmen einer 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 Weges für fast das gesamte Untersuchungsgebiet die schnellere Verbindung darstellt. Nur der lokale Verkehr zwischen Holtenau und Pries / Friedrichsort 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. Aber wie oben bereits dargestellt, wird die Öffnung der Strandstraße für den motorisierten Individualverkehr von der LH Kiel nicht verfolgt.

Die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr ist über den Knoten Schusterkrug ausreichend gegeben. Perspektivisch ist auch im Zusammenhang mit der Erschließung von Wohnbaulandflächen am nördlichen Ortsrand von Holtenau eine zweite Erschließung des ehemaligen MFG 5 Areals zu überlegen.

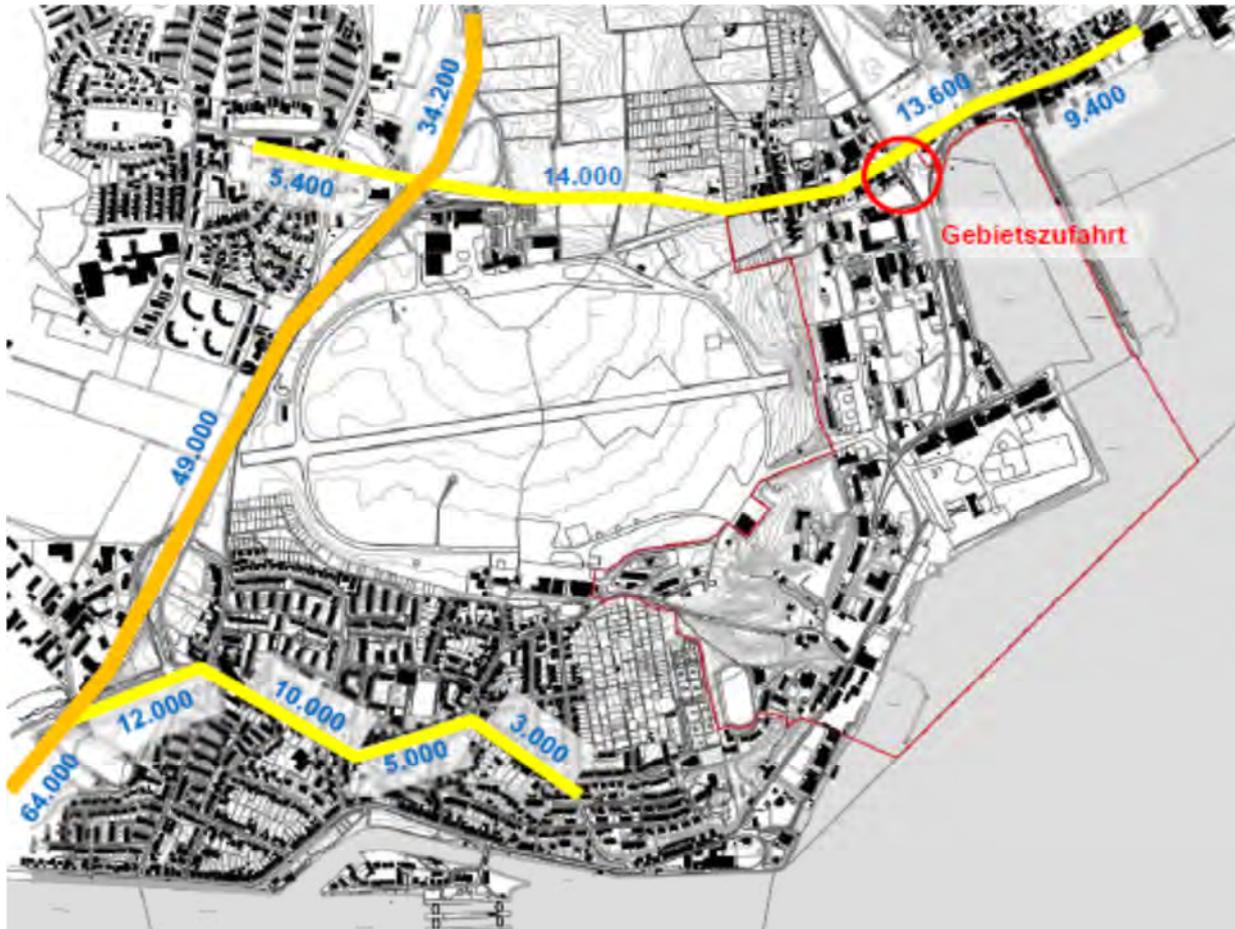


Abb. 13: Motorisierter Individualverkehr (MIV)

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 4,5 m), Gehwegen und Stellplätzen im öffentlichen Straßenland. Hinsichtlich konkreter Darstellungen zu den Straßenbaumaßnahmen und den hierzu erforderlichen Straßenbreiten wird auf das Kapitel 7 verwiesen.

Darüber hinaus befinden sich zahlreiche befestigte Wege und versiegelte Park- und Abstellflächen unterschiedlicher Erhaltungsqualität im Gebiet, die in Teilen für weitere Ausbaumaßnahmen verwendet werden können. Da beabsichtigt ist, dass das gesamte Areal als Tempo-30-km/h-Zone ausgewiesen wird, kann u.a. auf Vorfahrtsregelungen, Radwege und Fußgängerquerungen verzichtet werden. Nach der Öffnung des ehemaligen MFG-5 Areals für Fußgänger und Radfahrer im September 2014 ist deutlich geworden, dass dieses Angebot von den Bewohnern der benachbarten Stadtteile Holtenau und Pries/Friedrichsort, aber auch von anderen Stadtteilen der LH Kiel, stark wahrgenommen wird, was bei den weiteren verkehrsplanerischen Überlegungen zu beachten sein wird.

3.4.5 Verkehrslärm

Der bis 2014 im Untersuchungsgebiet entstehende Verkehrslärm durch Straßenverkehr war aufgrund der geschlossenen militärischen Nutzung und der weitläufigen Anlage des Gebiets gering. Derzeit kann wegen der sehr schwach ausgeprägten Zwischennutzung (Sporthalle Nord und Flüchtlingsunterkünfte in ehemaligen Mannschaftsgebäuden im Norden) von keinem nennenswerten Verkehrslärm ausgegangen werden. Jeglicher künftige Verkehrslärm wird demzufolge von den neuen Nutzungen selbst ausgehen.

Die einzige, in relevantem Maße, lärmverursachende Straße ist die K5/Schusterkrug nördlich des Untersuchungsgebiets, die auch zukünftig eine wichtige Erschließungsfunktion für das Untersuchungsgebiet haben wird.

Der nördliche Teil des Untersuchungsgebiets wird in sehr niedriger Höhe von Flugzeugen überflogen, die auf dem direkt benachbarten Flughafen Kiel-Holtenau starten oder landen (s. u.a. Kapitel 2.6.1).

Hinsichtlich der Schifffahrtsverkehre muss beachtet werden, dass der Nord-Ostsee-Kanal eine der meistbefahrensten künstlichen Wasserstraßen 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 oder 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 derzeit noch ein beachtliches Maß an nicht-verkehrsbedingtem Lärm, der zusätzlich zum Straßen-, Schiffs- und Luftverkehrslärm zu berücksichtigen ist. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, dass unabhängig von der Fragestellung, ob Einrichtungen des WSV am Standort verbleiben, eine Rücknahme des betriebsbedingten Lärms zu erwarten ist, da eine Umstellung auf Plastiktonnen erfolgen wird (vgl. Kapitel 3.2).

3.5 Ingenieurbauwerke / Technische Infrastruktur

Eine Untersuchung der ehemaligen Landeplatzfläche (sogenannte Plateaufläche) 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 im Untersuchungszeitraum ursprünglich im Konzept „Gewerbe/Industrie“ geplanten Errichtung von Gebäuden sowie einer Schwerlastfläche mit neuen Kaimauern wären umfangreiche Pfahlgründungen (ca. 22 m) in Kombination mit Stahlbetonkopfplatten erforderlich, um insbesondere für eine gewerblich-industrielle Nachnutzung eine ausreichende Standfestigkeit zu garantieren. Demzufolge wäre für diese Nachnutzungsoptionen 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) dargestellt.

Das Untersuchungsgebiet 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. Im zukünftigem Planungsprozess müssen in Abstimmung mit dem Grundstückseigentümer BlmA noch weitere Recherchen zur Lage und zum Umfang der Telekommunikationsmedien (teilweise Lichtwellenleiter) durchgeführt werden, da hierzu wegen der militärischen Nutzung in Teilen Geheimhaltungspflicht bestand. Auch die vorliegenden Unterlagen zu Elektro- und Gasleitungen müssen in Rücksprache mit dem Grundstückseigentümer noch überprüft werden. Des Weiteren wird über das ehemalige MFG 5-Areal der Schmutzwasserhauptsammler, der u.a. den gesamten Stadtteil Holtenau entsorgt, in einer Tiefe von ca. 7 m geführt. Da wie im Kapitel sieben noch genauer ausgeführt wird, umfangreiche Maßnahmen im Tiefbaubereich durchzuführen sein werden, ist davon auszugehen, dass im Zuge dieser Baumaßnahmen auch die Leitungssysteme der Versorgungsträger neu konzipiert werden.

Ob das Grundnetz mit Ausnahme der Telekommunikationsleitungen weiterverwendet werden kann, ist derzeit nicht abschließend einzuschätzen. Eine Kamerabefahrung könnte 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 im Rahmen späterer Verfahrensschritte, wobei dem Leitungsbetreiber die wesentliche Aufgabe zu kommen wird.

Zudem sollte im weiteren Planungsprozess untersucht werden, 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.

3.6 Bevölkerung

An der nördlichen Grenze im Untersuchungsgebiet liegen entlang der Straße Schusterkrug zwölf private, bebaute Grundstücke.³³ Der Großteil des Untersuchungsgebietes zählte zum ehemaligen MFG 5-Areal und wurde militärisch genutzt. 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

Im Untersuchungszeitraum von 2011 bis Ende 2014 haben sich die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung grundsätzlich stark verändert. Ging man aufgrund der GEWOS-Studie aus dem Jahr 2007 zur Kieler Wohnungsmarktkonzeption 2007³⁴ noch von einem

³³ Eigentümerkarte, Stand 12/2012

³⁴ GEWOS (2007): Kieler Wohnungsmarktkonzeption 2007, Stadtteilprofile Holtenau, Friedrichsort und Pries,

Kiel

Rückgang aus, so zählt die LH Kiel mittlerweile zu den zwei einzigen wachsenden Städten in Schleswig Holstein.

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 wieder an, über 236.333 Einwohner im 3. Quartal 2011 auf mittlerweile 241.261 im 3. Quartal des Jahres 2014.³⁵

Aktuelle Bevölkerungsprognosen sagen für Kiel bis zum Jahr 2025 einen Zuwachs von mindestens 10.000 Einwohnern oder 4,2 % voraus.³⁶ Hinsichtlich der Aussagen zur zukünftigen Wohnraumversorgung wird auf das Kapitel 4.5 verwiesen.

Im Stadtteil Holtenau wohnen gegenwärtig (Stand 30.09.2014) 5.211 Einwohner, in Friedrichsort verzeichnet die Bevölkerungszahl von 2.066 in den letzten Jahren einen leichten Rückgang.³⁷ Leichte Bevölkerungszuwächse ergeben sich derzeit für Pries. Mit 7.376 Einwohnern ist er der bevölkerungsstärkste von den drei hier betrachteten Stadtteilen.

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) und mittlerweile 1.315 EW. Auch die Zu- und Wegzüge in den drei betrachteten Stadtteilen zeigen eine insgesamt positive Entwicklung im 3. Quartal 2014 (Holtenau +25 EW, Friedrichsort -49 EW, Pries +47 EW), nachdem die Bilanz in den vorangegangenen Quartalen leicht negativ bis ausgeglichen war.³⁸

Die kleinräumige Analyse des Amtes für Statistik bezogen auf die Bevölkerungsprognose für die LH Kiel aus dem Jahr 2012 geht für die Gesamtstadt von einem Wachstum von 5,7 % bezogen auf das Jahr 2011 (absolutes Wachstum 13.598) aus, wohingegen ein Bevölkerungsrückgang in Holtenau von 8 % und in Pries/Friedrichsort von 13 % prognostiziert wird.³⁹ Fehlende Wohnungsbauflächen sind hierfür eine wesentliche Ursache, wobei auch berücksichtigt werden muss, dass in Jahren davor von größeren Bevölkerungsrückgängen ausgegangen worden ist.

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 26,4 %. Damit liegt der Stadtteil deutlich über dem Kieler Durchschnitt von 18,5 %. Auch in Pries leben viele ältere Menschen (23,9 % über 65-

35 Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik (2014): Quartalszahlen aus den Kieler Stadtteilen, III. Quartal 2014, S. 6

36 Im Schlussbericht konnten die aktuellen Entwicklungen, insb. vor dem Hintergrund der Flüchtlingsentwicklung, redaktionell nicht mehr berücksichtigt werden. Der Zuwachs wird entsprechend größer ausfallen.

37 wie Anm. 33, S. 6

38 Kieler Demografiemonitoring –Indikatoren und Grundzahlen Fortschreibung 2013

39 Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2012): Bevölkerungsprognose für Kiel und seine Stadtteile bis 2031

jährige), dies entspricht dem Gesamtbild des Kieler Nordens. Friedrichsort weist einen Anteil von 25,2 % der über 65-jährigen an der Gesamtbevölkerung aus.⁴⁰

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 beträgt in Pries (6,2 %), am höchsten ist diese in Friedrichsort (9,4 %). Damit liegen Holtenau und Pries deutlich unter, Friedrichsort über dem Kieler Durchschnitt von 8,3 %.⁴¹

Die Arbeitslosenzahlen in Holtenau (3,9 %), Pries (6,7 %) sowie in Friedrichsort (6,3 %) liegen unter dem Kieler Durchschnitt von 7,6 %. Jeweils ein Viertel der Arbeitslosen gelten in den drei Stadtteilen als Langzeitarbeitslose.⁴² Die Zahlen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten von den 15- bis 64-Jährigen liegen über dem Kieler Durchschnitt von 48,3 %: Holtenau hat einen Anteil von 52,4 %, Pries liegt leicht darunter (49,3 %) und Friedrichsort darüber (53,2 %).⁴³

Zufriedenheit

Die o.a. Untersuchung der GEWOS im Rahmen der Erstellung des Wohnungsmarktkonzeptes 2007 für Kiel hat ergeben, dass die Bevölkerung sehr zufrieden mit ihren Stadtteilen ist.⁴⁴ 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.

3.7 Zwischennutzungen

Nach Aufgabe der militärischen Nutzung im Jahr 2013 stellte sich recht schnell die Frage zu den Möglichkeiten einer Zwischennutzung. Der hierzu geführte Diskussionsprozess konzentrierte sich vornehmlich auf die Öffnung des Areals für Fußgänger und Fahrradfahrer, um die lang ersehnte Verbindung der beiden Stadtteile zu erreichen und auf die Nutzung des Sportplatzes im Süden und der Sporthalle im Norden.

In diesem Zusammenhang wurden umfängliche Verhandlungen mit dem Grundstückseigentümer, der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) geführt, die letztendlich erfolgreich abgeschlossen werden konnten. Gemäß dem Beschluss der Ratsversammlung vom 15.05.2014 (Drucksache 0363/2014) wurde die Verwaltung beauftragt, das unten dargestellte Zwischennutzungskonzept entsprechend der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln umzusetzen.

40 Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2013): Kieler Zahlen 2013 S. 22

41 Eigene Berechnungen auf Basis der „Kieler Zahlen 2013“ S. 28

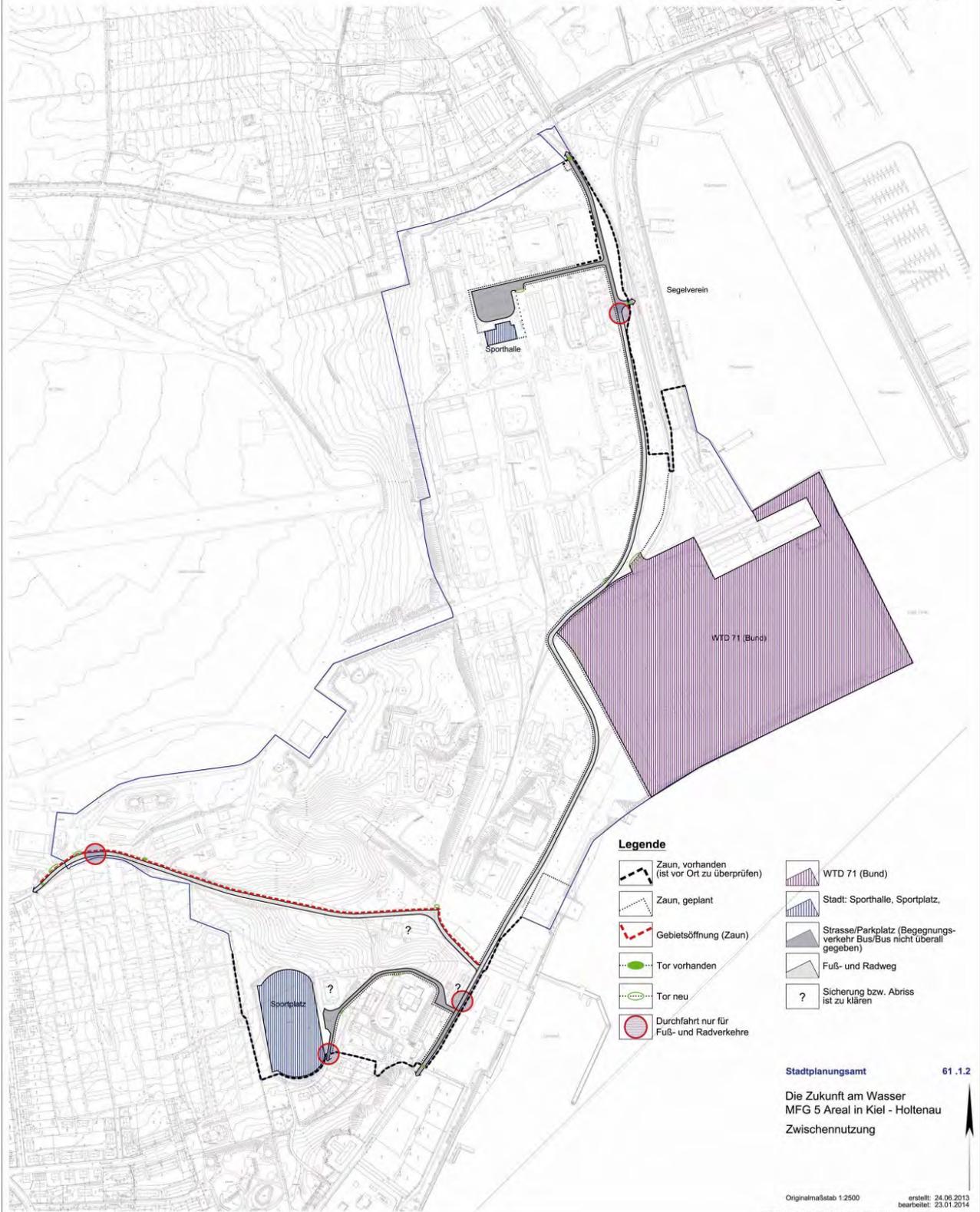
42 Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik (2014): Quartalszahlen aus den Kieler Stadtteilen, III. Quartal S. 13

43 Ebenda, S. 11

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



Zwischennutzungskonzept



Plan 10: Zwischennutzungskonzept gem. Ratsbeschluss

Dass die langersehnte Wegeverbindung zwischen den Stadtteilen Holtenau und Pries / Friedrichsort für die Kieler Bevölkerung als Erfolg zu werten ist, wird durch die Tatsache, dass allein am ersten Wochenende nach der Eröffnung mehr als 10.000 Menschen das Areal besuchten, unterstrichen.

3.8 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 teilträumlich differenziertes, großes Potential für eine hochattraktive Nachnutzung fest. Herausragendes stadt- und naturräumliches Merkmal dabei sind die Lage an der Förde und am Plüschow-Hafen sowie die exponierte, große Landeplatzfläche. Das in die Kieler Innenförde hineingebaute Unterland besitzt aufgrund der topografisch ausgeprägten Fassung durch den begrünnten Fördehang eine besondere Siedlungsraumqualität.

Mit der Öffnung des ca. 80 ha großen Areals mit ca. 2 km Wasserkante besteht die einmalige Chance, durch die Entwicklung eines modernen neuen Quartiers zwei über 100 Jahre voneinander getrennte Stadtteile miteinander zu vernetzen. Die vorhandenen und noch zu erschließenden Flächenangebote besitzen ein hohes Nutzungspotenzial für dringend benötigte neue Wohn- und Gewerbestandorte. Die Lage an der Förde und die starke Durchgrünung sichern auch eine Nutzungseignung für gesamtstädtisch bedeutsame Freizeit- und Erholungsstandorte.

Die Baustrukturen aus den verschiedensten Nutzungsphasen dokumentieren wasser- und luftbezogene Militärgeschichte. Unter Berücksichtigung zukünftiger Nachnutzungsoptionen sollten die wenigen wertvollen baulichen Zusammenhänge/Ensemble bzw. die eingetragenen Denkmäler/Kulturdenkmäler in den Transformationsprozess integriert werden (z.B. Offizierskasino, Hallenbauten). Die Sicherung exemplarische Gebäude, z.B. aus der Gründungszeit vor dem Ersten Weltkrieg oder auch von ablesbaren militärischen Freiraumnutzungen wie den Schießständen könnte dem Ziel der Information und Geschichtsvermittlung dienen.

Für die zivile Nachnutzung bestehen verschiedene Bindungen, die bei der weiteren Konzeptentwicklung zu berücksichtigen sind. Neben der Abstimmung zum Umgang mit den Kontaminationsverdachtsflächen und dem derzeit noch vorhandenem hohen Kostenrisiko beeinträchtigen insbesondere die Lärmemissionen des Flughafens, des Tonnenhofs und der Industriestandorte in Friedrichsort das nutzungsstrukturelle Konzept und die mögliche Entwicklung von lärmsensiblen Nutzungsarten auf dem gesamten Gelände. 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 wird, von zentraler Bedeutung. Ein Verbleiben des Tonnenhofs am jetzigen Standort wird eine Weiterentwicklung der Wohnquartiere in Holtenau in Richtung Norden verhindern.

Eine wesentliche konzeptionelle Bindung für die Nachnutzung der Plateau-Fläche ist die erforderliche Tragfähigkeit des Bodens. Die Erstbewertung von Kaje-Neubau und Schwerlastfläche haben ein erhebliches Investitionsvolumen identifiziert. Dies ist auch in Hinblick auf nicht-schwerlastbezogene Nachnutzungsoptionen weiter zu überprüfen.

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). Gleichzeitig bietet die Lage an der Förde gemeinsam mit dem wertvollen Waldbestand hervorragende Voraussetzungen für attraktive 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. Mit zukünftiger Nutzungsintensivierung muss diese 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 einem möglichen 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.

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 einem Perspektivwechsel, denn die Zukunft des ehemaligen MFG5-Areals wird zuallererst von der Förde aus betrachtet. Die Förde gilt hier als ein Synonym für den Gesamttraum, der Standort in Holtenau als Baustein der Entwicklung dieses Raumes, in dem überregionale Zukunftsthemen bewertet und in Konkurrenz zu anderen wichtigen Stadtentwicklungsthemen gesetzt werden. Die Untersuchungen basieren auf Daten und Erkenntnissen vornehmlich aus dem Untersuchungszeitraum 2011 und 2012. Da sich hierbei die Rahmenbedingungen im Wesentlichen nicht verändert haben, werden im Folgenden die wesentlichen Ergebnisse des Zwischenberichts dargestellt.

Hinsichtlich der Gesundheitswirtschaft (Kapitel 4.2), des Wohnungsmarktes (Kapitel 4.5) und des Gewerbes (Kapitel 4.6) wurden aktuelle Untersuchungen und Marktentwicklungen in die Darstellungen mit aufgenommen.

4.1 Tourismus

Die LH 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 LH 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 lückenhaft ist. Die „Wasserkante“ gilt jedoch als zentrales Abgrenzungsmerkmal gegenüber anderen Wettbewerbsstädten und -regionen und soll für die touristischen Zielgruppen ausgebaut werden.⁴⁵

Kiels Umlandgemeinden verfügen über ein ausgeprägtes Potenzial an „weichen“ Standortfaktoren (Landschaft, Strände, Gastronomie und Erholungsbereiche)⁴⁶, 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 LH 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.⁴⁷

⁴⁵ Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (2009): Optimierung der touristischen Infrastruktur. Ein Leitfadens für Kommunen, Kiel

⁴⁶ Fördeatlas Teil 1, Tourismus

⁴⁷ Landeshauptstadt Kiel (Dezember 2011): Bericht und Maßnahmen. Beitrag zum Rahmenplan Kieler Förde – Baustein Tourismus, Kiel

Die touristischen Zielgruppen in Kiel (und der Förde region) sind:

- Familien mit Kindern unter 14 Jahren (mittleres bis hohes Einkommen),
- Anspruchsvolle Genießer (Singles von 39 bis 55 Jahren 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).⁴⁸

In Kiel selbst gehören insbesondere die „Kernzielgruppen“ der Städtetouristen, die Segler und die Tages-/Geschäftsreisende, Kreuzfahrt-/fährgastpassagiere und Strand & Baden dazu.⁴⁹ Die Stärkung der LH als Anziehungspunkt für Städtetouristen ist erklärtes Ziel des touristischen Konzeptes für die Kieler Förde.⁵⁰

Wachsender Tourismusstandort

Der Tourismus ist ein zunehmend bedeutenderer 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 sowie für Kreuzfahrtschiffe aus aller Welt. Insbesondere die Kreuzfahrt berührt viele Wirtschaftssektoren der Stadt wie Verkehr, Handel und Gastronomie und hat einen hohen wirtschaftlichen Stellenwert. Allein von 2011 bis 2013 stieg die Zahl der Tagesgäste, die die LH besuchten, von 17,6 Mio auf 18,7 Mio.⁵¹ Der Anteil der Auslandsübernachtungen an den gesamten Übernachtungen liegt bei ca.158 %. Die stärksten Märkte sind Dänemark, Norwegen, Schweden. Dennoch verweilen die Gäste in der Regel nur kurz in der Stadt; durchschnittlich verbleiben sie aus dem Inland 1,9 Nächte, Auslandsgäste 2,1 Nächte. Im Umland dagegen liegt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei 6 Tagen.⁵²

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.

Die Bedeutung von wohnortnahen Tagesausflügen und Ausflügen der Urlauber aus der Region sowie der skandinavischen Tagesausflügler wächst. Hier ist eine Qualifizierung der Angebote in diesem Bereich erforderlich. Insbesondere gilt es, die Segmente, die für Kurzreisende interessant sind, wie die tourismusrelevanten Kultureinrichtungen, den Gesundheitsurlaub/Wellness oder sportliche Angebote zu stärken. Gleichzeitig muss der Bekanntheitsgrad von Kiel und das Nachfragevolumen ausgebaut werden. Die umseitige Abbildung zeigt die Entwicklung der Besucherzahlen im Zeitraum von 2008 bis 2010 auf.

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

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

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

51 Presseerklärung von Kiel-Marketing vom 25.02.2014 auf Grundlage des amtlichen Jahresergebnis des Statistikamtes Nord

52 Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2013) Kieler Zahlen 2013, S. 80

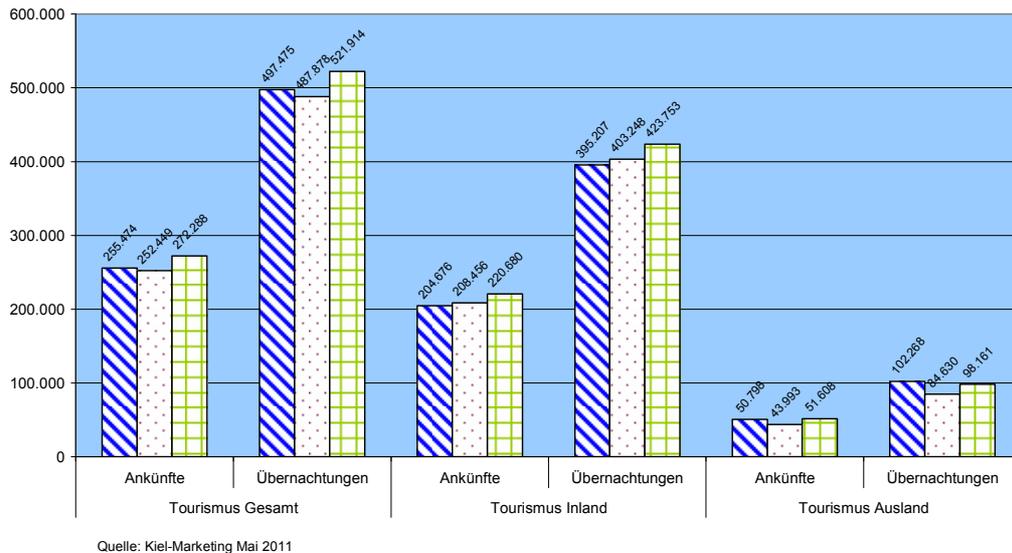


Abb. 16: Tourismusentwicklung Kiel 2008 bis 2010

Kreuzfahrtstandort Kiel

Mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von mehr als 7 % seit 1990 ist die Kreuzfahrtindustrie eine der schnellst wachsenden Sektoren in der Tourismusbranche. Kiel konnte zwischen 2007 und 2013 die Anzahl der Kreuzfahrtpassagiere mehr als verdoppeln. 2013 erreichten Kiel 363.476 Kreuzfahrtpassagiere und 1,57 Mio. Fährschiffgäste gingen in Kiel von oder an Bord.⁵³ 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 Nähe zwischen City und Förde bieten ein touristisches Alleinstellungsmerkmal.

Geschäftsreisende/Tagungen

Es besteht ein hohes und wachsendes Nachfragepotenzial durch Geschäftsreisende, Tagungs- und Kongressteilnehmer (schätzungsweise 200.000 Teilnehmer in Kiel mit einem Potenzial von 130.000 Übernachtungen/Jahr).⁵⁴ Die Nachfrage kommt auch aus dem Ausland, ist aber zukünftig stark abhängig von der Attraktivität des Wirtschafts-, Wissenschafts-, und Technologiestandortes Kiel.⁵⁵ Es fehlt ein Standort für große (internationale) Tagungen und Kongresse (500 bis 1.000 TN; kombiniert mit Hotelunterkunft, Gastronomie und Begleitveranstaltungen sowie Wellnessangeboten).⁵⁶

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 Fähr Gäste 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 regionale und überregionale Anziehungskraft entwickeln.⁵⁷ Die Stärkung der maritimen Kulturmeile (Maritimes Viertel, Wik und Holtenau)⁵⁸

53 Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2013) Kieler Zahlen 2013 S. 86

54 Kiel-Marketing GmbH (2008): Gesamttouristisches Konzept für die Landeshauptstadt Kiel, S. 78

55 Ebenda, S. 79

56 Hotelbedarfsanalyse Kiel, Wiesbaden 2009

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

kann durch das Erlebnis des Nord-Ostsee-Kanals 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 weltweit prägt („Kiel Sailing City“). Die Kieler Woche mit über 5.000 Seglern und 3,5 Mio. Besuchern hat überregionale und internationale Bedeutung. Dieses Segment ist besonders durch die Gruppe der 51- bis 70-Jährigen geprägt. Die Konkurrenz anderer Häfen in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern ist hoch und wird in Zukunft noch stärker werden. Acht Sportboothäfen liegen in direkter Nähe zur LH. Die 25 Kieler Segel- und Motorbootvereine haben eine eigene Gesellschaft gegründet. In enger Zusammenarbeit sollen die Voraussetzungen für den Segel- und Motorbootsport gemeinsam 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.⁵⁹ Die Konkurrenz in den Umlandgemeinden und anderen Bereichen Schleswig-Holsteins im Segment Baden und Strand ist aber sehr stark. Das südöstliche Ufer in Holtenau bietet durch die relativ geschützte Lage für die Anlage einer Badeinsel oder für Bootsplätze gute Ausgangsbedingungen. Zudem wäre die nach Süden orientierte Lage, mit Blick auf die Stadt, ein Alleinstellungsmerkmal in der Region.

Innerhalb des Untersuchungszeitraums entstand im Jahr 2012 eine Diskussion um eine potenziell ausrichtende LandesGartenSchau (LGS). Mit Abschluss des Rahmenplans Kieler Förde wurde diese Diskussion erneut aufgenommen und vertieft, wie bereits in Kapitel 2.4.4 dargestellt wurde. Der nahezu einstimmig gefasste Beschluss der Ratsversammlung im Dezember 2014⁶⁰ zur Bewerbung für eine LWGS unterstreicht in direkter und indirekter Weise die wachsende Bedeutung der Tourismusentwicklung an der Förde.

Hotel

In den Jahren von 1999 bis 2013 stieg die Zahl der Übernachtungen von 391.321 auf 608.551 Übernachtungen, was einer Steigerung um ca. 56 % entspricht.⁶¹ Die Hotels in Kiel sind gut ausgelastet. Es ist von einer weiteren Steigerung der Übernachtungszahlen auszugehen, woraus sich ein weiterer Bedarf von vier bis fünf neuen Hotels in einer Größe von 125 bis 150-Zimmern ergibt.⁶² Angestrebt werden Hotelprojekte mit ein 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.

58 siehe auch <http://www.maritimes-viertel.de/>

59 Kiel-Marketing GmbH (2008): Gesamttouristisches Konzept für die Landeshauptstadt Kiel, S. 55

60 Presseerklärung des Oberbürgermeister Ulf Kämpfer und Bürgermeister Peter Todeskino vom 11.12.2014

61 Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2013) Kieler Zahlen 2013, S. 78

62 Presseerklärung von Kiel-Marketing vom 23.02.2011 auf Grundlage des amtlichen Jahresergebnis des Statistikamtes Nord, S. 111

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 Gewerbeschaffung des Landes (doppelt so viel wie im deutschen Durchschnitt) mit rund 200.000 Beschäftigten in der Gesundheitswirtschaft (16 % aller Beschäftigten).⁶³ 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 sein wird. Auch der wachsende Zustrom aus dem Ausland, insbesondere aus den skandinavischen Ländern, zur Wahrnehmung der medizinischen Angebote ist relevant.⁶⁴

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 2008 bis Juni 2013). In diesem Zeitraum wurde die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Gesundheits- und Sozialwesen von 15.784 auf 17.891 gesteigert (Zuwachs um 2.107). Im gleichen Zeitraum stieg die absolute Anzahl der soz. Beschäftigten in Kiel um insgesamt 5.083. Die wachsende Bedeutung der Gesundheitswirtschaft schlägt sich demzufolge auch in dem stetig steigendem Anteil an den Gesamtbeschäftigten nieder (2008 15,1 %, 2013 16,3 %).⁶⁵ 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)

⁶³ Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH (WTSH) (o. J.): Gesundheitswirtschaft Schleswig-Holstein, Health Industry, Kiel

⁶⁴ Ebenda

⁶⁵ Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2013) Kieler Zahlen 2013, S. 66, Kieler Zahlen 2010 S. 66

- Beauty und Schönheitsurlaub
- Anti Aging
- 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.s.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 ein touristisches 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!).

Auf Basis dieser Darstellungen innerhalb des Zwischenberichts wurde eine Diskussion zur Bedeutung der Gesundheitswirtschaft in Kiel und Schleswig Holstein initiiert, die u.a. zur Beauftragung einer Potenzialstudie zur Gesundheitswirtschaft am Standort Kiel führte.

Neben der quantitativen und qualitativen Bestandsermittlung hat sich hierbei u.a. auch bestätigt, dass die Gesundheitswirtschaft in Schleswig Holstein und insbesondere auch in der LH Kiel ein großes Wachstumspotenzial besitzt.

4.3 Sport

Aus sportlicher Sicht bietet die Stadt Kiel bereits durch ihre Lage an der Förde eine Vielfalt an Möglichkeiten, Sport zu treiben. Bei der Planung von Neubaugebieten sind, auf der Basis der im Gutachten für die Sportentwicklungsplanung festgestellten Nutzerinteressen, für Kinder, Jugendliche und Familien geeignete Spiel-, Sport- und Bewegungsräume auszuweisen.⁶⁶

Der gesellschaftliche Wandel wirkt sich auch in Kiel auf die sportlichen Segmente und die sportbezogenen Angebote sowie die Infrastrukturausstattung aus. Neben der traditionellen

⁶⁶ Landeshauptstadt Kiel (2012): „Sport leben und erleben. Die Stadt als Sport und Bewegungsraum.“ Gutachten für die Sportentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Kiel. Erarbeitet durch Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Institut für Sportwissenschaft u.a.

Nutzung der Sporthallen und -anlagen nimmt die Nutzung von öffentlichen Flächen für nichtvereinsgebundene Sportarten wie Laufen, Walken, Inlineskaten und Radfahren zu. Die Zahl der Menschen, die selbst organisiert ihren „informellen Sport“ treiben, ist mittlerweile größer als die der organisierten sportlich aktiven Vereinsmitglieder.

In Kiel gibt es 198 Sportvereine; dabei sind zahlreiche Sportvereine in ihrer Existenz gefährdet. Die Mehrheit der Sportvereine bietet normierte Sportarten an und benötigt daher wettkampfgerechte Anlagen. Im Stadtgebiet Kiels gibt es diesbezüglich jedoch deutliche Versorgungslücken, zudem wird der technische Zustand vieler Sportstätten von den Vereinen bemängelt. Für Gesundheitsangebote, Trendsportarten und Sport in Kleingruppen werden andere, nicht normierte, Räume benötigt. Im 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.

Die Bevölkerung Kiels wünscht sich folgende neue Sporträume:

- Schwimmhalle (mit großem Abstand),
- Joggingrouten,
- Walkingrouten,
- Sporthallen,
- Skaterpark/-halle und Radwege.⁶⁷

Bei zukünftigen, sportbezogenen Neubauvorhaben sollen laut Sportentwicklungsplanung nicht normierte Sportstätten vor normierten Sportstätten gebaut werden, die vielfältig nutzbar sind und Kapazitäten effizient und effektiv nutzen. Öffentliche Freiräume sind als Bewegungsräume zu planen.

Segeln

Kiel ist durch seine Lage an der Förde ein ideales Segelrevier und richtet jährlich große Segelveranstaltungen aus. Segeln ist in Kiel populär und ein Sport mit viel Publikum. Die LH 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 LH allgemein erlebbar zu machen. Das Segeln soll als gemeinsame Initiative der Segelsportvereine und der Stadt noch mehr in die Schulen gebracht und flächendeckend ausgebaut werden („Jedes Kind soll schwimmen und segeln lernen“). Dazu sollen bestehende Segelstandorte für Schüler erweitert werden.⁶⁸

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 Stickenhörn e.V. sowie der Segelgemeinschaft der Marineflieger Kiel-Holtenau e.V. Im Nordbereich des Plüschowhafens ist auch weiterhin der Yachthafen der British Army; es zeichnet sich jedoch deutlich ab, dass diese den Standort aufgeben wird und kurz- bis mittelfristig an interessierte Nachnutzer vergeben wird. Die notwendigen Flächen der Vereine im Bereich des Hafens sind nicht öffentlich und gepachtet.

⁶⁷ ebenda, S.13

⁶⁸ ebenda S.31

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).

4.4 Kultur

Die LH Kiel bietet ein vielfältiges kulturelles Angebot für die Kieler sowie für Besucher. 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.

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-Ostsee-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 Viertels. 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.

Kultur- und Kreativwirtschaft

Von den Branchen der Kultur- und Kreativwirtschaft können auch in Kiel zahlreiche Impulse für die regionale Wirtschaft und deren Innovationsfähigkeit ausgehen. Dieser Wirtschaftszweig regt nachweislich den Wissenstransfer zu anderen Branchen an. Darüber hinaus gestalten die Akteure der Kultur- und Kreativwirtschaft mit ihren Ideen, Projekten und Angeboten das Leben der Stadtgesellschaft maßgeblich mit. Sie können entscheidende Impulse für die Quartiersentwicklung hin zu einem urbanen und kreativen Umfeld geben, das als Standortfaktor für Kiel von großem Wert ist.

Kreative Milieus entstehen durch die Aktionen und Handlungen aus der Kultur- und Kreativwirtschaft heraus; wichtig dabei ist allerdings, dass der Antrieb dazu aus der Szene selbst kommen muss.

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 2013 bereits 131.956 Wohnungen, einschließlich Rückrechnungen für 2010, 2011 auf Grundlage Zensus 2011).⁶⁹ Die Wohnfläche belief sich im Jahre 2013 in Holtenau auf rund 203.409 m² (bei 2.830 Wohnungen), in Pries auf 254.186 m² (3.788 Wohnungen) und in Friedrichsort auf 73.947 m² (1.174 Wohnungen). Dabei bilden in allen drei Stadtteilen Wohnungen mit drei

69 Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2013): Kieler Zahlen 2013, S. 103 (ohne Wohnheime)

oder vier Räumen den Großteil des Angebotes.⁷⁰ Da die durchschnittliche Haushaltsgröße von Kiel 2013 1,72 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).⁷¹ 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 %.⁷²

Wie bereits im Kapitel 3.6 zur Bevölkerungsstruktur und -entwicklung erwähnt wurde, sind Holtenau, Pries und Friedrichsort insgesamt Stadtteile mit einer älteren Bevölkerung. Daher gehen u.a. auch Experten des Kieler Wohnungsamtes davon aus, 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.⁷³ 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 begonnen Bau der sog. „Fördeterrassen“ südlich des Untersuchungsgebietes wurden in zwei Bauabschnitten insgesamt 89 Wohneinheiten (inkl. 129 Tiefgaragenplätzen) 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 geförderter Wohnungen) als sinnvoll für eine Entwicklung von Wohnstandorten auf dem ehemaligen MFG 5-Gelände gesehen wird. Das neu entstehende Angebot sollte auch einen substanziellen Beitrag zur Abdeckung des lokalen Bedarfs der angrenzenden Stadtteile bieten (z.B. seniorengerechte Wohnformen für die Holtenauer).

Abschließend kann 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. 214 der LH Kiel⁷⁴ beziehen, geht von einem Wachstum um ca. 13.598 Einwohner im Jahr 2031 aus (237.584 im Jahr 2011). Diese Prognosewerte liegen erneut über denen aus dem Jahr

70 Ebenda, S. 105

71 Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik (2011): Die Bevölkerung und die privaten Haushalte in den Kieler Stadtteilen 2011, Kiel, S. 21

72 Ebenda, S. 24

73 GEWOS (Mai 2007): Kieler Wohnungsmarktkonzeption 2007, Teil 1, Kiel, S. 44

74 Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik, Statistischer Bericht Nr. 214 S. 19

2011, so dass der im Jahr 2011 ermittelte gesamte Wohnungsneubaubedarf von 8.880 Einheiten für den Zeitraum 2010 bis 2025 nicht ausreichend sein wird.

Aus dem vorab dargelegten lässt sich schließen, dass statistisch gesehen zur Bedarfsdeckung jährlich mehr als 600 Wohneinheiten gebaut werden müssen. 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.⁷⁵ Entsprechend dem Baulandbericht 2012/13⁷⁶ stehen rein rechnerisch Flächenreserven für 4.700 WE zur Verfügung. Laut der GEWOS Prognose wird ein Zuwachs von ca. 9.000 wohnungsmarktrelevanten Haushalten bis 2025 angenommen. Insgesamt sieht das Gutachten einen Neubaubedarf von 2.200 Wohneinheiten im Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser sowie 5.600 Wohneinheiten im Bereich von Mehrfamilienhäusern.

Da eine Baulandaktivierung sich gerade bei Verdichtungen und Flächenarrondierungen langwierig und problembehaftet entwickeln kann (z.B. nachbarliche Widerstände), wird ein noch höherer Handlungsbedarf deutlich. Wegen fehlender Wohnbauflächenpotenziale in Holtenau und Pries/Friedrichsort wird für diese Stadtteile bereits heute ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert (vgl. Kapitel 3.6), da hier die Schaffung von Wohnraum auf dem ehemaligen MFG 5-Areal bislang nicht berücksichtigt werden konnte. Da zudem in der GM festgestellt wird, dass gerade im Bereich der Mehrfamilienhäuser eine deutliche Lücke auftritt, erscheint eine Ausweisung von Wohnbaulandflächen insbesondere auch für Mehrfamilienhäuser auf dem ehemaligen MFG 5-Areal dringend geboten.

75 Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik, Statistischer Bericht 208 S. 9

76 GM 0570/2013 zum Baulandbericht 2012/2013 Anlage 1

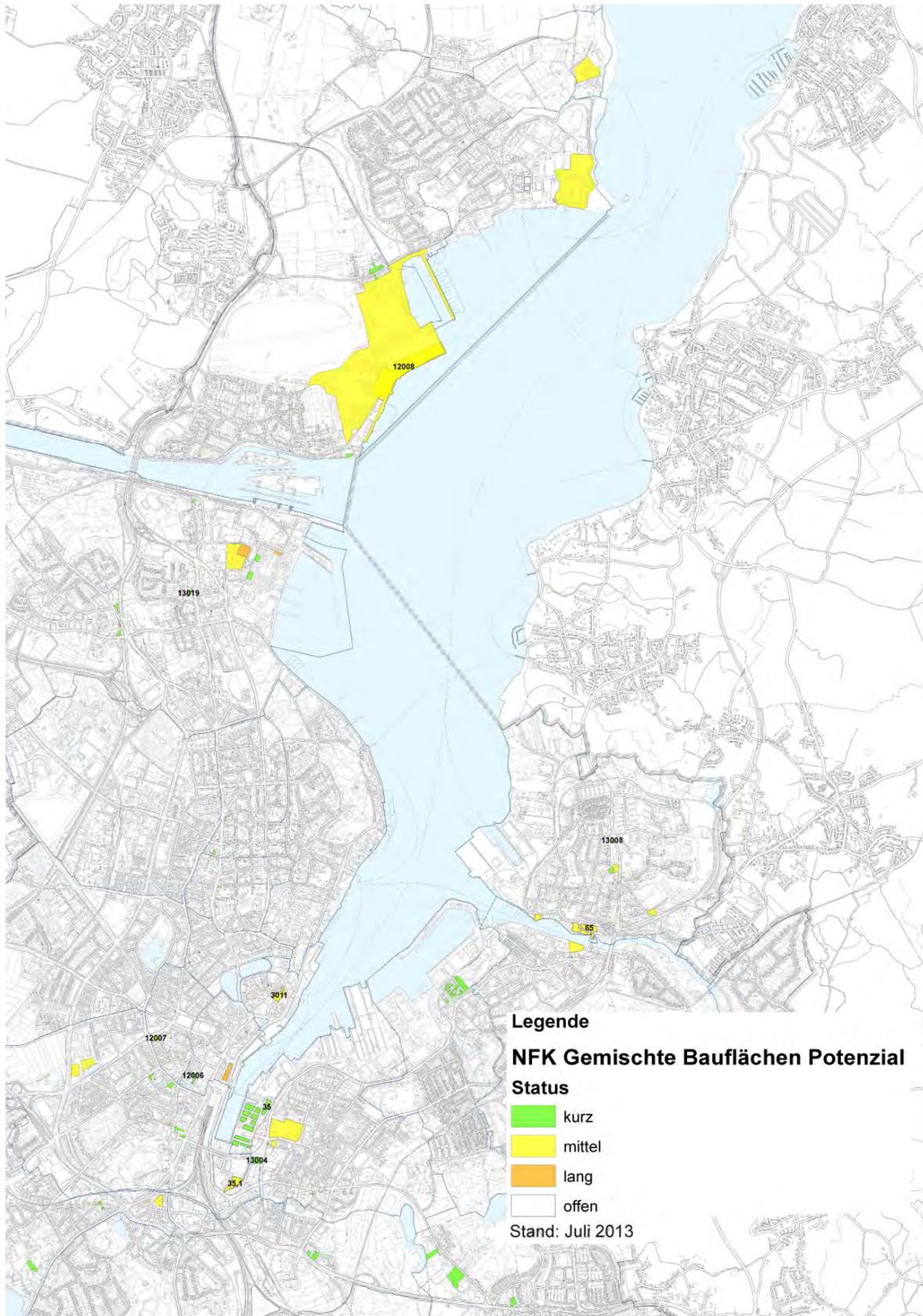


Abb. 17: Übersicht Gemischte Bauflächen

4.6 Gewerbe

4.6.1 Gewerbeflächenangebot und -nachfrage

Die Gewerbeflächennachfrage in Kiel war in den Jahren 1997 bis 2010 relativ gleichbleibend. So werden im Jahr durchschnittlich ca. 2,8 ha Gewerbe- und Industrieflächen veräußert. Hinzu kommen rund 0,7 ha gewerblich genutzte Flächen in Sonder- und Kerngebieten. Mit weiteren Kleinflächenverkäufen beläuft sich die Summe aller nachgefragten Gewerbeflächen in Kiel zwischen 1997 und 2010 auf rund 3,8 ha pro Jahr.⁷⁷

Eine Flächenbedarfsanalyse aus dem Jahr 2012 hat ergeben, dass der Bedarf für die nächsten 15 Jahre (gerechnet ab 2010) bei ca. 33,3 ha (unter Abzug wieder nutzbarer Flächenpotenziale) liegt.⁷⁸ Demzufolge beträgt der Bedarf an Gewerbeflächen pro Jahr ca. 2,22 ha. Im Flächennutzungsplan der LH Kiel von 2000 werden ca. 80 ha der Stadfläche als gewerbliche Bauflächen dargestellt.⁷⁹ Diese Areale wären somit, neben kleineren freistehenden Flächen in bereits bestehenden Gewerbegebieten, für künftige Ansiedlungen nutzbar, sind z.T. gegenwärtig aber nur eingeschränkt verwendbar.⁸⁰ 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 Gewerbebestandort der Industriepark Falkensteiner Straße mit rund 36 ha (Caterpillar, Vossloh). Er befindet sich im privaten Eigentum der Harder-Gruppe. Mit der Verlagerung von Vossloh werden hier Leerstände in nennenswerter Größenordnung entstehen. 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.⁸¹

Im Wirtschaftsausschuss der LH Kiel wurde am 25.09.2013 der vorab zitierte Bericht der CIMA zur Kenntnis genommen, wobei die folgenden wesentlichen Hinweise aus dieser Beschlussvorlage zitiert werden:

In der LH Kiel ist das Angebot an verfügbaren städtischen Gewerbeflächen in den vergangenen Jahren stark zurückgegangen, weil erfolgreich vermarktet wurde, ohne dass parallel dazu neue städtische Flächen erschlossen wurden. Demzufolge verfügt die KiWi GmbH nur noch über ein sehr geringes Gewerbeflächenangebot als Entwicklungsreserve.

Die Analyse der Flächeninanspruchnahme 1995 – 2011 durch die CIMA ergab, dass die größte Nachfrage nach gewerblichen Flächen von Betrieben des verarbeitenden Gewerbes einschließlich des Handwerks (34 % der verkauften Flächen), des Handels (25 % der verkauften Flächen) sowie von Dienstleistungsunternehmen (14 % der verkauften Flächen)

77 CIMA Beratung und Management GmbH (Mai 2011): Flächenbedarfsanalyse für den Wirtschaftsstandort Kiel, Lübeck S. 45

78 CIMA Beratung und Management GmbH (November 2012): Strategien zur künftigen Gewerbeflächenentwicklung in der Landeshauptstadt Kiel, S. 21

79 Flächennutzungsplan der Stadt Kiel, Fassung von 2000

80 Landeshauptstadt Kiel (o.J.): Struktur- und Entwicklungskonzept für den Wirtschaftsstandort Kiel, S. 94

81 CIMA Beratung und Management GmbH (November 2012): Strategien zur künftigen Gewerbeflächenentwicklung in der Landeshauptstadt Kiel, Lübeck, S. 26

ausgeht. Durchschnittlich sind im Untersuchungszeitraum etwa 34.200 m² pro Jahr an gewerblicher Baufläche veräußert worden.

Insgesamt hat sich die Nachfragestruktur in der LH Kiel im Untersuchungszeitraum sehr unterschiedlich und in den meisten Gewerbegebieten zudem eher heterogen entwickelt. Hinsichtlich des aktuellen Gewerbeflächenangebotes handelt es sich bei dem städtischen Angebot an gewerblichem Bauland überwiegend um einzelne offene Parzellen, die vorzugsweise im Kieler Süden liegen. Die Untersuchung dieser Flächen zeigt, dass etwa 11,4 ha von 17,1 ha des städtischen Flächenangebotes schwer oder nicht vermarktbar sind, da der Qualitätsstandard der Flächen nicht ausreichend ist. Abzüglich der erst langfristig aktivierbaren Flächen (etwa 1,4 ha) kann die LH Kiel zum Stichtag der Untersuchung somit nur 4,3 ha an marktgängigen Gewerbeflächen kurz- bis mittelfristig anbieten, wobei größere zusammenhängende Gewerbeflächen ab 2 ha der LH Kiel kurzfristig gar nicht zur Verfügung stehen.

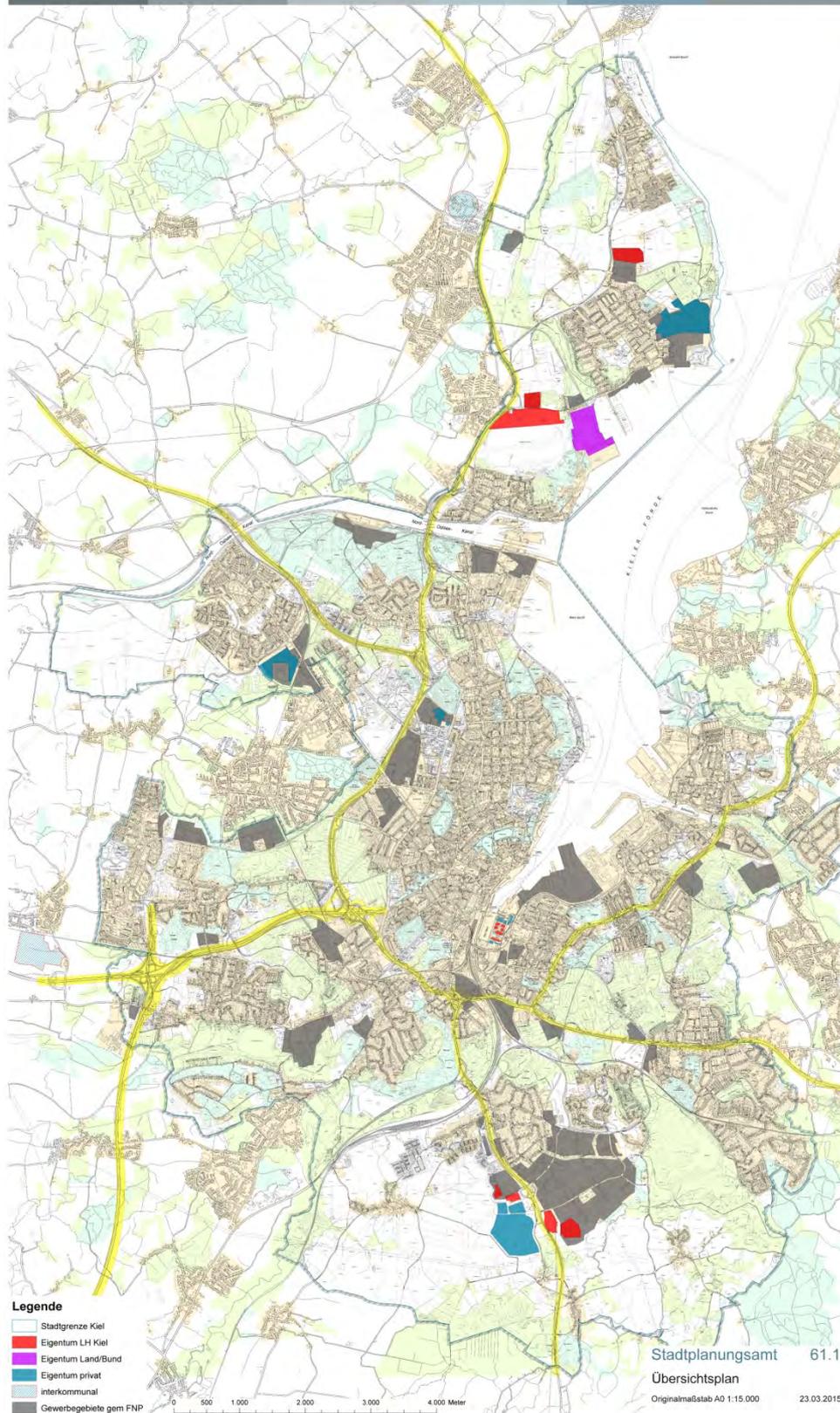
Neben den öffentlichen Gewerbeflächen existieren in Kiel gewerbliche Flächenangebote im Privateigentum (z.B. Wissenschaftspark, der Business Campus Kiel in Suchsdorf sowie Industriepark Falckensteiner Straße), die alle über ein erhebliches gewerbliches Flächenangebot bzw. gewerbliche Potenzialflächen verfügen.

Die Untersuchung kommt auch zum Ergebnis, dass die verfügbaren Privatflächen zum Teil in ihrer Vermarktbarkeit stark eingeschränkt sind, sei es durch zu hohe Preisvorstellungen oder Restriktionen durch Nutzungsbindungen.

Die Prognose des Gewerbeflächenbedarfes bis 2025 Kiel ergibt, dass nach Abzug des Bestandes hinsichtlich der Standorttypen „klassisches Gewerbegebiet“ (4,7 ha zusätzlicher Bedarf bis 2025) und „urbaner Standort“ (7,8 ha zusätzlicher Bedarf bis 2025) ein signifikanter Flächenengpass und damit ein entsprechender Flächenbedarf bestehen. Ebenfalls wird den gewerblichen Bürostandorten ein erhebliches Flächenwachstum vorausgesagt. Keine zusätzlichen Bedarfe ergeben sich für die Standorttypen „Industriegebiet“ und „Sonderstandort“. Um letztlich einen Flächenengpass gegen Ende des Untersuchungszeitraumes zu vermeiden, empfiehlt die CIMA GmbH die zusätzliche Entwicklung von 8,9 ha gewerblichen Baulandes bis 2025.



Gewerbeflächenstrategie Kiel



Plan 11: Gewerbeflächenstrategie Kiel

Folgende Maßnahmen werden von der LH Kiel verfolgt:

- Verstärkte Aktivitäten im Bereich interkommunaler Gewerbegebiete, insbesondere Melsdorf, sollen kurzfristig Abhilfe schaffen.
- Zur mittelfristigen Angebotssicherung sollten die bestehenden Potenzialflächen nach dem Flächennutzungsplan aktiviert werden (z.B. Boelckestraße Nord, Radewisch/Moorsee, Scheidkoppel).
- Um neue Leitbetriebe in Wachstumsbranchen, wie z.B. der Windenergie, in der LH Kiel ansiedeln zu können, müssen einzelne zusammenhängende Gewerbegrundstücke mit über 4 ha marktreif entwickelt werden. Die Entwicklung des zukünftigen Gewerbeflächenangebotes für die LH Kiel sollte nach Möglichkeit schrittweise erfolgen.
- Im Rahmen von Vorbereitenden Untersuchungen nach BauGB sollen u.a. Handlungsmöglichkeiten für eine Aktivierung von Industrie- und Gewerbeflächen in Alt-Friedrichsort aufgezeichnet werden.

Letztlich empfiehlt es sich, angesichts des Erfordernisses langfristig große und zusammenhängende Flächen zu entwickeln, in einen regionalen Abstimmungsprozess zu gehen, dessen Ergebnis die Entwicklung interkommunaler Gewerbegebiete sein kann.

4.6.2 Offshore

Zu Beginn der VU für das MFG 5-Gelände erfolgte die parallele „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). Bestandteile dieser Machbarkeitsstudie waren eine Markt-, Potenzial- und Wettbewerbsanalyse, eine Zusammenfassung der Standortanforderungen sowie die Erstellung eines Standortprofils für die Windenergie-Industrie Mitte 2011, die im Mai 2012 fertiggestellt wurde. Das Planungs- und Abstimmungsverfahren, das von der Logistik Service Agentur GmbH (LSA) ausgeführt wurde, konzentrierte sich sehr schnell auf die nördlichen und insbesondere die mittleren Teilflächen des MFG 5-Geländes für die Inanspruchnahme durch die Windindustrie, bei der vor allem die Zulieferindustrie im Fokus stand (kein Offshore-Basishafen). Ein Konzept zur Etablierung von Maschinen- und Anlagenbau mit Schwerpunkt Windenergie an der Förde, wurde mehrfach in einer Arbeitsgruppe vorgestellt, diskutiert und weiter entwickelt. 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.

Im Ergebnis müssen für die Errichtung von Anlagen, z.B. für Zulieferbetriebe der Windindustrie, neue Kaikanten und Schwerlastflächen errichtet werden. Die Kosten allein für eine benötigte 450 m lange Kaianlage mit rund 13.500 m² Schwerlastfläche wird insbesondere aufgrund der erforderlichen tiefen Gründungsmaßnahmen auf rund 31 Millionen € geschätzt.⁸²

Problematisch wurde 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-

82 Fachtechnische Stellungnahme des Ingenieurbüros Mohn vom 09.02.2012

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 15 Jahren abgeschlossen sein.⁸³

Abschließend mündete der Erstellungs- und Abstimmungsprozess zur Machbarkeitsstudie u.a. darin, dass durch die KiWi die Veranstaltungsreihe „Kieler Branchenfokus: Windindustrie“ initiiert wurde. Dieser Branchenfokus hat sich als Informations- und Netzwerkplattform der maritimen Wirtschaft und der Windindustrie mittlerweile erfolgreich etabliert und greift innovative und wachstumsstarke Themen für die regionale Wirtschaft auf. Zudem werden Perspektiven zur Zusammenarbeit und Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme mit bundesweiten Akteuren der Windenergie geboten.

Im Rahmen der Diskussion um die Nutzungskonzepte „Vernetzte Stadtteile“ und „Gewerbe/Industrie“ hat der intensive Diskussionsprozess insbesondere zu den gewerblichen Potenzialen während der Vorbereitenden Untersuchungen entscheidend dazu beigetragen, dass das Thema Arbeiten auf dem ehemaligen MFG 5-Areal ein wichtiger Entwicklungsfaktor wurde.

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 Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept Kiels vom November 2010 (GEKK 2010).⁸⁴ Aus dem Gutachten (bzw. dem Konzept) lassen sich die wichtigsten Fakten für eine Betrachtung der Einzelhandelsstruktur der LH Kiel entnehmen.

Kiel hatte bei einer Einwohnerzahl von ca. 234.000 zum Stichtag 2010 ca. 1.670 Einzelhandelsbetriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von 450.000 m². Dies entspricht ca. 1,92 m² Verkaufsfläche pro Einwohner. Vergleiche mit anderen Kommunen zeigen, dass Kiel damit eine relativ hohe Verkaufsflächenausstattung hat.⁸⁵ Die Zentralitätskennziffer lag in Kiel bei 140,3 %, ⁸⁶ was auf einen erheblichen Kaufkraftzufluss von außen schließen lässt.

Die Kieler Einzelhandelsstruktur ist in verschiedene, mit unterschiedlicher Bedeutung besetzte, Standorte gegliedert(räumlich funktionales Standortmodell): 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.

Das Gutachten sieht besonders die autokundenorientierten Sonderstandorte gut aufgestellt, während kleinere Nahversorgungszentren geschwächt werden. Grundsätzlich wird

83 z.B. Gespräch mit der WTSH vom 27.10.2011

84 Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (November 2010.): Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept Kiel mit Beschluss der Ratsversammlung vom 20. Januar 2011

85 Junker und Kruse, Stadtforschung und -planung: Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Kiel, Präsentation vom März 2006, Folie 3

86 Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt (Juli 2009.): Perspektiven für die Kieler Innenstadt, S. 21

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 m ²	4.550 m ²	2.500 m ²	1.600 m ²	10.450 m ²
davon mittelfristiger Bedarf	700 m ²	400 m ²	1.950 m ²	800 m ²	3.850 m ²
davon langfristiger Bedarf	8.250 m ²	550 m ²	430 m ²	350 m ²	9.600 m ²
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

Tab. 1: Angebotssituation in Kiel-Nord gemäß Gutachten zum GEKK 2010

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).⁸⁷ 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 %).⁸⁸ Die Erreichbarkeit kann aufgrund vieler positiver Stimmen (87 % der Befragten waren mit dieser zufrieden) als gut bezeichnet werden, ist jedoch ausbaufähig.

87 Junker und Kruse, Stadtforschung und -planung: Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Kiel, Präsentation vom März 2006, Folie 16

88 Junker und Kruse, Stadtforschung und -planung: Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Kiel, Präsentation vom März 2006, Folie 17

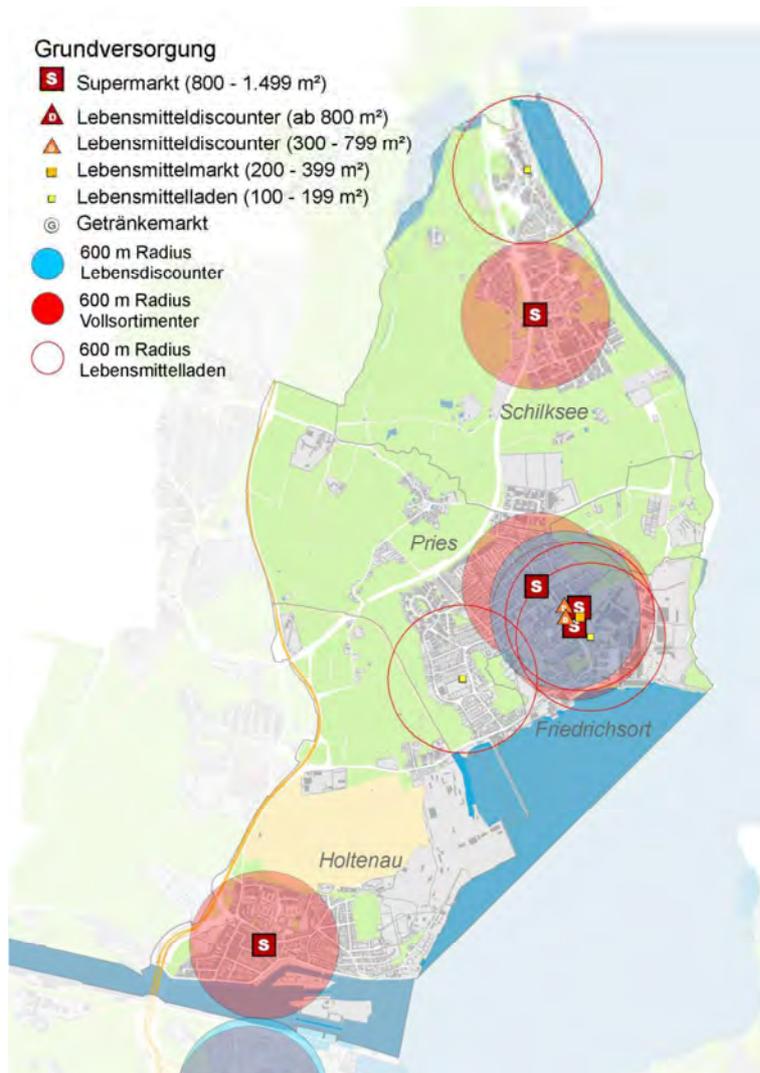


Abb. 18: Lage der strukturprägenden Lebensmittelanbieter im Kieler Norden mit fußläufigen Einzugsbereichen

Stadtteilzentrum Pries/Friedrichsort

Das Stadtteilzentrum Pries/Friedrichsort erstreckt sich im Wesentlichen entlang der verkehrsberuhigten Friedrichsorter Straße zwischen Claudiusstraße und Falckensteinerstraße. Mehrere Lebensmittelmärkte – Vollversorger und Discounter – sowie eine Vielzahl kleinerer Fachgeschäfte, Gastronomiebetriebe und Dienstleister bilden das Zentrum. In einer Stärken-Schwächen-Analyse für den Geschäftsbereich in Friedrichsort wurden u.a. viele Leerstände, ein undifferenzierter Branchenmix, zu wenig Gastronomie, unterschiedliche Öffnungszeiten sowie ein fehlendes Gesamtmarketing als negativ identifiziert.⁸⁹ 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 %).⁹⁰ Die Grundversorgungsangebote werden als ausreichend angesehen.

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

90 Junker und Kruse, Stadtforschung und -planung: Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept für die Landeshauptstadt Kiel, Präsentation vom März 2006, Folie 18

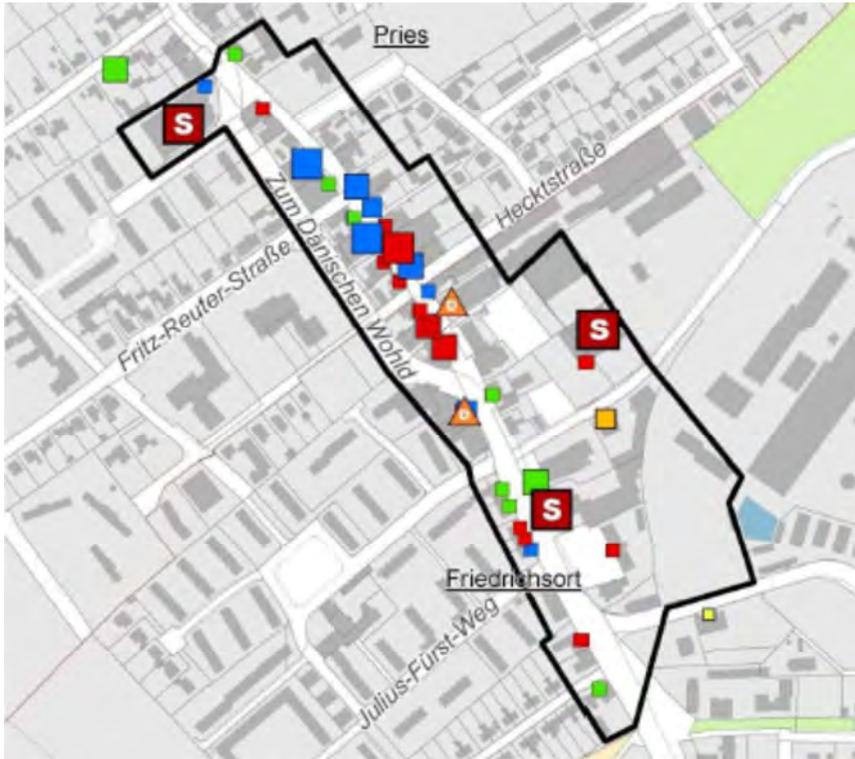


Abb. 19: Stadtteilzentrum Pries/Friedrichsort gemäß Gutachten zum GEKK 2010

Nahversorgungszentrum Schilksee

Das Nahversorgungszentrum Schilksee wird im Wesentlichen durch den Sky-Markt an der Fördestraße und die zentrenrelevanten Nutzungen in den Erdgeschossen der angrenzenden Wohnbebauung an der Straße Langenfelde gebildet. Der Stellplatz des Supermarktes wird regelmäßig als Standort für den Wochenmarkt genutzt.



Abb. 20: Nahversorgungszentrum Schilksee gemäß Gutachten zum GEKK 2010

Nahversorgungszentrum Holtenau

Das Nahversorgungszentrum Holtenau konzentriert sich auf einen kompakten Bereich an der Richthofenstraße. Nördlich dieser Hauptverkehrsachse befinden sich kleinteilige Nutzungen in der Bebauung um den Eckener Platz, südlich der Straße ist ein Supermarkt den frequenzerzeugende Magnet- und Ankerbetrieb des Zentrums. Derzeit kristallisieren sich jedoch erste städtebauliche Fragestellung zum Betrieb des Nahversorgungszentrums heraus, da die Verzahnung zwischen den Betrieben am Eckener Platz mit dem Supermarkt (Sky) nur schwer zu bewerkstelligen ist und Ladenlokale aktuell leer stehen.



Abb. 21: Nahversorgungszentrum Holtenau gemäß Gutachten zum GEKK 2010

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 Erschließungsgunst, 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 sowohl Zeit wie auch Mut zur Entscheidungsfindung voraussetzt.

Eine Betrachtung der gesellschaftlichen Entwicklungen mit Relevanz für die LH Kiel und das Untersuchungsgebiet unterstützt eindeutig ein hohes Nutzungspotenzial für einen Standort mit touristischen Einrichtungen und der Gesundheitswirtschaft. Hierzu sollten 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, Badedecks, 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. Um diese Lösungsansätze weiter zu konkretisieren, wird durch die Bewerbung um die Durchführung einer LandesGartenSchau konkret unterstützt.

Betrachtet man die demografische Entwicklung und die wachsende Stadt Kiel, so kann mit der Erschließung von Teilflächen des ehemaligen MFG 5-Geländes für Wohnnutzungen ein substanzieller Beitrag zur Herausbildung neuer Wohnquartiere und somit von attraktiven, durchmischten Lebensbereichen geschaffen werden. Die aktuelle Zunahme der Bevölkerungszahlen unterstreicht diese Sinnhaftigkeit eindeutig.

Die vorangestellte Zusammenfassung der Nachnutzungspotenziale deckt sich mit der bisherigen politischen Beschlusslage der LH Kiel zum mischgenutzten Quartier auf dem MFG 5-Areal. 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. ein Teil dieser Vision ist zumindest durch die Herstellung der Durchwegung bereits durch die LH umgesetzt worden.

In Bezug auf die Beschlussfassung zum Weiterbetrieb des Flughafens Kiel-Holtenau sind jedoch Restriktionen zu erwarten. Dies erfordert eine Gliederung der baulichen Nutzungen hinsichtlich ihrer Sensibilität. Damit existiert für gewerbliche Entwicklungsoptionen, insbesondere im nördlichen und zentralen Bereich, eine hohe Nutzungseignung. Dabei wurden die Diskussionen um die gewerblich-industrielle Profilierung in Teilen kontrovers geführt, obwohl das Gesamtareal ausreichend Platz für die verschiedensten Nutzungen bietet (Produktion, auch für Offshore, etc.). Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass Unternehmen, die einen neuen Standort suchen, derartige Entscheidungen nur dann treffen, wenn eine zügige Umsetzung gewährleistet ist. Dies kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abschließend gewährleistet werden. Den Standort insgesamt dem normalen Gewerbeflächenwachstum der LH Kiel zuzuordnen, wird seinem einzigartigen Entwicklungspotenzial, nicht gerecht.

Das Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept empfiehlt die vorhandenen Zentren zu stärken und zielt auf die Verbesserung der wohnortnahen Grundversorgung ab. Insofern ist eine kleinteilige Nahversorgung für die Versorgung der neuen Wohnbevölkerung sowie für die Versorgungsbedarfe die sich aus den weiteren Nutzungen ergeben, zu berücksichtigen.

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 und Entwicklungsspielräume für eine standortverträgliche zivile Nachnutzung auf dem ehemaligen MFG 5-Areal zu erheben und aufzubereiten. Zudem war es wichtig, mögliche Nutzungseignungen im Sinne einer groben Analyse der Nachfragepotenziale und Marktfähigkeit zu ermitteln (z.B. Tourismus und Gewerbe) und in einen umfänglichen Abstimmungsprozess einzubringen. In der nachfolgenden Zusammenfassung werden diese beiden Untersuchungsebenen zusammengeführt und Interdependenzen aufgezeigt sowie weitere Kriterien wie Eignungsfähigkeit des Areals, Arbeitsplatzeffekte, Kompatibilität mit der politischen Beschlusslage und Zielgruppenorientierung mit aufgeführt.

Die Ergebnisse werden am Ende des Kapitels gebündelt in einem Plan dargestellt.

Tourismus	
<p>Eine touristisch orientierte Entwicklung des ehemaligen 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 auf touristische Nutzung ausgerichtete Neubauten und Infrastruktur mit einer herausragenden Lage an der Förde.</p> <p>An aktuelle und für die LH Kiel relevante Trends wie den Städtetourismus wird angeknüpft. Bestehende Angebotsdefizite, z.B. im Bereich der Hotelbettenkapazitäten, könnten auf dem Gelände minimiert werden. 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 im Zusammenhang mit der Umsetzung der LGS geschaffen werden.</p> <p>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.</p>	
Kategorien:	Merkmale:
Zukunftsthema	Trends zum Städtetourismus und zum Gesundheitstourismus
Adressenbildung/ Positionierung	Neuer Trittstein an der Kieler Förde (Meer – Promenade - Stadt)
Nutzungseignung / Räumliche Potentiale	Großes Potenzial für einen durchgrünten, vielfältig strukturierten Tourismusstandort mit Förde und Plüschowhafen, Topographie und Mischwald (Landschaft, Natur, Wasser)

Regionale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Wichtiger Trittstein im regionalen Tourismuskonzept Kieler Förde (z.B. Hotels, Badedecks)
Lokale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Integration von Angeboten für wohnungsnaher Freizeit und Erholung (Gastronomie, Sporteinrichtungen)
Wichtige Synergien/ Vernetzungen	Themenfelder Gesundheit, Sport (insb. Segeln) und Kultur
Erschließung	Wasser und Straße (ggf. mit Bahn und Flugzeug), saisonal und bei großen Events ggf. problematisch
Arbeitsplatzeffekte	Schaffung einer Vielzahl von unterschiedlichen Arbeitsplätzen (Hotel, Gastronomie, Freizeit, Sport, Kultur usw.)
Polit. Beschlusslage	„Tourismus“ ist ein Nutzungsbaustein der derzeitigen Beschlussfassung
Hauptprobleme der Umsetzung	Flugverkehre, Gewerbe, Kosten für die Bodensanierung und Bauwerksgründung auf der Plateaufläche
Fazit:	Es existiert ein großes Potenzial für eine Nachnutzung mit dem Schwerpunkt „Tourismus“. Für Hotels sind die Lärmemissionen kein Problem. Eine inhaltliche Präzisierung erfordert weitere Absprachen mit Stakeholdern der Tourismuswirtschaft.

Gesundheitswirtschaft

Angesichts der demografischen Entwicklung wird die Bedeutung neuer und komplementärer Angebote im Bereich der Gesundheitswirtschaft in Kiel und Schleswig-Holstein weiter wachsen und demzufolge stellt das ehemalige MFG 5-Areal eine besonders attraktive Möglichkeit zur Steigerung der regionalen und überregionalen Angebotsvielfalt dar.

Synergieeffekte zum Gesundheitstourismus, Wellness und sowie Sport und Kultur sind stark ausgeprägt, wobei insbesondere die landschaftsräumlichen Qualitäten positive Effekte verstärken können (z.B. Wald) und zu einer neuen Markenbildung beitragen.

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 und zur Weiterentwicklung der Gesundheitswirtschaft in Kiel. 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	Sehr gutes Alleinstellungsmerkmal (z.B. „Gesundheitslandschaft Holtenau“)
Nutzungseignung / Räumliche Potentiale	Großes Potenzial für einen durchgrünten, vielfältig strukturierten Gesundheitsstandort an der Förde Nutzung von vorhandenen 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 Reha, Wellness, Beauty, Sport und Freizeit
Wichtige Synergien/ Vernetzungen	Themenfelder Gesundheitstourismus, Sport, Kultur, Wohnen (insb. Beschäftigte) und Schnittstelle für weiteres Gewerbe
Erschließung	Straße und Wasser (ggf. mit Flugzeug)
Arbeitsplatzeffekte	Schaffung einer Vielzahl von unterschiedlichen Arbeitsplätzen (Kranken- und Pflegeeinrichtungen, Verwaltung, Beherbergung, Forschung und Entwicklung usw.)
Polit. Beschlusslage	„Gesundheitswirtschaft“ ist ein Nutzungsbaustein der derzeitigen Beschlussfassung
Hauptprobleme der Umsetzung	Flugverkehre, Gewerbe; Kosten für die Bodensanierung und Bauwerksgründung auf der Plateaufläche
Fazit:	Es existiert ein großes Potenzial für eine Nachnutzung mit dem Schwerpunkt „Gesundheit“. Eine Koexistenz mit gewerblich-industriell genutzten Teilflächen ist bei entsprechenden Abständen vorstellbar. Eine inhaltliche Präzisierung erfordert weitere Absprachen und eine deutliche strategische Positionierung der Landesregierung und der LH Kiel sowie der Stakeholder der Gesundheitswirtschaft insbesondere auf internationaler und auf Landesebene.

Wohnen

Die durchgrünte Lage des ehemaligen MFG 5-Areals am Wald und an der Förde verleiht dem Standort ein für die LH Kiel einzigartiges Alleinstellungsmerkmal, welches mögliche Nachteile z.B. bezogen auf die stadträumliche Lage und die Erreichbarkeit des Standortes deutlich aufwiegt. Aufgrund der Rahmenbedingungen zu einer umfassenden Standortentwicklung besteht die große Chance zu einer Mischung an Wohnungsangeboten und Eigentumsformen, so dass hier die verschiedensten Zielgruppen aus dem lokalen, regionalen und überregionalen Bereich angesprochen

werden können. Zusätzlich kann das Pendleraufkommen reduziert werden und negative Auswirkungen des demografischen Wandels (z.B. Überalterung in den angrenzten Ortsteilen, fehlende Auslastung öffentlicher wie privater Infrastruktureinrichtungen) reduziert werden.

Direkte Arbeitsplatzeffekte sind in erster Linie bei der Herstellung des Wohnraums sowie durch bewohnerbezogene Service- und Dienstleistungen zu erwarten. Die inhaltliche Ausrichtung auf das Thema Wohnen setzt die politische Beschlusslage um, wobei es um Wohnraum für die Kieler, z.B. seniorengerechter Ersatzwohnraum für Bewohnerinnen und Bewohner der LH Kiel und insbesondere aus den Stadtteilen Holtenau, Pries und Friedrichsort geht.

Kategorien:	Merkmale:
Zukunftsthema	Neue Wohnformen (Mischung Wohnen/Gewerbe), Klimagerechte Quartiersentwicklung/Energieeffizientes Wohnen, Mehrgenerationswohnen (Modellvorhaben), Studentisches Wohnen sowie Berücksichtigung einer Quote von mindestens 30 % an geförderten Wohnungen entsprechend der wohnungspolitischen Initiativen
Adressenbildung/ Positionierung	Hervorragende 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 für zahlreiche Zielgruppen
Lokale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Ersatzstandorte für spezielle Zielgruppen aus Holtenau, Pries und Friedrichsort (z.B. barrierefrei, seniorengerecht, familienfreundlich, relativ preiswert in räumlicher Nähe zu Wohnfolgeeinrichtungen sowie mindestens 30%-Anteil von geförderten Wohnungen)
Wichtige Synergien/ Vernetzungen	Themenfelder Gesundheit (Beschäftigte), und Gewerbe, Sport, Kultur und Tourismus (Ferienwohnungen)
Erschließung	Straße (ggf. mit Boot)
Arbeitsplatzeffekte	Unmittelbar bezogen auf die Bauphase und den Betrieb bzw. die Instandhaltung sowie mittelbar durch Wohnfolgeeinrichtungen sowie Service und Dienstleistungen
Polit. Beschlusslage	Zentrales Ziel der Wohnungsbau- und Stadtentwicklungspolitik der LH Kiel ist die Schaffung von bedarfsgerechtem und bezahlbarem Wohnraum, „Wohnen“ ist ein Nutzungsbaustein der derzeitigen Beschlussfassung
Hauptprobleme der Umsetzung	Flugverkehre, Gewerbe; Kosten für die Bodensanierung und Bauwerksgründung auf der Plateaufläche, notwendige Verlagerung der Einrichtungen des WSAWSV (z.B. Tonnenhof)

Fazit:	<p>Es existiert eine konstante Nachfrage nach unterschiedlichen Angebotsstrukturen des Wohnungsmarktes.</p> <p>Eine inhaltliche Präzisierung ermöglicht durch Einbeziehung verschiedenster Vorhaben einen interessanten Mix an Wohn- und Eigentumsformen (auch geförderter, preisgünstiger Wohnungsbau). Im Rahmen vertraglicher Aushandlungsprozesse sind Wohnformen mit neuen gemischten Finanzierungswegen anzustreben, um nachhaltige Ergebnisse z.B. auch für Themen wie Klimaschutz, Wohngruppen, genossenschaftliches Wohnen u.ä. zu erzielen.</p> <p>Eine Koexistenz in direkter Nachbarschaft zu industriellen Nutzungen schließt sich gemäß § 50 BImSchG aus.</p>
---------------	---

Sport und Kultur

Eine inhaltliche Ausrichtung auf diese Handlungsfelder wird nur durch die Herstellung von Synergieeffekten mit anderen Hauptnutzungsarten erfolgen, da mit einem substanziellen Einsatz öffentlicher Gelder nicht zu rechnen ist und größere Neubauvorhaben in diesen Bereichen derzeit nicht geplant sind. Gleichzeitig ist die Standorteinbindung im Rahmen des LGS-Konzeptes sowie der möglichen Olympia-Bewerbung im Sinne möglicher temporärer Nutzungen gesondert zu bewerten. Insofern hängen mögliche Angebote in diesem Bereich stark von der Nachhaltigkeit/Folgenutzung und 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 gerade in der An-Entwicklungsphase ein. Der Erhalt der Sportinfrastruktur ist auch für die Bewohner in Holtenau und Friedrichsort sowie für die Neubewohner von besonderer Bedeutung.

Direkte Arbeitsplatzeffekte sind als eher gering einzuschätzen, wobei nicht verkannt werden darf, dass sowohl die private Sportwirtschaft wie auch die Kulturwirtschaft wachsende Märkte sind. Insbesondere die auf dem Gelände befindlichen Hallen können zukünftig z.B. 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	Als Pioniernutzungen von erheblicher Bedeutung für die Standortentwicklung; perspektivisch mit komplementärer Bedeutung
Adressenbildung/ Positionierung	In Abhängigkeit von der Durchführung von Kultur-Events (LGS) bzw. herausragenden Sportveranstaltungen (Olympia)

Nutzungseignung / Räumliche Potentiale	Großes Potenzial für unterschiedliche Sport- und Kulturnutzungen (Open-Air-Events, Ateliers usw.) Nutzung von vorhandenen Sporteinrichtungen (In- und Outdoor)
Regionale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	In Abhängigkeit von der Durchführung von Kultur-Events bzw. herausragenden Sportveranstaltungen (s.o.)
Lokale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Potenzial für die Bedeutung als historischer Ort mit Möglichkeiten für Aneignung durch Kunst und Kultur; dabei (temporäre) Flächen- und Gebäudeaneignung als Pioniernutzung vorstellbar. Vereinsnutzung bereits vorhanden
Wichtige Synergien/ Vernetzungen	Hohe Abhängigkeit von Kompatibilität mit anderen Themenfeldern wie Gesundheit, Tourismus und Wohnen
Erschließung	Straße (ggf. mit Boot)
Arbeitsplatzeffekte	Abhängig von Aneignungsintensität; grundsätzlich nicht sehr hoch
Polit. Beschlusslage	„Sport“ und „Kultur“ sind Nutzungsbausteine der derzeitigen Beschlussfassung
Hauptprobleme der Umsetzung	Fehlende öffentliche Gelder zur Umsetzung von Projekten, perspektivische Unverträglichkeiten (Lärmemissionen)
Fazit:	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. Der Bestand an Sport- und Freizeiteinrichtungen stellt aber auch eine wichtige Infrastruktur für die lokale Bevölkerung dar.

Gewerbe

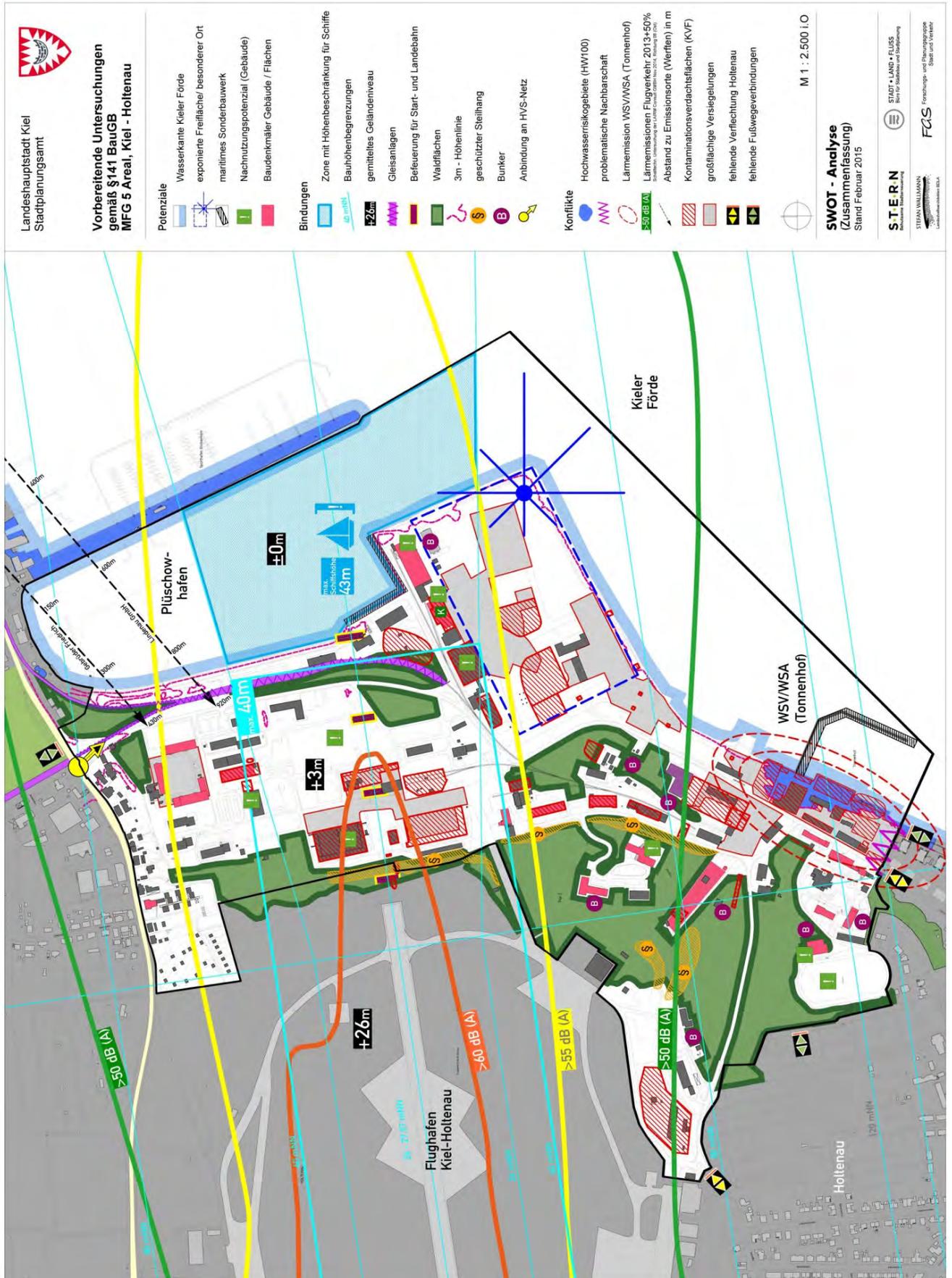
Mit der Orientierung auf Teile einer maritim-orientierten gewerblichen Nachnutzung soll die verkehrstechnisch gute, quadromodale Erschließung des ehemaligen MFG 5-Areals optimal genutzt werden. Insbesondere der Nordbereich stellt einen weiteren Trittstein zwischen Airpark und Friedrichsorter Gewerbe-/Industriestandorten dar. Zudem kann dem Problem des unzureichenden Gewerbeflächenangebots der LH Kiel durch die Bereitstellung größerer Areale Rechnung getragen werden. Im Rahmen der aktuellen Nachnutzungsdebatte wird eine Ausrichtung auf produzierendes Gewerbe mit maritimen Bezug favorisiert, wobei jedoch die Profilierung des Standortes nicht außer Acht gelassen werden darf (z.B. Klimaneutraler Gewerbepark, Zero Emission usw.).

Von grundsätzlicher Bedeutung wird, vor dem Hintergrund der politischen Beschlusslage zu einem gemischt genutzten Quartier, die Abgrenzung zwischen neuer Wohn- und Gewerbenutzung (klassisch durch die Ausweisung von Mischgebieten)

sowie die konzeptionelle Integration einer qualitativ hochwertigen, uferorientierten und stadtteilverbindenden Wegeführung sein. Die erforderlichen Investitionen für eine potenziell nach Norden zu verlängernde Kaje und zur Verstärkung der Bodentragfähigkeit sind erheblich. Sie stellen somit ein finanzielles Risiko dar.

Die gewerblich orientierte Ausrichtung spricht regionale und überregionale Zielgruppen an und löst relativ hohe Arbeitsplatzeffekte, insbesondere im Dienstleistungsbereich aus. Die politische Beschlusslage zum mischgenutzten Quartier wird bei einer kompletten gewerblichen Nachnutzung nicht berücksichtigt und wird u.a. aufgrund der Lärmschutzproblematik kaum 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	Produzierendes Gewerbe (mit maritimen Bezug nur bedingt ein Zukunftsthema)
Adressenbildung/ Positionierung	Alleinstellungsmerkmal höchstens in der regionalen Konkurrenz Als Modellvorhaben mit Fokus auf CO ₂ -freies Gewerbe auch mit überregionaler Bedeutung
Nutzungseignung / Räumliche Potentiale	Großes Potenzial für einen Gewerbestandort an der Förde (Fläche, Lage, Anbindung) mit quadromodaler Erschließung
Regionale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Potenzial für Standort mit regionaler Bedeutung (s.o.)
Lokale Bedeutung/ Zielgruppenansprache	Bereitstellung von „normalen“ Gewerbeflächen in unterschiedlichen Größen und nur geringen Einschränkungen zur Bebaubarkeit
Wichtige Synergien/ Vernetzungen	Mögliche Synergien im Gewerbeband zwischen Airpark und Friedrichsort
Erschließung	Straße, Schiene und Wasser (ggf. mit Flugzeug) eher unproblematisch
Arbeitsplatzeffekte	Schaffung einer Vielfalt von Arbeitsplätzen (Produktion, Montage, Verwaltung, Dienstleistungen, Forschung und Entwicklung usw.)
Polit. Beschlusslage	Als ein Nutzungsbaustein kompatibel mit der derzeitigen Beschlussfassung
Hauptprobleme der Umsetzung	Hohe Kosten u.a. für Gründung von Kaje und Schwerlastfläche auf der Plateaufläche Teilweiser Verzicht auf attraktive öffentliche Durchwegung und Zugang zum Fördeufer,
Fazit:	Es existiert ein großes Potenzial für eine Nachnutzung mit dem Schwerpunkt Gewerbe insbesondere in den nördlichen Bereich u.a. (wg. Fluglärm).



Plan 12: Swot-Analyse

6. Prozess der Leitbild- und Konzeptentwicklungen unter Beteiligung der Öffentlichkeit

Die nachfolgenden Ausführungen stellen eine Zusammenfassung von Arbeitsschritten dar, die – über die Situationsanalyse zum Untersuchungsgebiet hinaus – in den mehr als drei Jahre dauernden Diskussionsprozess vollzogen wurden. Die Leitbildentwicklung konnte wegen der herausragenden Lage des Areals und den vielen Wünschen, die in den verschiedensten Gesprächen und Veranstaltungen vorgetragen wurden, nur prozesshaft erfolgen. Im nachfolgenden Kapitel 7 wird dann das Leitbild mit seinen Teilzielen, die die Grundlage für das Entwicklungskonzept bilden, dargestellt.

6.1 Der Beginn der Leitbilddiskussion

Die in den Kapiteln 2, 3 und 4 ermittelten Analyseergebnisse bildeten die Rahmenbedingungen für die Szenarien- und Leitbildentwicklung. In einer ersten Phase bis Mitte 2012 wurde die Szenarienentwicklung in Alternativen 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 mit Vertretern der LH Kiel weiter konkretisiert wurden. Ohne eine weitergehende Betrachtung der wirtschaftlichen Rahmenanforderungen dienten die Ansätze insbesondere dem Aufzeigen von Bildern und dem Anregen der Fantasie für mögliche Entwicklungsszenarien.

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

6.2 Erste Konzeptansätze

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 der Machbarkeitsstudie zur gewerblich-industriellen Nachnutzung mit dem Schwerpunkt Windenergie, Integration der LGS). 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 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur gewerblich-industriellen Nachnutzung mit dem Schwerpunkt Windenergie dient, beinhaltet der Konzeptansatz 1 Teilflächen u.a. für Gewerbe, Tourismus, Gesundheit, Sport und Freizeit sowie Wohnen. Nachfolgender Plan verdeutlicht die Zuordnung der einzelnen Nutzungsbausteine.



Plan 13: Konzept 1 „Vernetzte Stadtteile“

6.3 Der Prozess der Leitbildentwicklung und der Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Leitbild- und Beteiligungsprozess wurde konkret im Februar 2012 gestartet, denn zu diesem Zeitpunkt fand eine erste Präsentation der beiden Nutzungskonzepte „Vernetzte Stadtteile an der Förde“ und „Gewerbe/Industrie“ im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung der Ortsbeiräte Pries/Friedrichsort und Holtenau statt.

Mit der Vorlage des Zwischenberichts im Mai 2012 ergab sich eine Diskussion sowohl auf verschiedenen Fachebenen wie auch im politischen Raum. Demzufolge wurden die Ergebnisse des Zwischenberichts im Ausschuss im August 2012 vorgestellt. Die zwei in ihrer inhaltlichen Ausrichtung recht unterschiedlichen Leitbilder und Nutzungskonzepte führten zu einer in Teilen kontroversen Diskussion, bei der die Themen Schaffung von Arbeitsplätzen und Wohnen häufig zur Polarisierung beitrugen.

Da die Entwicklung des MFG 5-Areals aus Sicht vieler Beteiligter eine große Chance für die LH darstellt, wurde, um den Prozess der Bürgerbeteiligung zur Entwicklung des Areals zu intensivieren, im September 2012 ein erster Bürgerdialog zum Thema „Neue Ideen zur Entwicklung der Stadt an der Förde“ durchgeführt. Ziel dieser Veranstaltung, an der ca. 100 Personen teilnahmen, war es, aus gesamtstädtischer Perspektive das Thema der Konversion der ehemals militärisch genutzten Fläche zu erörtern.

Da zwischenzeitlich auch das Thema der Wohnraumversorgung immer wichtiger wurde, wurde im März 2013 ein zweiter Bürgerdialog zu den Perspektiven des Kieler Wohnungsmarktes und zu den möglichen Nutzungen an der Kieler Förde durchgeführt. In

der Veranstaltung, an der ca. 150 Personen teilnahmen, wurde ein deutliches Plädoyer zur Schaffung von Wohnungen auf dem ehemaligen MFG 5-Areal erkennbar. Ebenso wurde immer wieder deutlich, dass zur nahezu allseits gewünschten Vernetzung der Ortsteile Holtenau und Pries/Friedrichsort das MFG 5-Areal eine bedeutende Funktion übernehmen soll.

Um weitere Beteiligungsformen für den Entscheidungsprozess aufzubereiten, wurde im Anschluss an die öffentlichen Veranstaltungen eine Perspektivenwerkstatt (vgl. Darstellungen im Kapitel 9) vorbereitet und im September 2013 durchgeführt. Der einhellige Tenor der beteiligten Personen war relativ schnell gefunden: Für eine rein gewerbliche Nutzung ist das Gelände viel zu schade. Es muss ein vielfältiges Nutzungskonzept gefunden werden, das die Besonderheiten der einzelnen Räume und Orte optimal nutzt.

Ergebnis der Perspektivenwerkstatt: Als Fazit wurde sowohl innerhalb der Kinder- und Jugendbeteiligung, in den Workshops für Erwachsene, wie auch in dem anschließenden Internet-Diskussionsforum eine eindeutige, vorherrschende Positionierung für ein mischgenutztes Quartier festgestellt.

Aufgrund dieses eindeutigen Bürgervotums wurde durch die Verwaltung eine Beschlussvorlage zur Weiterführung der VU gemäß § 141 BauGB für das ehemalige Areal des MFG 5 in Kiel-Holtenau auf der Basis der im Zwischenbericht dargestellten Konzeptidee „Vernetzte Stadtteile“ (Drucksache-Nr. 0491/2012) erstellt. In diese Vorlage wurde auf Antrag der Ortsbeiräte Pries/Friedrichsort und Holtenau die Prüfung der Erschließung über die B 503 und die Untersuchung der Zwischennutzung von z.B. Sportanlagen, Radweg aufgenommen.

Am 21.11.2013 wurde die Beschlussvorlage durch die Ratsversammlung der LH Kiel beschlossen und der Diskussionsprozess um die unterschiedlichen Nutzungskonzepte und den zugrunde liegenden Leitbildern abgeschlossen.

Im Anschluss daran wurden die Arbeiten zur Präzisierung der Planung sowie zur Erstellung des Entwicklungskonzeptes weitergeführt.

7. Integriertes Entwicklungskonzept

Nachdem nahezu 100 Jahre lang das MFG 5-Areal von der städtebaulichen Entwicklung der LH Kiel abgetrennt war, gilt es nunmehr mit der Entwicklung eines vitalen mischgenutzten Quartiers mit Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Segeln, Tourismus, Sport und Gemeinbedarfsflächen neue Nutzungen zu implementieren und dieses Quartier mit den umgebenden Stadtteilen siedlungsstrukturell und städtebaulich zu verknüpfen. Im Folgenden wird das Entwicklungskonzept dargestellt und Teilziele näher erläutert.

7.1 Leitbild und Teilziele

Die nachfolgend dargestellten Teilziele waren Bestandteil des Erläuterungsberichtes zur Trägerbeteiligung im August 2014 und stellen somit die Grundlage für das integrierte Entwicklungskonzept dar. Dieses Konzept wurde in dieser Form auch in einer gemeinsamen Sitzung der Ortsbeiräte Pries/Friedrichsort und Holtenau (02.09.2014) und im Bauausschuss der LH Kiel (04.09.2014) vorgestellt. Die Teilziele greifen zudem u.a. die folgenden Untersuchungen und Erkenntnisse auf:

- Zwischenbericht der Vorbereitenden Untersuchungen vom Mai 2012
- Vielfache Abstimmungen innerhalb der Verwaltung und Politik
- Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern während des fast vierjährigen Planungsprozesses

a) Das Gelände des MFG 5 ist in Anbindung an die umgebenden Stadtteile mit dem Ziel eines mischgenutzten Stadtteils zu entwickeln. Die Entwicklung des Standortes hat eine wichtige Impulswirkung für die gesamte Kieler Stadtentwicklung.

Das erstellte Entwicklungskonzept für den Untersuchungsbereich berücksichtigt die politische Zielsetzung eines mischgenutzten Quartiers. Unter dem **Leitbild „Vernetzte Stadtteile an der Förde“** ist das Gebiet neben dem Wohnen durch gewerbliche Strukturen (klassisches produzierendes und maritimes Gewerbe) geprägt. Die Gesundheitswirtschaft stellt sich neben dem Freizeitsektor als imagebildender Leitgedanke des Konzeptes dar. Damit gewinnt das Untersuchungsgebiet die Funktion eines neuen Wirtschafts- und Wohngebiets für die Stadt Kiel. Gleichzeitig wird durch die geplante Entwicklung die Zugänglichkeit und Attraktivität des Förderufers und damit Kiel als maritimes, touristisches Ziel gestärkt. In diesen Funktionen ist der Standort weiterzuentwickeln.

b) Im Untersuchungsgebiet ist ein ausreichendes Flächenpotenzial für Gewerbe vorzuhalten, um Kiel als Wirtschaftsstandort zu stärken und die Bereitstellung von Flächen zur Schaffung von Arbeitsplätzen für die Kiel Region zu ermöglichen.

Mit einem Potenzial von ca. 17,3 ha gewerblich nutzbarer Fläche (Nettobauland) – im Sinne von Produktion - in unmittelbarer Nähe zum seeschifftiefen Fahrwasser verfügt das Entwicklungskonzept über ein großes potenzielles Gewerbeflächenangebot. Integrale Bestandteile der städtebaulichen Gesamtplanung sind die Bereitstellung von Flächen für klassisches produzierendes Gewerbe im Teilbereich 1 „Gewerbe Nord“ und im mittleren Teilbereich 2 – weitere 12,2 ha -für ein maritimes Quartier mit vielfältigen, öffentlich eingebundenen Gewerbebereichen mit Schwerpunkt auf Forschung und Entwicklung sowie Gesundheits- und Freizeitwirtschaft.

c) Im Untersuchungsgebiet ist die Versorgung mit Wohnungen für verschiedene Bevölkerungsschichten abzusichern. Dabei stehen besonders Familien im Fokus. Entsprechende Wohnangebote sind bereitzustellen.

Dem ehemaligen MFG 5-Areal fällt eine große Bedeutung bei der erforderlichen Baulandaktivierung für einen Wohnungsneubaubedarf von ca. 9.500 WE bis 2025 in Kiel zu. In Anbindung an den südlich gelegenen Stadtteil Holtenau werden auf dem Gelände erhebliche Flächen als Wohnbaupotenzial vorgesehen. Die geplanten bis zu 1.200 WE sind vorrangig mehrgeschossig als Miet- und Eigentumswohnungen mit unterschiedlichen Wohnungsgrößen zu entwickeln. Als prägende städtebauliche Typologie ist ein urbaner, mehrgeschossiger Wohnungsbau vorgesehen, bei dem auch öffentlich geförderter Wohnraum einzubeziehen ist.

d) Die maritimen Alleinstellungsmerkmale Kiels sind im Untersuchungsgebiet weiter auszubauen und Angebote für den Tourismus sowie die Gesundheitswirtschaft sind zu schaffen.

Kiel ist das maritime Zentrum Schleswig-Holsteins. Das ehemalige MFG 5-Areal profitiert durch die direkte Anbindung an die Förde, die Anbindung an Holtenau und den Nord-Ostsee-Kanal sowie den bestehenden Plüschowhafen. Der Bau der Promenade als Freizeitrasse mit Anbindung an die nördlichen Gebiete Kiels stärkt den Freizeit- und Tourismuswert des Gebietes. Durch die Anbindung an die Förde-Fährlinie, den Bau von Hotels, Boardinghäusern und weiteren Angeboten im Bereich Wellness, Kultur, Sport, Segeln und Gesundheit kann der Standort auch eine wichtige Tourismusfunktion übernehmen. Im mittleren Teilbereich (vgl. Kapitel 7.2.2) sind daher möglichst Gewerbebetriebe und Forschungseinrichtungen, z.B. aus der Gesundheits- und Freizeitwirtschaft, anzusiedeln.

e) Eine neue Nord-Süd-Verbindung für den Personen-, Fahrrad- und ÖPNV-Verkehr ist zu schaffen.

Die Stadtteile Holtenau, Pries und Friedrichsort sollen im Sinne vernetzter Stadtteile an der Förde miteinander verbunden werden. Neben dem Anschluss Schusterkrug an das städtische Straßennetz erfolgt eine weitere Anbindung an das Netz im Bereich des Knotens Holtenau an die B 503. Eine Erschließung über das Straßennetz in Holtenau ist für südl. gelegene Wohnbauflächen vorgesehen. Um eine komplette Durchfahung an der Wasserkante für den motorisierten Individualverkehr zu unterbinden, sollen die Verkehre über den Parkplatz P 3 im Sinne einer Wendeschleife geführt werden. Für den Busverkehr werden gesonderte Durchfahrmöglichkeiten, z.B. durch versenkbare Poller, geschaffen. Für Fußgänger- und Fahrradverkehre wurden im Westen und Süden die bisher verschlossenen Tore geöffnet.

f) Die Erreichbarkeit des Ufers für die Bevölkerung und die Anbindung des Stadtteils an die umgebenden Stadtteile ist zu gewährleisten und abzusichern. Ufer- und Wanderwege sind in das übergeordnete Erholungssystem einzugliedern.

Da gegenwärtig die ehemalige Militärliegenschaft nur eingeschränkt und provisorisch für eine öffentliche Durchwegung des Voruntersuchungsbereiches zur Verfügung steht, soll die Nord-Süd-Verbindung zwischen Pries/ Friedrichsort und Holtenau als Fördewanderweg im Sinne einer Freizeitrasse ausgebaut werden und soweit möglich entlang des Ufers verlaufen. Zusätzlich ist auch ein Wanderweg entlang der Hangkante vorgesehen.

g) Der Biotopverbund ist zu schützen und auszubauen.

Die bestehenden Waldflächen (ca. 17,6 ha) waren bisher für die Kieler Bevölkerung nicht zugänglich, stellen aber für das Untersuchungsgebiet und den angrenzenden Stadtteil Holtenau ein großes Potenzial dar, das insbesondere für Erholungszwecke genutzt werden soll. Die Entwicklung soll behutsam erfolgen. Ebenso gilt es, die Biotopverbindungen zum Biotopverbundraum Stekendammsau zu sichern und Wegeverbindungen in diesen Naturraum herzustellen.

7.2 Räumliches Entwicklungskonzept

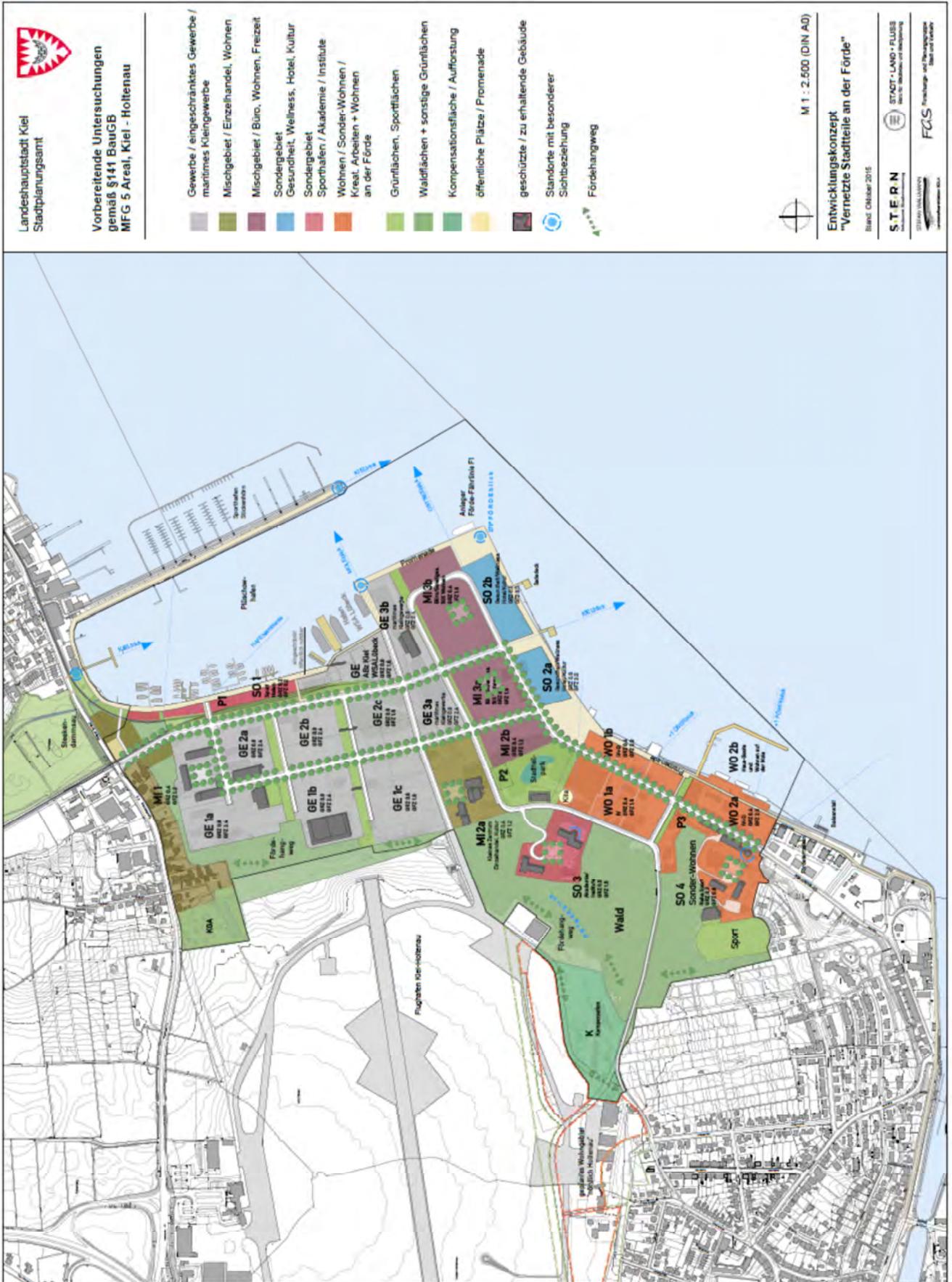
Aus den bisher durchgeführten Voruntersuchungen wurden konkrete Maßnahmen zur Entwicklung des MFG 5-Geländes abgeleitet. Im Folgenden werden die konkreten räumlichen Maßnahmenbereiche und Maßnahmen dargestellt sowie erläutert.

Das Untersuchungsgebiet mit einer Größe von ca. 125,5 ha wird in drei Teilbereiche mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten aufgeteilt:

- Der Teilbereich 1 „Gewerbe Nord“ umfasst Flächen mit vorwiegend Gewerbenutzung, einem Mischgebiet, einer bestehenden Kleingartenanlage und dem Sondergebiet Sporthafen.
- Der Teilbereich 2 „Maritimes Quartier“ umfasst Flächen mit Gewerbe-, Mischnutzung sowie den Sondernutzungen Gesundheit, Wellness, Kultur und Tourismus und der Sondernutzung Akademie/Institut.
- Der Teilbereich 3 „Wohnen im Süden“ umfasst Flächen mit vorwiegender Wohnnutzung unterschiedlicher Ausprägung, dem Strand und Sportflächen.

Des Weiteren finden sich auf dem Gelände Waldflächen mit ca. 17,6 ha, eine Aufforstungsfläche zur Kompensation für Eingriffe in Natur und Landschaft mit ca. 3,2 ha sowie ca. 45 ha Wasserflächen der Innenförde bzw. des Plüschowhafens.

Grundsätzlich muss darauf hingewiesen werden, dass das erarbeitete Entwicklungskonzept nicht als starres Planungskonzept zu verstehen ist, da die Gesamtentwicklung der Flächen sich über mehr als ein Jahrzehnt erstrecken kann. Demzufolge bedarf es im weiteren Planungsprozess eines hohen Maßes an Flexibilität bezüglich der Nutzungsbausteine, da diese jeweils der Nachfragesituation angepasst werden müssen.



Plan 14: Entwicklungskonzept „Vernetzte Stadtteile an der Förde“

7.2.1 Maßnahmenbeschreibung für den Teilbereich 1: Gewerbe Nord

Dieser Bereich wird mit der Anbindung vom Schusterkrug her als Gewerbegebiet mit einer Gesamtfläche von rund 17,3 ha erschlossen. Das bestehende Mischgebiet am Schusterkrug (MI 1) und die Kleingartenanlage bleiben erhalten und werden durch den zu erhaltenden Waldbestand von dem zukünftigen Gewerbegebiet räumlich abgeschirmt. Der südlich angrenzende Bereich wird als Gewerbegebiet ausgewiesen. Durch die Nähe zum nördlich angrenzenden Mischgebiet müssen potenzielle Nutzungskonflikte im Rahmen der Ansiedlungsverhandlungen und im Bebauungsplanverfahren beachtet werden.

Die Gewerbegebietserschließung erfolgt über die von der Strandstraße westlich abknickende neue Straße, die dann weiter in Richtung Süden geführt wird und über einen neuen Anschluss an den Knoten Holtenau und damit an die B 503.

Die Sporthalle Nord **im Gebiet GE 1b** soll für die weitere Nutzung gesichert werden.

Die östlich der Strandstraße gelegene Waldfläche im Eingangsbereich an der Kreuzung Schusterkrug bleibt als Durchwegung zur Promenade und zum Plüschowhafen erhalten.

Das bisher als Wache am Schusterkrug genutzte Gebäude soll als Informationsgebäude oder als Schaustelle für das Entwicklungsgebiet genutzt werden. Über diesen Bereich sind in der weiteren Planung auch die Fortführung der Promenade bis zum Sportboothafen Stickenhörn und die Anbindung an den Naturraum Stekendammsau abzusichern.

Im nördlichen Teil des Plüschowhafens (**Sondergebiet SO 1**) soll die sportliche Wassernutzung (insb. Segeln) gestärkt werden. Zudem wird in diesem Teil die Promenade, die sich im Teilbereich 2 anschließt fortgeführt werden.

Die südliche am Plüschowhafen gelegene Fläche GE Tonnenhof wird als neuer Standort für die Einrichtungen des ABz Kiel des WSA Lübeck (vornehmlich Tonnenhof) vorgesehen. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde unter Einbeziehung der WSV und der BImA die Machbarkeit der Standortverlagerung zu diesem Standort hin, belegt (vgl. Darstellungen im Kapitel 7.3.1).

Eine öffentliche Durchwegung dieses Areals ist durch eine Uferpromenade vorgesehen. Falls dies zukünftig aus betriebsbedingten Gründen absolut ausgeschlossen ist, sollte eine Wegeverbindung westlich des neuen Tonnenhofareals erfolgen.

Ein Umschlagplatz für das Gewerbeareal könnte planerisch nördlich der angedachten Fläche für den ABz Kiel entwickelt werden, falls sich ein ausreichender Bedarf feststellen lässt. Im Rahmen eines Logistikgutachtens erfolgte der Hinweis, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (u.a. Bauhöhenbeschränkung und damit kein leistungsfähiger kontinuierlicher Umschlag möglich, Größe und Art des Areals) eine Nutzung der Wasserkante durch die potentiellen Betriebe nicht zu erwarten ist. Eine solche Hafenanbindung sollte als wichtiger Standortvorteil für eine Gewerbefläche dennoch planerisch nicht aufgeben werden.

Wegen der zu erwartenden fehlenden Nachfrage und der festgestellten Unwirtschaftlichkeit wird diese Empfehlung nicht verfolgt.

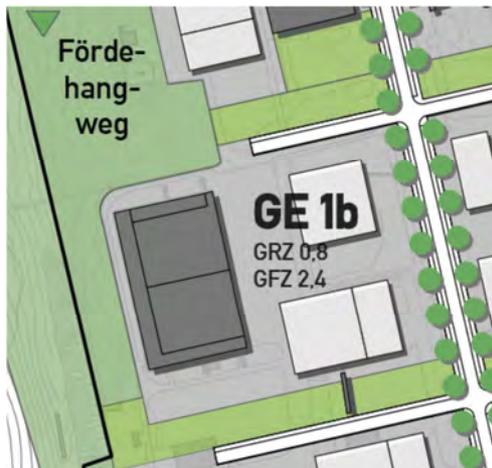


Abb. 22: Ausschnitt aus dem Lageplan, Gewerbe Nord, beispielhafte Darstellung des Maßes der städtebaulichen Nutzung

7.2.2 Maßnahmenbeschreibung für den Teilbereich 2: Maritimes Quartier

Der **Teilbereich 2 „Maritimes Quartier“** ist geprägt durch Angebote für eine lebendige urbane Nutzungsmischung: Wohnen und Gewerbebenutzung gemischt mit hohem Freizeitanteil und touristischer Ausrichtung. Es wird ein breiter Spielraum zur bedarfsgerechten Entwicklung des Gebietes und zur gewünschten Ausgestaltung als „maritimes Quartier“ ermöglicht.

Die Festsetzung großer Teile des Gebiets als Mischgebiet dient auch als „Pufferzone“ zwischen dem nördlichen Gewerbegebiet und dem südlich angrenzenden Wohngebiet. Die **Gewerbegebiete 3a und 3b** im Übergang zum nördlichen Teilbereich „Gewerbe Nord“ sollen insbesondere die Möglichkeit zur Ansiedlung maritimer gewerblicher Nutzungen bieten. Die zukünftige Gewerbebenutzung darf Wohnen/Tourismus und Erholung nicht wesentlich stören und sollte deshalb auch durch Betriebe der Gesundheitswirtschaft, Freizeit oder Büros geprägt sein. Die Versorgung mit wohnortnahe Grün ist in den einzelnen Baufeldern sicherzustellen.

Die am Ufer entlang geführte **Promenade** wird als 12 m breite Freizeittrasse mit Angliederung attraktiver Angebote dem Quartier seine Prägung geben. Die zur Förde ausgerichteten Plätze bieten genauso wie die angegliederten Badedecks und den dort geplanten Anleger für die Förde-Fährlinie weitere Möglichkeiten zur Ausgestaltung der Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten.

Insbesondere der Bereich westlich des **Baufelds MI 2b** stellt durch seinen hohen geplanten Anteil an Grün eine Überleitung zur südlichen Wohnbebauung dar. Hier kann neben dem geplanten Stadtteilpark mit einer vorgesehenen Größe von ca. 17.500 m² auch ein Standort für die soziale Infrastruktur (Kita) vorgehalten werden. Zudem ist in diesem Teilbereich ein öffentlicher Parkplatz (P 2) zur Erschließung der wasserbezogenen Erholungsmöglichkeiten vorgesehen.

Im nördlich angrenzenden **Mischgebiet MI 2a** wird ein kleines Zentrum, ggf. mit Einzelhandelseinrichtungen zur Versorgung des Quartiers und kulturellen Angeboten die Versorgung der Bevölkerung sowie der Arbeitskräfte sicherstellen. Die in diesem Bereich zu

erhaltenden Kulturdenkmäler, z. B. das ehemalige Feuerwehrgebäude, sollten insbesondere einer kulturellen Nachnutzung (z.B. Galerie oder Werkstätten) zugeführt werden.

In den **Gewerbegebieten 3a und 3b** gilt es unter Erhalt der denkmalgeschützten Werkstatthalle und potenziellem Erhalt einer weiteren Halle maritimes Kleingewerbe anzusiedeln, welches den Charakter des Teilbereichs als „maritimes Quartier“ unterstützt. Die **Mischgebiete 3a und 3b** bieten Platz für die spezielle Ansiedlung von Büros, Forschungseinrichtungen und Unternehmen der Gesundheitswirtschaft. In diesen Bereichen soll zudem ca. 50 % Wohnnutzung vorgesehen werden. In den Baufeldern soll auch wohnungsnahes Grün mitgeplant werden.

Die **Sondergebiete 2a und 2b** bieten Flächen für freizeit- und tourismusorientierte Nutzungen mit Wasserbezug. Hier sind Standorte für Hotels, Kultureinrichtungen oder Gesundheits-/Wellnessbetriebe geplant.

Im **Sondergebiet SO3 „Akademie und Institute“** befindet sich auf der Teilfläche im Oberland attraktiv eingebettet in die Waldbestände des Fördehangs das einzigartige Gebäudeensemble aus den 1930er Jahren mit seinen denkmalgeschützten Gebäuden, u.a. dem ehemaligen Offiziersheim. Das Gesamtensemble eignet sich insbesondere für die Nutzung als Akademie oder Institut und wird als Sondergebiet eingestuft. Auf Teilflächen können unter Einhaltung des Waldabstandes behutsame bauliche Ergänzungen erfolgen.

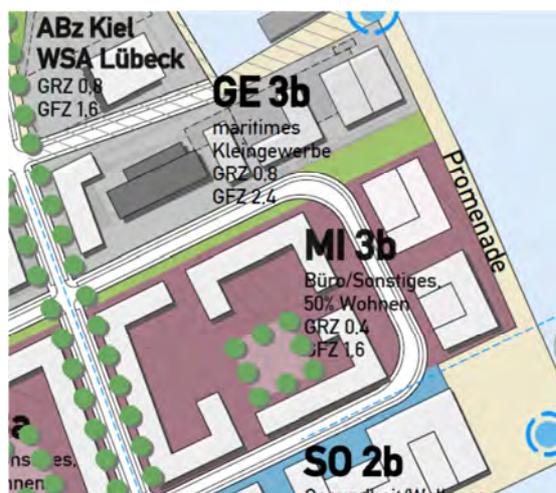


Abb.23: Ausschnitt aus dem Lageplan, Maritimes Quartier, beispielhafte Darstellung des Maßes der städtebaulichen Nutzung

7.2.3 Maßnahmenbeschreibung für den Teilbereich 3: Wohnen im Süden

Der südliche Teilbereich schließt sich an den Stadtteil Holtenau an und zeichnet sich durch mehrgeschossigen Wohnungsbau aus. Die Strandstraße gliedert die Wohnbebauung in einen zum Wasser orientierten und einem zum Wald orientierten Bereich. Die Stärkung der Wohnfunktion ist auch ein Ziel der gesamtstädtischen Entwicklung Kiels und wurde im Beteiligungsprozess von der Kieler Bürgerschaft ebenso wie von den Ortsbeiräten Holtenau und Pries/Friedrichsort gefordert.

In dem Baufeld **WO 2b „Wohnen an der Mole“** sind Anlagen mit besonderem Charakter, u.a. Hausboote am Ufer und dauerhaft verankerte Häuser auf der Mole, geplant. Aufgrund des unmittelbaren Wasserbezugs kann dieser Bereich gemeinsam mit den südlich

anschließenden Förderterrassen und der Badeanstalt sowie dem nördlich anschließendem Baufeld **WO 1b „Wohnen am Wasser“** in der Lage sein, die Attraktivität und die städtebauliche Entwicklung des gesamten Areals in besonderem Maße zu fördern. Die in diesem Teilbereich derzeit noch befindlichen Einrichtungen des WSA/WSV (ABz Kiel) müssen zur Realisierung dieser Planungsabsichten vollständig verlagert werden.

In dem **Sondergebiet 4 „Wohnen, Reha, Sport“** findet sich mit den zu erhaltenden und nachzunutzenden zwei Stabsgebäuden sowie den eingeschossigen Unterakunftsgebäuden der älteste Gebäudebestand aus der Gründungszeit vor dem Ersten Weltkrieg. Auf dem Oberland werden diese Gebäude durch den attraktiv gelegenen Sportplatz und die nicht als Sporthalle nachnutzbare Sporthalle Süd ergänzt. Diese Sporteinrichtungen wurden bis zur Verlagerung des Marinefliegergeschwaders 5 von Vereinen aus den umliegenden Stadtteilen genutzt. Auf Grund der Topographie und des hohen Waldanteiles kann dort nur in geringem Umfang eine Ergänzung mit Neubauten erfolgen. Hier bieten sich Sonderwohnformen, die ergänzt werden können durch Reha-Einrichtungen mit Sportbezug, Gästehäusern oder ähnlichen Nutzungen, an. Zudem wird dieses Areal auch durch die „Hangstraße“ mit dem Stadtteil Holtenau im Oberland verbunden.



Abb. 24: Ausschnitt aus dem Lageplan, Wohnen im Süden, beispielhafte Darstellung des Maßes der städtebaulichen Nutzung

7.2.4 Sektorale Themen

In den nachfolgenden Teilkapiteln werden die in den drei Teilbereichen vorgesehenen einzelnen sektoralen Maßnahmen dargestellt. Es muss jedoch vorsorglich darauf hingewiesen werden, dass in dem anstehendem zehnjährigem Planungs- und Umsetzungsprozess noch Änderungen hinsichtlich der erforderlichen Maßnahmen zu erwarten sind.

7.2.4.1 Öffentliche Infrastruktureinrichtungen

Eine perspektivische Planung der Bildungsinfrastruktur muss bei der anvisierten Zahl von bis zu 1.200 Wohneinheiten unter Berücksichtigung der Wohnungstypen und -größen sowie der Versorgungssituation der angrenzenden Stadtteile erfolgen. Im Zuge der Konkretisierung der Ausgestaltung des geplanten Wohnungsbaus sollte im Rahmen des geplanten

städtebaulichen Wettbewerbs und der nachfolgenden Präzisierung des städtebaulichen Konzeptes eine zeitgleiche Planung der Infrastruktur erfolgen. Kindergärten müssen wohnortnah geplant werden, für einen Grundschulstandort ist die Versorgungssituation in den angrenzenden Stadtteilen, insbesondere in Holtenau, zu überprüfen. Im Entwicklungskonzept wird westlich des zentralen Bereichs MI 2b zusammen mit den Anlagen öffentlichen Grüns ein Kita-Standort dargestellt.

Im Stadtteilpark werden Ausstattungselemente eines öffentlichen Spielplatzes integriert.

Die wohnungsnahen privaten Spielplätze werden auf den Baugrundstücken entstehen, deren Größe dafür ausreichend ist.

Die **Sporthalle** im Norden und der Sportplatz im Süden sollen dauerhaft gesichert werden. Weitere Sportangebote sind im Rahmen eines Freizeit- und Tourismuskonzeptes zu prüfen.

7.2.4.2 Technische Infrastruktur

Das Untersuchungsgebiet ist über die Straße, die Schiene (nur Güterverkehr), über See (seeschifftiefes Wasser) und aus der Luft (Verkehrslandeplatz Kiel-Holtenau) zu erreichen.

Die äußere Erschließung des Geländes erfolgt über den nördlichen Knotenpunkt Schusterkrug/Prieser Strand und Strandstraße, die auch die Regelung über eine LSA umfasst. Die Leistungsfähigkeit des Knotens kann zu Spitzenzeiten eingeschränkt sein, wenn das gesamte Gebiet in Nutzung genommen ist. Ein weiterer Anschluss an das öffentliche Straßennetz ist auch wegen möglicher Störungen an dem Knoten und in der Konsequenz die temporär fehlende Erreichbarkeit des neuen Quartiers, zu berücksichtigen. Dies entspricht auch dem Auftrag der Ratsversammlung, eine direkte Anbindung an die B 503 zu prüfen. Im Verfahren hat sich jedoch gezeigt, dass eine dritte Anschlussstelle im Abschnitt Holtenau/Friedrichsort an die B 503 wegen des geringen Abstands zwischen den Anschlussstellen aus verkehrstechnischen Gründen nicht zulässig ist. Hinsichtlich der Erschließung weiterer potenzieller Baufelder südl. des Flughafens, außerhalb des Untersuchungsraumes, wird ein Straßenzug mit Anschluss an den Knoten Holtenau weiter geprüft. Dieses Erschließungsgutachten beinhaltet auch die Fragestellung hinsichtlich der Leistungspotentiale weiterer angrenzender Straßen.

Um die Stadtteile Holtenau, Pries und Friedrichsort im Sinne vernetzte Stadtteile an der Förde besser miteinander zu verbinden, wird eine Verbindung an die südlich gelegene Strandstraße in Holtenau, insbesondere für die Fuß- und Radwegeverkehre, hergestellt. Um eine Durchfahung für den motorisierten Individualverkehr zu unterbinden, sollen die Verkehre über den Parkplatz P 3 im Sinne einer Wendeschleife geführt werden. Für den Busverkehr werden gesonderte Durchfahrmöglichkeiten, z.B. durch versenkbare Poller, geschaffen. Grundsätzlich ist für das Straßennetz die Einführung einer Tempo-30-Zone vorgesehen. Für die Errichtung einer Buslinie sind außerhalb des VU-Gebiets Straßenaufweitungen erforderlich (Kanalpackhaus, Bereich Fördeterrassen).

Die innere Erschließung des Gebietes wird über die Strandstraße geführt und durch weitere Nebenstraßen ergänzt. Die Haupterschließungsstraßen sind im Regelfall komplett neu zu erstellen, da die vorhandenen Straßenbreiten den heutigen Anforderungen nur im Ausnahmefall entsprechen. Erhaltenswerte kleinere Straßen und Wege können in das neue

Straßen- und Wegesystem eingegliedert werden, hier sind jedoch auch bauliche Maßnahmen (z.B. Einbau von Regenwasserkanälen) erforderlich.

Die Strandstraße wird in weiten Teilen erhalten und saniert. Sie wird auf eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erweitert. Alle weiteren Straßen erhalten ebenfalls eine Breite von 6,50 m, wie dem umseitigen Lageplan Straßennetz zu entnehmen ist.

Für den ruhenden Verkehr können auf dem gesamten Areal neben den Stellplätzen auf privaten Grundstücken auch solche im Straßenraum vorgesehen werden. Die Haupteerschließungsstraßen ermöglichen durch ihre Breite ein Längsparken beidseitig, Nebenstraßen im Regelfall einseitig.

Die Planung der Erschließung und Vernetzung mit den angrenzenden Stadtteilen beinhaltet die Anbindung des Gebiets an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV). Die geplante Öffnung der Strandstraße für den Stadtbusbetrieb ermöglicht künftig nicht nur die direkte Erschließung des Gebietes durch eigene Haltestellen, sondern auch eine deutliche Verkürzung der Fahrtzeiten zwischen Holtenau und Friedrichsort. Allerdings bedarf es Anpassungen für die beengten Verhältnisse im Bereich des Kanalpackhauses (südwestlich des Untersuchungsgebietes) und im Bereich der Fördeterrassen, da dort kein Begegnungsverkehr Bus-Bus möglich ist. Für die attraktive Gestaltung eines Wohnstandortes und die Anbindung des neuen Gewerbestandortes für die zukünftigen Arbeitskräfte ist dies unbedingt erforderlich. Im Bereich der Plateaufläche im Bereich der südöstlichen Eckausbildung ist ein Anleger für die Förde-Fährlinie geplant, dieser ist als Bestandteil der touristischen Ausrichtung Teil der Gesamtkonzeption.

Bei der technischen Infrastruktur wurde der Bestand untersucht und ermittelt, inwieweit dieser weiter zu verwenden ist, sich in das Planungskonzept eingliedern lässt bzw. inwieweit Neubaumaßnahmen nötig sind. Hinsichtlich der bestehenden SW-Druckleitung wird davon ausgegangen, dass der SW-Hauptsammler im südlichen Abschnitt bis zum Baufeld **SO 2a** (Plateau) erhalten und instandgesetzt wird. Aufgrund des derzeitigen Verlaufs der Leitung nach Norden sind ein erforderlicher Rückbau des nördlichen Abschnitts und eine Neuerrichtung des SW-Hauptsammlers unter der ebenfalls neu zu errichtenden Haupteerschließungsstraße vorgesehen. Demzufolge handelt es sich um einen maßnahmenbedingten Neubau. Für das weitere Netz der SW-Leitungen erfolgt eine Zuordnung der voraussichtlich erforderlichen Leitungsquerschnitte zu den einzelnen Straßenprofilen bzw. -abschnitten.

Hinsichtlich der Gleisanlagen ist bezogen auf die ehemals militärisch genutzten Flächen der Rückbau vorgesehen. Im Rahmen des VU-Prozesses sind die Gleisanlagen entwidmet worden. Lediglich die Flächen für die Gleisanlagen, die im Eigentum der LH Kiel und die für den Anschluss an Friedrichsort erforderlich sind, sollen erhalten bleiben, wobei die Einfriedung unter Beachtung sicherheitsrelevanter Fragestellungen rückgebaut werden soll. Weitere Ausführungen sind dem Kapitel 7.3.2 zu entnehmen.

7.2.4.3 Öffentliches Grün, Freizeit und Erholung

Wesentliche Standortpotenziale des ehemaligen MFG 5-Areals sind die hohe Durchgrünung, die Wasserlage und die landschaftsbildprägenden, weitgehend bewaldeten Fördehänge mit ihrer besonderen topographischen Ausrichtung (Steilhänge). Die bestehenden Areale sind zu erhalten und behutsam weiterzuentwickeln.

Die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit einem Schwerpunktbereich „Wohnen im Süden“ erfordert zudem die Ausstattung mit attraktiven, öffentlich nutzbaren Grün- und Freiflächen. Hierzu bestehen auf dem MFG 5-Gelände ausreichende Flächenpotenziale, die es durch entsprechende Maßnahmen in den weiteren Verfahrensschritten hinsichtlich ihrer konkreten Ausgestaltung zu qualifizieren gilt.

Der Schwerpunkt der Freiflächennutzung liegt im Wasserbezug (Promenade entlang der Förde mit einzelnen Plätzen) und in den weitreichenden Waldbeständen. Hier müssen Wegebeziehungen behutsam hergestellt werden. Nutzbare wohnortbezogene Grünflächen sind innerhalb des Gebietes in den Baufeldern zu entwickeln. Im Bereich westlich des Baufeldes **MI 2b** ist der Bau einer größeren öffentlichen Grünfläche vorgesehen (Stadtteilpark mit integrierten Spielplatzangeboten).

Angebote für den Wassersport sind uferseitig zu integrieren (Schwimmen, Segeln, Bootsverleih, evtl. auch Tauchen).

Von der bestehenden Badeanstalt im Süden könnten im Sinne eines „Perlenkettenkonzeptes“ über die Promenade weitere Angebote wie z.B. Badedecks, Aussichtsplattformen südlich der Teilbereiche SO 2a und SO 2b usw. angelegt werden.

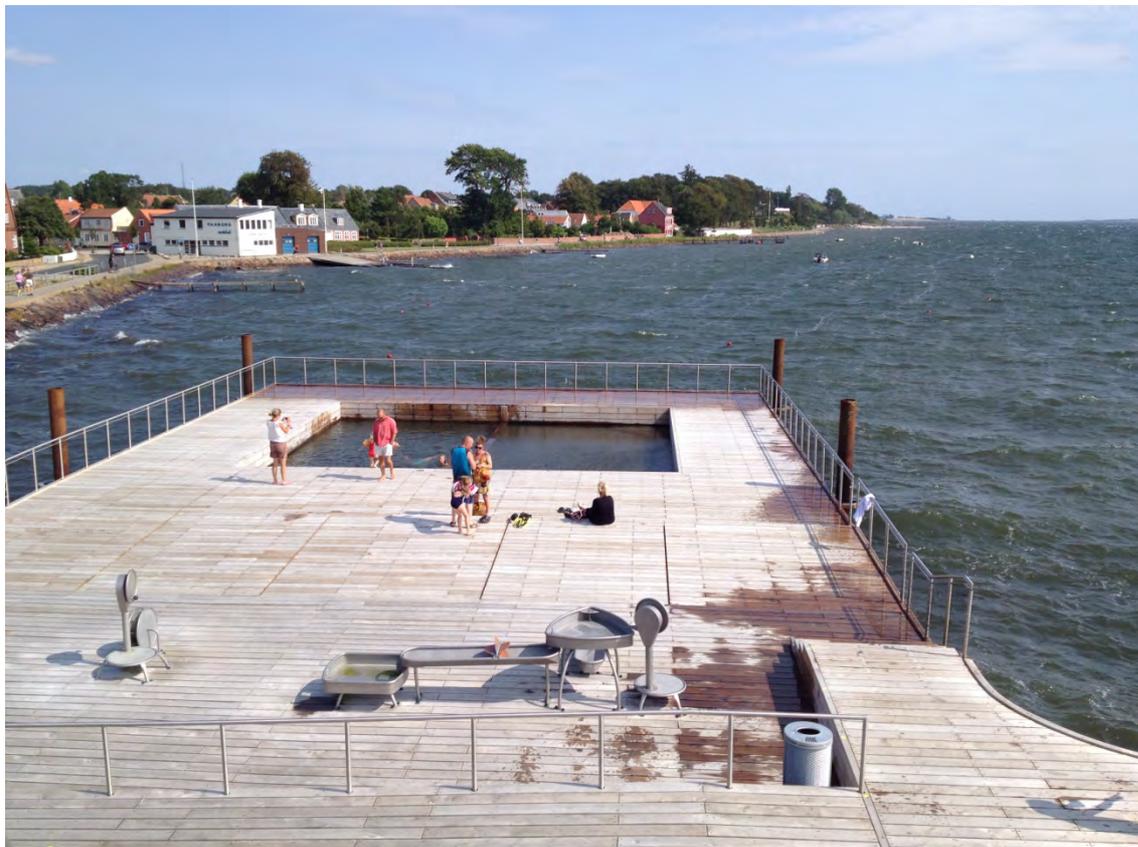


Abb. 25: Beispiel für ein Badedeck

7.2.4.4 Landschafts-, Biotop- und Artenschutz

Die zusammenhängende von Nordwest nach Südwest verlaufende Waldfläche erfüllt vor allem für den Biotopverbund wichtige Funktionen. Bisher nicht öffentlich zugängliche Waldflächen werden zukünftig behutsam für die Erholungsnutzung geöffnet. Dabei gilt es Wegebeziehungen in Nord-Süd-Richtung und in Richtung Holtenau herzustellen. Für die Sicherung, Qualifizierung und strukturelle Ergänzung der Waldflächen sind Pflegemaßnahmen erforderlich. An einzelnen Stellen (z.B. im Sondergebiet

Akademie/Institut) werden ggf. Baumfällungen zur Wiederherstellung von besonders bedeutsamen historischen Sichtachsen in Richtung Förde notwendig werden.

Weite Teil des Areals sind durch die langjährige militärische Nutzung anthropogen überformt. Die städtebauliche Entwicklung des Areals stellt dennoch einen Eingriff in die Natur- und Landschaftspotenziale dar und ist auszugleichen. Eine exakte Eingriffsprognose und -bewertung ist im Rahmen der VU nicht möglich und muss im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung erfolgen. Auch konkretisierende Ziel- und Maßnahmenformulierungen sowie Eingriffsminimierungen können erst im Rahmen vertiefender und weiterführender Analysen und Planungen erfolgen. Dabei sind die Regelungen des gesetzlichen Biotopschutzes, des Waldrechtes und des Baumschutzes selbstverständlich zu beachten. Zudem wird vorgeschlagen, eine Entrohrung der Stekendammsau zumindest im Eingangsbereich (Schusterkrug/Prieser Strand) als Ziel mit aufzunehmen und deren Machbarkeit frühzeitig zu prüfen.

Die Fläche des ehemaligen Tanklagers im Oberland dient zur Arrondierung der vorhandenen Waldflächen und stellt damit ein Flächenpotenzial für die zukünftige Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft dar.

7.2.4.5 Hochwasserschutz

In der Planung wurde die vom Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein mitgeteilte Bemessungshöhe von 3,10 m (HW200 + 50 cm Klimazuschlag) berücksichtigt, die im gesamten Gelände nur im Bereich der WSV/WSA-Flächen (insb. des Tonnenhofes) unterschritten wird. Die Geländehöhen liegen im Unterland i.d.R. zwischen 3,00 m und 5,00 m. Im Gebiet steht das HW200 bei 2,60 m (Bemessungswasserstand). Einschließlich des Klimazuschlags ergibt dies eine Höhe von 3,10 m. Bestimmte Vorhaben können auch höhere Sicherheitsanforderungen erfordern, die dann durch den Vorhabenträger oder auch im Rahmen der Errichtung der Promenaden erfüllt werden können. Die öffentliche Hochwasservorsorge endet aber gegenwärtig bei HW200 + 50 cm Klimazuschlag.

7.2.4.6 Klimagerechte Quartiersentwicklung

Städte und Gemeinden stehen vor großen Herausforderungen bei der Verringerung von CO₂-Emissionen, der Energieeffizienz, Energieerzeugung und -versorgung, dem Energieverbrauch und der Anpassung an den Klimawandel. Die Landeshauptstadt Kiel hat diese Problemlage früh erkannt und in ihrem Klimaschutzkonzept 2008 ein Bündel diesbezüglicher Maßnahmen auf die Tagesordnung gesetzt. Mit dem Konversionsprozess auf dem MFG 5-Areal bietet sich eine einzigartige Chance, die energetischen Aspekte in einem integrativen Ansatz mit stadtplanerischen, sozialen und ökonomischen Aspekten beispielhaft zu verknüpfen und die Landeshauptstadt nachhaltig und zukunftsfähig weiter zu entwickeln.

Die gemischte Quartiersentwicklung an der Förde besitzt das große Potenzial, eine erfolgreiche Doppelstrategie von Mitigation und Adaption effektiv umzusetzen. Hierzu ist es erforderlich, verbindliche Zielsetzungen frühzeitig festzulegen und in die unterschiedlichen Ebenen der Planung und Realisierung des Konversionsprozesses einfließen zu lassen. Letztendlich sind es genau diese Ansätze integrierter Stadt- und Quartiersentwicklung, die aktuell einen großen Gestaltungsrahmen bei der Einwerbung von Fördermitteln für die Stadtteil- und Infrastrukturentwicklung zulassen.

Die Konversion ist aufgrund ihres Beitrages zu einer Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und die Aktivierung von Brachflächen ein Beitrag zu einer klimagerechten Stadtentwicklung. Sie trägt unmittelbar zur Verwirklichung des Postulats der „Innen- vor Außenentwicklung“ bei. Aus einem noch weiter abzustimmenden Katalog an strategischen Handlungszielen, Planungsinstrumenten und Maßnahmen sind aus der Sicht der Gutachter insbesondere nachfolgende Konzeptbausteine für die weitere Planung und Realisierung zu berücksichtigen:

- Festlegung eines ambitionierten Klimaschutzzieles als attraktive Marketing-Botschaft und politische Willensbekundung (z.B. Leitbild Zero Emission-Gewerbepark, Passiv-Stadtteil, 100 %- Quartier)
- frühzeitige Entwicklung eines integrierten Konzeptes für die energetische Quartiersentwicklung mit Vorgabenformulierung bereits für die Wettbewerbsauslobung (insbesondere mit Festlegungen zu Neubau, Bestand, Mobilität und Energieversorgung)

- Berücksichtigung der bereits nachweisbaren sowie der prognostizierten Folgen des Klimawandels bei der Planung und Realisierung von Gebäuden, Freiflächen und Infrastrukturen
- Festlegungen zu zukünftigen Effizienzstandards und Maßnahmen zur energetischen Bestandertüchtigung
- offensive Anwendung der Steuerungsinstrumente „Bauleitplanung“ und „Verträge“
- Abstimmungen zu Regelungen in den Handlungsfeldern „Klimaschutz und Denkmalschutz“ sowie „Klimaschutz und Stadtgestalt“
- Aufbau von belastbaren Organisationsstrukturen mit einer klaren institutionellen Verankerung im Rahmen eines Vernetzungsprozesses der relevanten Kooperationspartner (Politik, Verwaltung, Wohnungsgesellschaften, Wirtschaftsverbände, Bevölkerung u.a.m.).

Insgesamt sollte die Entwicklung des neuen Stadtquartiers auf dem ehem. MFG 5-Areal frühzeitig in einen Zertifizierungsprozess für nachhaltige Quartiersentwicklung eingebunden werden (z.B. nach den Kriterien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen). Hierdurch lässt sich nicht nur die Umsetzung der Anforderungen des klimagerechten Planens und Bauens überprüfen, sondern auch die Qualitäten der Ökologie, der Ökonomie, der sozialen und funktionalen Gegebenheiten, der Mobilitätsangebote und Technik sowie der Partizipation und der Prozesse insgesamt steuern.

7.2.4.7 Lärmschutz

Grundsätzlich werden hier keine konkreten Maßnahmen erforderlich, da das schalltechnische Gutachten im Auftrag des Verkehrslandeplatzbetreibers (port of kiel) zu dem Ergebnis kommt, dass die Tag-Werte in dem angrenzenden Wohngebiet in allen Szenarien eingehalten werden können. Die Nacht-Werte sind aufgrund der geringen Anzahl der Flugbewegungen nicht zu berücksichtigen. Sollten die Flugbewegungen zu einem späteren Zeitpunkt in so extremer Weise zunehmen, dass die Emissionswerte in dem angrenzenden Wohngebiet überschritten werden, ist der Betreiber des VLP für die Realisierung passiver lärmindernder Maßnahmen (Schallschutzfenster o.ä.) verantwortlich und zahlungspflichtig, insofern ist eine umsichtige Abwägung im Rahmen der Bauleitplanung vorzunehmen. Zudem besitzt der VLP auf der Grundlage der „Landesplatz-Fluglärmleitlinie“ keinen Anspruch auf die Ausweisung von Fluglärmzonen. Sollte der Tonnenhof in den Plüschowhafen verlagert werden, ist zur Absicherung der Wohnnutzung auf dem Plateau eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen.

7.2.4.8 Kontaminationsbelastungen und Kampfmittelverdacht

Im Februar 2015 hat die LH Kiel unter Mitwirkung der BImA auf der Basis der bisherigen Erkenntnisse eine orientierende Altlastenuntersuchung beauftragt. Die vorläufigen Ergebnisse zeigen, dass keine großflächigen Bodenverunreinigungen nachgewiesen werden konnten. Maximal kleinteilige Verunreinigungen können im Rahmen von Baumaßnahmen lokal identifiziert werden. Ordnungsbehördlicher Handlungsbedarf besteht nicht.

Ggf. notwendige Sanierungsziele und die potenziellen Kosten im Zusammenhang mit im Entwicklungskonzept vorgesehenen Nutzungen werden im weiteren Verlauf ermittelt.

Während der militärischen Nutzungsperiode sind durch die Wehrbereichsverwaltung Altlastenuntersuchungen durchgeführt worden. Mit der 4. Protokollaktualisierung vom 21. Februar 2012 ist der aktuelle Sachstand dargestellt. Diesem Protokoll haben alle relevanten Verfahrensbeteiligten, Umweltschutzamt, AGeoBw, Wehrbereichsverwaltung sowie das Bundeswehr-Dienstleistungszentrum Kiel zugestimmt. Nach Abschluss der Phase I-2 bzw. IIa-2 besteht z.Zt. auf der Liegenschaft kein akuter Handlungs- bzw. Untersuchungsbedarf. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich diese Feststellung nicht auf die Ausweisungen eines zivilen Nachnutzungskonzeptes bezieht.

Als abschließende gutachterliche Bewertung aus der Sicht des bisherigen Nutzers liegt nunmehr eine aktualisierte Gefahrenzustandsbeschreibung durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (Kompetenzzentrum Baumanagement Kiel Referat K 6) vor. Eine Ergebnisbewertung aus der Sicht der zuständigen Fachbehörde der LH Kiel und der BImA ist erfolgt.

Für die Liegenschaft besteht ein flächendeckender Kampfmittelverdacht. Bei zukünftigen Eingriffen in den Boden werden sowohl Oberflächensondierungen wie auch Bohrlochsondierungen baubegleitend erforderlich. Bei Tiefbauarbeiten ist die Anwesenheit des Kampfmittelräumdienstes oder einer Fachfirma obligatorisch.

7.3 Nicht abschließend geklärte Themen

In dem fast vierjährigen Prozess der Vorbereitenden Untersuchungen ist es in einzelnen Fällen nicht gelungen, abschließende Klärungen hinsichtlich der konkreten Maßnahmen, die sich aus dem Entwicklungskonzept ableiten herbeizuführen. Die ungelösten Probleme stehen in der Regel in Zusammenhang mit der derzeitigen Nutzung.

7.3.1 Nutzungskonflikt mit den Einrichtungen des WSV / WSA

Im Planungsprozess wurde frühzeitig deutlich, dass die Einrichtungen des WSV/WSA (insb. die Außenstelle Kiel des WSA Lübeck) dem erwünschten Nutzungskonzept zuwiderlaufen. Deshalb wurde eine Vielzahl von Gesprächen zur Standortverlagerungen und zu potenziellen Ersatzstandorten geführt.

Während der Plüschowhafen bereits in Gesprächen im Jahr 2012 als durchaus geeignet erschien, so sind in den letzten Jahren die Flächenanforderungen seitens des WSV auf die vorhandene Flächengröße gewachsen, da nunmehr der Standort auch für weitere Einrichtungen des Bundes (Wartungsstation für die Wasserzeichen (Tonnen, Leuchttürme, u.v.m.), Depot des Havarie-Kommandos, Station der Zollboote und der Lotsenboote gesehen wird. Zudem wird nunmehr auch die Forderung nach alleiniger Nutzung der Uferkanten an der Nord- und Ostkaje eingefordert. Dies stellt jedoch einen klaren Zielkonflikt zum Entwicklungskonzept dar, denn der Hafenanschluss für Betriebe innerhalb des 17,3 ha großen Gewerbegebietes wurde von allen an der Planung Beteiligten als ein entscheidender Standortvorteil gesehen, der sich aber im Logistikgutachten nicht bestätigt hat. Zudem ist im Planungsprozess deutlich geworden, dass eine Verlagerung des Tonnenhofs für eine wohnbauliche Entwicklung in dem Bereich des jetzigen Standorts und zur Umsetzung des Entwicklungskonzeptes Vernetzte Stadtteile an der Förde unabdingbar ist.

Die LH Kiel, die BlmA und die WSV/WSA haben sich daher 2015 darauf geeinigt eine Machbarkeitsstudie zur Verlagerung des Tonnenhofes in den Plüschowhafen 2015 erstellen zu lassen, um die Rahmenbedingungen zu klären und Planungssicherheit zu erlangen.

Als das wichtigste Ergebnis dieser Studie ist festzuhalten, dass eine Verlagerung unter Beachtung der Anforderungen des WSA/WSV möglich ist und dass die Vertreter des WSA/WSV ihre Mitwirkungsbereitschaft für diese Lösung erklärt haben. Allerdings ergeben sich Probleme hinsichtlich der Finanzierung dieser Verlagerung. Die Herrichtung der Fläche am Plüschowhafen mit Hilfe von Städtebauförderungsmitteln und die bisher kalkulierten Eigenmittel der WSV zur Sanierung des Altstandortes sind nicht ausreichend um die gesamten Verlagerungskosten zu decken. Daher sind die Beteiligten auch um eine andere Art der Finanzierung bemüht.⁹¹

7.3.2 Gleisrückbau und Verbindung nach Friedrichsort

Auf Basis der Zielsetzung des Entwicklungskonzeptes ist die Entwidmung der Gleisanlagen auf dem zuletzt freigegebenen MFG 5-Areal von der BlmA beantragt worden und erfolgt.

Die Gleiskehre im Bereich des Plüschowhafens ist im Bestand übernommen, um die gewerblichen Flächen in Friedrichsort auch über die Schiene zu erschließen.

Im November 2014 hat die LH Kiel in Form einer „Geschäftlichen Mitteilung“ alternative Erschließungsmöglichkeiten im Bereich der Schieneninfrastruktur nördlich des Kanals aufgezeigt. Langfristig könnte es zu einem Gleisrückbau im Bereich des Plüschowhafens kommen. Dies setzt eine neue Gleiskurve im Bereich Stekendammsau voraus. Unter dieser Maxime würde enormes Umnutzungspotential für die Flächen am Plüschowhafen frei, da das Areal mit seinen Abmessungen deutlich größere und direkt mit dem Hafen verbundene Flächen ermöglichen könnte.

7.3.3 Altlasten und Munitionsbergung

Wie bereits in diversen Kapiteln des Schlussberichts dargestellt wurde, stellen Regelungen zum Umgang mit Altlasten und der Munitionsbergung eine wichtige Komponente für die weitere konkrete Ausgestaltung des Entwicklungskonzeptes dar.

Nach Abschluss der nunmehr beauftragten Detailuntersuchungen gilt es, den weiteren Handlungs-/Sanierungsbedarf hinsichtlich der angestrebten zivilen Nachnutzung festzulegen und den damit verbundenen Aufwand monetär zu kalkulieren

Da eine flächendeckende Sondierung aufgrund der ferromagnetischen Störungen im Boden nicht zielführend ist, werden baubegleitend die Informationen zum Thema Kampfmittelfreiheit konkretisiert.

Der weitere Planungsprozess steht unter dem Vorbehalt eines für die LH Kiel vertretbarem finanziellem Risiko. Da keine konkreten Angaben zum Umfang der Kosten für die Beseitigung von Kampfmitteln gemacht werden können, werden vertragliche Regelungen zur Kostenübernahmen (ggf. auch Kostenteilung) mit dem Grundstückseigentümer BlmA

⁹¹ Die Beteiligten haben sich auf ein Finanzierungsmodell verständigt. (vgl. Kapitel 2 des Teils II des Abschlussberichts)

erforderlich. Diese sollte auch in den Verhandlungsprozess zur (Teil-)übernahme von Flächen des ehemaligen MFG 5-Areals einbezogen werden.

7.3.4 Erschließungsprobleme für das Gesamtareal

Grundsätzlich war zu Beginn der Untersuchungen klar geworden, dass das Gesamtareal von Norden (Schusterkrug) zu erschließen ist, da eine südliche Anbindung an die Strandstraße wegen der damit verbundenen Schleichverkehre durch Holtenau ausgeschlossen war. Lediglich die Wohnbauflächen WO 2 und die Sonderbaufläche 4 soll eine südliche Anbindung erhalten, die jedoch nicht nach Norden weiter geführt wird. Zusätzlich war die vorhandene Anbindung (Straßenprofil E mit 6,2 m) an das Oberland für Fuß- und Radwegeverkehre vorgesehen.

Nach diversen Vorabstimmungen wurde auf Basis von überschlägigen Prognose- und Umlegungsrechnungen für die zu erwartenden Verkehre durch die verschiedenen Nutzungsarten durch den Fachgutachter FGS eine Überprüfung der Verkehrsqualität am Knotenpunkt Schusterkrug / Prieser Strand im Februar 2015 vorgenommen, die zu folgendem Ergebnis kommt:

Die Berechnungen zeigen, dass der Knoten Schusterkrug bei einer Optimierung der Zufahrten und der Knotengeometrie eine ausreichende Verkehrsqualität liefert, aber speziell in der Nachmittagsspitze nicht die in Kiel gewohnte Qualität leistet, besonders betroffen ist die Zufahrt aus dem Entwicklungsgebiet. Die Abwicklung eines Großteils des zu erwartenden Gebietsverkehrs ausschließlich über diesen Knotenpunkt sollte deshalb überdacht werden.

Zu dieser gutachterlichen Empfehlung führt das Tiefbauamt Mitte April 2015 u.a. in Punkt 1 folgendes aus:

Bei Störungen im Straßennetz nördlich des Airparks und des MFG-5 Geländes jedweder Art muss eine andere externe Erschließung für den KFZ- Verkehr gesichert werden.

Demzufolge sieht auch das Tiefbauamt das Erfordernis einer zusätzlichen Erschließung des Untersuchungsgebietes (an das Oberland).

Ob hier der angedachte Straßenquerschnitt von 6,2 m ausreichend ist und wie die Straße für die Art von Erschließungsverkehr umzubauen ist, konnte im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen nicht abschließend geklärt werden und wird im Rahmen der späteren städtebaulichen Detailplanung erörtert.

Es ist jedoch absehbar, dass die Anbindung an das Oberland auch zur Erschließung potenzieller Baufelder südlich des Flugfeldes genutzt werden könnte. Daher wurde vorsorglich eine Kostenposition „Erschließungsstraße außerhalb des Plangebietes“ in die KoFi aufgenommen. Dies könnte auch zu einer veränderten Anbindung an die B503 führen, gleichwohl derartige Lösungen mit immensen Kosten verbunden sind. Ein Verkehrsgutachten wird hierzu erstellt.

7.3.5. Aufbau von Strukturen für den Entwicklungsprozess

Da im Untersuchungsprozess nicht hinreichend Klarheit zur eigentumsrechtlichen Perspektive geschaffen werden konnte, kann derzeit lediglich darauf hingewiesen werden, dass Verhandlungen zwischen dem Grundstückseigentümer BlmA und der LH Kiel zum Erwerb des Gesamtareals geführt werden.

In der Kosten- und Finanzierungsübersicht sind potenzielle Kosten für den Erwerb der Liegenschaft nur begrenzt dargestellt. Im nachfolgenden Kapitel 8 werden die potenziellen Kosten für den Erwerb der für öffentliche Zwecke benötigten Flächen dargestellt.

Da die Kosten für Themen wie Altlasten und Munitionsbergung noch nicht ermittelt wurden, konnten auch keine Klärungen zur Kostenübernahme erfolgen. Dies sind jedoch entscheidende Faktoren für Weichenstellungen zur Steuerung des weiteren Entwicklungsprozesses.

8. Kosten- und Finanzierungsübersicht und Maßnahmen

Auf der Basis der im Kapitel 7 dargestellten Maßnahmen wurden für die einzelnen Teilprojekte die jeweiligen Kosten ermittelt und in die neue Kosten- und Finanzierungsübersicht⁹² gemäß Anlage 2 StBauFR SH 2015 überführt.

Die jeweiligen Kostenansätze wurden in den Jahren 2014 2015 -im Grundsatz mit der Verwaltung abgestimmt, gleichwohl muss darauf hingewiesen werden, dass es sich hierbei um grobe Kostenermittlungen handelt und das keine Varianzaufschläge, keine Inflationszuschläge, und kein Baukostenindex eingeflossen sind. Eine Ausnahme bildet der Bereich des vorgesehenen neuen Standorts für den sogenannten Tonnenhof. Hier konnte bei der Kostenermittlung auf die Ergebnisse einer „Machbarkeitsstudie zur Verlegung des ABz Kiel des WSA Lübeck“ (Büro Inros Lackner, Hamburg, Stand 11.2015) zurückgegriffen werden. Diese Teilkosten berücksichtigen einen Varianzaufschlag.

Kostenübersicht

Angaben in T € Brutto

B 1	Maßnahmen der Vorbereitung	3.067
B 2	Maßnahmen der Durchführung	76.469
B 3	Maßnahmen der Abwicklung	8.049
	Gesamtkosten	87.585
	Einnahmen gem.A 6.2.5 (2) Nr. 3	44.125
	unrentierliche Kosten	-43.460
	nach gutachterlicher Einschätzung davon nicht förderfähige Kosten	16.104

Deckungslücke insgesamt

-27.357

Aus der Gegenüberstellung der Ausgaben von ca. 87.585.000 € und potenziell zu erwartenden Einnahmen von 44.125.000 € sowie eines Eigenanteiles der LH Kiel (nicht förderfähigen Kosten) in Höhe von 16.104.000 € (auf Basis der aktuellen Städtebauförderungsrichtlinien (StBauFR SH 2015) ergibt sich ein weiterer Finanzierungsbedarf **in Höhe von 27.357.000 € brutto.**, der möglichst durch den Einsatz

⁹² Stand: Februar 2016. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht ist jährlich dem aktuellen Stand anzupassen. Im Rahmen der Konkretisierung der Planung wird dies zu Veränderungen, auch im Hinblick auf die Höhe der förderfähigen / nichtförderfähigen Kosten führen.

von Fördermitteln der Europäischen Union, des Bundes und durch Mittel aus den Haushalten des Landes und der Landeshauptstadt Kiel (Eigenmittel 1/3 – Anteil im Rahmen der Städtebauförderung) abgedeckt werden sollen.

Diese Kostenannahmen wurden teilweise im Vorfeld mit dem zuständigen Ministerium des Landes Schleswig-Holstein abgestimmt.

Es sei an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass die Kosten, die im Zusammenhang mit der Sanierung von Bodenverunreinigungen und Munitionsbeseitigung (siehe hierzu die Anmerkungen unter 7.2.4.8 und 7.3.3) anfallen, noch nicht ermittelt und somit auch nicht berücksichtigt werden können. Der Grunderwerb ist ebenfalls nur teilweise berücksichtigt.

Darüber hinaus wurde in Abstimmung mit der LH Kiel eine Aufteilung der Kosten auf die Jahre 2016 bis 2020 ff vorgenommen, wobei sich hierbei sicherlich Verschiebungen ergeben werden.

Kostenübersicht nach Jahren

Angaben in T € Brutto

	B 1	Maßnahmen der Vorbereitung	B 2	Maßnahmen der Durchführung	B 3	Maßnahmen der Abwicklung	Gesamtkosten
2016		685		0		130	815
2017		1.815		71		681	2.567
2018		567		5.124		591	6.282
2019		0		7.956		591	8.548
2020 ff		0		63.118		6.056	69.374

In der zeitlichen Perspektive betrachtet, entstehen bei einer Projektentwicklung dieser Größenordnung in den Anfangsjahren erhebliche Vorlaufkosten. Im Verlauf der Maßnahme können sich Ausgaben und Einnahmen im Idealfall die Waage halten, bevor zum Abschluss der Maßnahme, in einzelnen Betrachtungszeiträumen Einnahmeüberschüsse erzielt werden sollten. Ein Einnahmeüberschuss ergibt sich bei Vorhaben dieser Größenordnung rein betriebswirtschaftlich betrachtet in der Regel nicht, volkswirtschaftlich und auf längere Sicht betrachtet ist von einer positiven Gesamtentwicklung auszugehen.

Zudem besteht im Rahmen der Durchführung der gesamten Sanierungsmaßnahme die Möglichkeit, diese durch eine vorsteuerabzugsberechtigte Gesellschaft durchführen zu lassen mit der Folge, dass hier lediglich die um 19 % günstigeren Nettobeträge heranzuziehen sind. Dieser Punkt wird im Zusammenhang mit dem noch festzulegenden Organisationsmodell weiter zu betrachten sein.

Diese Kosten- und Finanzierungsübersicht wird im Rahmen des Antragsverfahren auf Aufnahme in das Städtebauförderprogramm West, 2016 (Folgeantrag) in der aktuellen Fassung dem Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten vorgelegt.⁹³

⁹³ Vgl. Anlage 5 Teil III des VU-Berichtes

9. Verzeichnisse

9.1 Quellenverzeichnis

Literatur & Präsentationen

Amt für Geoinformationswesen der Bundeswehr, Dezernat II 1 (2013): Kiel-Holtenau, Marinefliegerhorst. Gefahrenzustandsbeschreibung hinsichtlich akuter Gefahren für Böden und Gewässer, Kiel

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

BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2013): Praxisratgeber Militärkonversion. Militärische Konversion erfolgreich gestalten, Berlin

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

dwif-Consulting GmbH (2012): Evaluierung der Neuausrichtung des Tourismus in Schleswig-Holstein, Berlin

Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz (2014): Arbeitshilfe zu den rechtlichen, planerischen und finanziellen Aspekten der Konversion militärischer Liegenschaften, Fassung vom 19. und 20. März 2014

GeoC GmbH (2009): Erfassung und Erstbewertung von Kontaminationsverdachtsflächen (KVF) gemäß AH BoGWS, Liegehafen Kiel-Holtenau (Tonnenhof), Kiel

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

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

GEWOS (April 2013): Kieler Wohnungsmarktkonzeption, Fortschreibung 2013ghh 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

IAT – Institut Arbeit und Technik (2009): Gesundheit ist Zukunft. Die Gesundheitswirtschaft in Schleswig-Holstein. Entwicklungsfelder und Handlungsempfehlungen, Gelsenkirchen

Ingenieurbüro Mohn, Fachtechnische Stellungnahme vom 09.02.2012

IPP – Ingenieurgesellschaft Possel und Partner GmbH & Co. KG (2010): Gesamtbericht Nacherfassung Phase I 2 und orientierte Untersuchungen (Phase II a-2) auf der Liegenschaft MFG 5, Kiel-Holtenau im Rahmen des Altlastenprogramms der Bundeswehr, Kiel

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

Kieler Demografiemonitoring – Indikatoren und Grundzahlen, Fortschreibung 2013

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

LAIRM CONSULT GmbH (2010): Schalltechnische Stellungnahme zum Betrieb des geplanten temporären Bauhafens in Kiel-Holtenau, Stand: 08.10.2010, Hannover

LAIRM CONSULT GmbH (2014): Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb am Flughafen Kiel, Stand: 11. November 2014, Bargteheide

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

Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik (2010): Demografiemonitoring – Indikatoren und Grundzahlen, 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, Abteilung Statistik (2014): Quartalszahlen aus den Kieler Stadtteilen, II. Quartal 2014

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

Landeshauptstadt Kiel, Dezernat für Stadtentwicklung (2011-2014): Rahmenplan Kieler Förde, Fördeatlas I-IV, Kiel

Landeshauptstadt Kiel (2012): Sport leben und erleben. Die Stadt als Sport und Bewegungsraum. Gutachten für die Sportentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Kiel, 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, Stadtplanungsamt (November 2013): Geschäftliche Mitteilung zum Baulandbericht, Kiel Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt)

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

Landeshauptstadt Kiel, Abteilung Statistik, Statistischer Bericht Nr. 214

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 Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (2013): Generalplan Küstenschutz des Landes Schleswig-Holstein, Fortschreibung 2012, Kiel

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

Mull und Partner Ingenieurgesellschaft mbH (2008): Historisch-genetische Rekonstruktion Marine-Flugplatz Kiel-Holtenau, Hannover

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 des Oberbürgermeisters Ulf Kämpfer und Bürgermeister Peter Todeskino vom 11.12.2014

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

Presseerklärung von Kiel-Marketing vom 25.02.2014 auf Grundlage des amtlichen Jahresergebnis des Statistikamtes Nord

ProStadt Gesellschaft für Projektsteuerung im Städtebau mbH (2014): Alternative Organisations- und Finanzierungsmodelle für die Entwicklung und Vermarktung des MFG 5-Areals in Kiel-Holtenau, Berlin

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

Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2012): Bevölkerungsprognose für Kiel und seine Stadtteile bis 2031, Kiel

Stadt Kiel, Amt für Kommunikation, Standortmarketing und Wirtschaftsfragen, Abteilung Statistik (2013): Kieler Zahlen 2013, 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

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 20. November 2014 (BGBl. I S. 1748) 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 4 Absatz 100 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist

Energieeinsparverordnung vom 24. Juli 2007 (BGBl. I S. 1519), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. November 2013 (BGBl. I S. 3951) geändert worden ist

Gesetz zum Schutze der Kulturdenkmale SH (Denkmalschutzgesetz – DschG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Dezember 2014

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

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

Gesetz zur Begleitung der Reform der Bundeswehr (Bundeswehrreform Begleitgesetz – BwRefBeglG) vom 21. Juli 2012
Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922 (RGBl. 1922 I S. 681), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 175 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) 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

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

Drucksachen der LH Kiel und Weiteres

- Aktenvermerke der BlmA
Drucksache 1117/2009
- Drucksache 0491/2012
- Drucksache 0878/2013
- Drucksache 0103/2014
- Drucksache 0363/2014
- Drucksache 0617/2014
- Drucksache 0850/2014
- Drucksache 0858/2014
- Drucksache 1051/2014
- Drucksache 1057/2015
- Geschäftliche Mitteilung 0570/2013

Karten und Pläne

- Bodenrichtwertkarte
- Eigentümerkarte, Stand 12. 2014
- 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-IV, 2011-2013
- Verkehrsentwicklungsplan Kiel, 2000

9.2 Abbildungs- Tabellen und Planverzeichnis

- Abb. 1 Seekarte von Kiel 1881
Hydrographisches Amt der Kaiserlichen Marine
- Abb. 2 Kiel 2030
LH Kiel
- Abb. 3 INSEKK – Handlungsschwerpunkte Innovative Stadt
LH Kiel
- Abb. 4 neue Trassierung Stadtteilbus Suchsdorf – Friedrichsort
LH Kiel
- Abb. 5 Blick auf die Förde
eigene Darstellung
- Abb. 6 Landesentwicklungsplan SH – LEP 2010 (Ausschnitt)
Innenministerium SH
- Abb. 7 Flächennutzungsplan Kiel 2000 (Ausschnitt)
LH Kiel
- Abb. 8 Landschaftsplan Kiel 2000 (Ausschnitt)
LH Kiel
- Abb. 9 Planungsideen 2008
LH Kiel, Skript vom 30.06.2008
- Abb. 10 Nutzungskonzept Airpark Kiel (Ausschnitt)
Präsentation von Drees & Sommer vom März 2012
- Abb. 11 überregionale Anbindung
eigene Darstellung
- Abb. 12 KVG Liniennetz
Kieler Verkehrsgesellschaft mbH
- Abb. 13 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
eigene Darstellung
- Abb. 14 Plan zur Lage der Entmagnetisierungsanlage
WSA Lübeck
- Abb. 15 Mannschaftsunterkünfte
eigene Aufnahme
- Abb. 16 Tourismusentwicklung Kiel 2008 bis 2010
Kiel Marketing
- Abb. 17 Übersicht Gemischte Bauflächen
LH Kiel (weiter bearbeitet)
- Abb. 18 Lage der strukturprägenden Lebensmittelanbieter im Kieler Norden mit fußläufigen Einzugsbereichen
Junker & Kruse
- Abb. 19 Stadtteilzentrum Pries/Friedrichsort gemäß Gutachten zum GEKK 2010
Junker & Kruse
- Abb. 20 Nahversorgungszentrum Schilksee gemäß Gutachten zum GEKK 2010
Junker & Kruse
- Abb. 21 Nahversorgungszentrum Holtenau gemäß Gutachten zum GEKK 2010
Junker & Kruse
- Abb. 22 Ausschnitt aus dem Lageplan, Gewerbe Nord
eigene Darstellung
- Abb. 23 Ausschnitt aus dem Lageplan, Maritimes Quartier
eigene Darstellung

Abb. 24	Ausschnitt aus dem Lageplan, Wohnen im Süden <i>eigene Darstellung</i>
Abb. 25	Beispiel für ein Badedeck <i>Marleen Ram</i>
Tab. 1	Angebotssituation im Kieler Norden gemäß Gutachten zum GEKK 2010 <i>LH Kiel</i>
Plan 1	Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes <i>eigene Darstellung</i>
Plan 2	Zielplan Kieler Förde <i>Interkommunale Arbeitsgemeinschaft Rahmenplan Kieler Förde</i>
Plan 3	Cluster und Teilbereiche <i>eigene Darstellung</i>
Plan 4	ehemalige militärische Nutzungen <i>eigene Darstellung</i>
Plan 5	Denkmalschutz <i>eigene Darstellung</i>
Plan 6	Eigentumsplan Stand 12/2014 <i>LH Kiel</i>
Plan 7	Biotope und Nutzungstypen <i>eigene Darstellung</i>
Plan 8	Kontaminationsverdachtsflächen (KVF) Stand 10/2013 <i>BImA Plan</i>
Plan 9	Bindungen und Potenziale <i>eigene Darstellung</i>
Plan 10	Zwischennutzungskonzept gem. Ratsbeschluss <i>LH Kiel</i>
Plan 11	Gewerbeflächenstrategie Kiel <i>LH Kiel</i>
Plan 12	Swot-Analyse <i>eigene Darstellung</i>
Plan 13	Konzept 1 „Vernetzte Stadtteile“ <i>eigene Darstellung</i>
Plan 14	Entwicklungskonzept „Vernetzte Stadtteile an der Förde“ <i>eigene Darstellung</i>
Plan 15	Straßennetz mit Profilen <i>eigene Darstellung</i>
Plan 16	Darstellung der Maßnahmen <i>eigene Darstellung</i>