



KÖLN-LEIPZIG-LÜBECK-MÜNCHEN-RIED(A)-STUTTART

STANDORTALTERNATIVENPRÜFUNG FÜR DIE ANSIEDLUNG EINES MÖBELMARKTZENTRUMS IN DER LANDESHAUPTSTADT KIEL

CIMA Beratung + Management GmbH
Glashüttenweg 34
23568 Lübeck

Tel.: 0451-38968-0
Fax: 0451-38968-28
E-Mail: cima.luebeck@cima.de
Internet: www.cima.de

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Philipp Klausmann
klausmann@cima.de
Dipl.-Geograph Mark Hädicke
haedicke@cima.de

Projektleitung:
Dipl.-Geograph Martin Kremming
kremming@cima.de



Stadt- und Regionalmarketing
City-Management
Stadtentwicklung
Einzelhandel
Wirtschaftsförderung
Immobilienentwicklung
Personalberatung
Tourismus



© CIMA Beratung + Management GmbH

Der Auftraggeber kann die vorliegende Unterlage für Druck und Verbreitung innerhalb seiner Organisation verwenden; jegliche - vor allem gewerbliche - Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet.

Dieser Bericht fällt unter § 2 Abs. 2 sowie § 31 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte. Er ist dem Auftraggeber nur zum eigenen Gebrauch für die vorliegende Aufgabe anvertraut. Sämtliche Rechte, vor allem Nutzungs- und Urheberrechte, verbleiben bei der CIMA Beratung + Management GmbH.

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFTRAG UND ZIELSETZUNG	5
2	STANDORTVORAUSWAHLPHASE	7
2.1	Ausgangsdaten/ Absolute Restriktionen	7
2.2	Standortoptionen im Stadtgebiet von Kiel	9
2.3	Bewertungskriterien	10
3	BEWERTUNGSPHASE	15
3.1	Standort 1: Steenbeker Weg (östlich B 76)	15
3.2	Standort 2: Kronshagener Weg	17
3.3	Standort 3: Westring	20
3.4	Standort 4: Ostring/ Segeberger Landstraße	22
3.5	Standort 5: Konrad-Adenauer-Damm/ Wellseedamm	25
3.6	Standort 6: Technologiepark Süd (B 404)	28
3.7	Standort 7: Wellsee Süd/ Edisonstraße	30
3.8	Standort 8: Skandinaviendamm	33
3.9	Standort 9: Neue Hamburger Straße (B 404)	35
3.10	Standort 10: Konrad-Adenauer-Damm/ Ostring	38
3.11	Standort 11: Konrad-Adenauer-Damm/ Langsee	41
3.12	Zusammenfassung der Ergebnisse	44
4	FAZIT UND ABSCHLIESSENDE BEURTEILUNG	45

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Übersicht über die Prüfstandorte	9	Abb. 23: Standortimpressionen Technologiepark Süd (B 404)	29
Abb. 2: Bewertungsmatrix (Musterbogen).....	12	Abb. 24: Bewertungsmatrix Technologiepark Süd (B 404).....	30
Abb. 3: Prüfstandorte im Flächennutzungsplan	13	Abb. 25: Standortgrafik Wellsee Süd/ Edisonstraße	31
Abb. 4: Prüfstandorte in der Themenkarte Schutzgebiete/ -objekte des Landschaftsplans	13	Abb. 26: Standortimpressionen Wellsee Süd/ Edisonstraße	32
Abb. 5: Prüfstandorte im Freiräumlichen Leitbild	14	Abb. 27: Bewertungsmatrix Wellsee Süd/ Edisonstraße.....	32
Abb. 6: Prüfstandorte und perspektivische Einzelhandels-Standortstruktur.14		Abb. 28: Standortgrafik Skandinaviendamm.....	33
Abb. 7: Standortgrafik Steenbeker Weg (östlich B 76).....	15	Abb. 29: Standortimpressionen Skandinaviendamm.....	34
Abb. 8: Standortimpressionen Steenbeker Weg (östlich B 76)	16	Abb. 30: Bewertungsmatrix Skandinaviendamm	35
Abb. 9: Bewertungsmatrix Steenbeker Weg (östlich B 76)	17	Abb. 31: Standortgrafik Neue Hamburger Straße (B 404).....	36
Abb. 10: Standortgrafik Kronshagener Weg.....	18	Abb. 32: Standortimpressionen Neue Hamburger Straße (B 404).....	37
Abb. 11: Standortimpressionen Kronshagener Weg	19	Abb. 33: Bewertungsmatrix Neue Hamburger Straße (B 404).....	37
Abb. 12: Bewertungsmatrix Kronshagener Weg	19	Abb. 34: Standortgrafik Konrad-Adenauer-Damm/ Ostring	38
Abb. 13: Standortgrafik Westring	20	Abb. 35: Bewertungsmatrix Konrad-Adenauer-Damm/ Ostring.....	40
Abb. 14: Standortimpressionen Westring	21	Abb. 36: Standortimpressionen Konrad-Adenauer-Damm/ Ostring.....	40
Abb. 15: Bewertungsmatrix Westring	22	Abb. 37: Standortgrafik Konrad-Adenauer-Damm/ Langsee	41
Abb. 16: Standortgrafik Ostring/ Segeberger Landstraße	23	Abb. 38: Standortimpressionen Konrad-Adenauer-Damm/ Langsee	42
Abb. 17: Standortimpressionen Ostring/ Segeberger Landstraße	24	Abb. 39: Bewertungsmatrix Konrad-Adenauer-Damm/ Langsee.....	43
Abb. 18: Bewertungsmatrix Ostring/ Segeberger Landstraße	25	Abb. 40: Hierarchisierung der Prüfstandorte	44
Abb. 19: Standortgrafik Konrad-Adenauer-Damm/ Wellseedamm	26		
Abb. 20: Standortimpressionen Konrad-Adenauer-Damm/ Wellseedamm.....	27		
Abb. 21: Bewertungsmatrix Konrad-Adenauer-Damm/ Wellseedamm.....	27		
Abb. 22: Standortgrafik Technologiepark Süd (B 404)	28		

1 AUFTRAG UND ZIELSETZUNG

Aufgabenstellung

Prüfung verschiedener Standortalternativen für die Ansiedlung eines Möbelmarktzentrums bestehend aus einem Einrichtungshaus und einem SB-Möbelmarkt in der Landeshauptstadt Kiel.

Die Ergebnisse dienen der Alternativenprüfung im Rahmen der Flächennutzungsplanung. Derzeit ist keine Fläche mit entsprechendem Planungsrecht (SO-Ausweisung) innerhalb des Stadtgebiets vorhanden.

Ziel der geplanten Ansiedlung ist die Stärkung der oberzentralen Funktion Kiels als Handelsstandort. Im Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept wurden im Sortiment Möbel absatzwirtschaftliche Entwicklungsspielräume festgestellt, da es innerhalb des Stadtgebiets an einem modernen „vollsortimentierten“ Einrichtungshaus sowie größeren SB-Möbelmärkten fehlt. Entsprechende Angebote sind dagegen in konkurrierenden Umlandgemeinden zu finden (u. a. Bad Segeberg, Neumünster, Schwentinental) und binden Kaufkraft aus Kiel.

Neben der Verbesserung der Angebotssituation würde im geplanten Möbelmarktzentrum u. a. auch eine Vielzahl von Arbeitsplätzen neu entstehen. Hinzu käme ein allgemeiner Attraktivitätsgewinn des Wirtschafts- bzw. Einzelhandelsstandorts Kiel, von dem auch anderen Branchen und Standorte profitieren könnten (Koppelungskäufe der Kunden des Möbelmarktzentrums).

Auftraggeber

Landeshauptstadt Kiel

Untersuchungszeitraum

Juli 2012 bis März 2013

Ablauf und Inhalte der Untersuchung

Die Bearbeitung der Standortalternativenprüfung wurde in eine **Standortvorauswahlphase (A)** sowie eine **vertiefende Bewertungsphase (B)** unterteilt.

Phase A: In der Vorauswahlphase wurden zunächst die grundlegenden Rahmenbedingungen für die Suche potentiell infrage kommender Standorte für die Ansiedlung des Möbelmarktzentrums ermittelt. Als potentielle Standortoptionen wurden dabei zunächst die vom Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Kiel im Rahmen einer im August 2011 durchgeführten Standortvoruntersuchung herangezogen.

Um darüber hinaus weitere Standorte innerhalb des Stadtgebiets abgrenzen zu können, wurde eine Bemessungsgrundlage auf Basis der einzelhandelsrelevanten Basis-Anforderungen definiert (Flächengröße, Lage und Verkehrsanbindung des Standorts). Dabei handelt es sich um „absolute Restriktionen“, deren Einhaltung für die Ansiedlung eines modernen, marktgängigen Betriebskonzepts mit einer Größenordnung von bis zu 50.000 qm Verkaufsfläche zwingend notwendig sind, um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen. Sämtliche Standorte wurden dabei einer überschlägigen Vorprüfung unterzogen, in die auch erste planerische Aspekte bzw. Vorgaben mit einbezogen wurden.

Zudem wurden Bewertungskriterien für die verschiedenen Themenfelder der Stadtplanung und Stadtentwicklung erarbeitet, welche für die praktische Realisierung des Planvorhabens von Bedeutung sind.

Phase B: In der Bewertungsphase wurden die potentiellen Standortoptionen anhand der Bewertungskriterien jeweils einzeln untersucht und miteinander verglichen. Die Beurteilungen der Gegebenheiten eines jeden Standorts erfolgten auf Basis von Vor-Ort-Begehungen durch Mitarbeiter der CIMA sowie der Auswertung vorhandener Planwerke der Landeshauptstadt Kiel. Dazu zählen:

- Bebauungspläne,
- Flächennutzungsplan,

- Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept,
- Gewerbeflächenentwicklungskonzept,
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept,
- Landschaftsplan sowie
- Freiräumliches Leitbild Kiel und Umland.

Sofern für einzelne Standorte Informationen aus laufenden oder früheren Planverfahren vorhanden waren, wurden diese in die Bewertung eingestellt.

Die Ergebnisse wurden für jeden Standort in Form einer Bewertungsmatrix abgebildet. Für die Standorte, welche die Anforderungen am besten erfüllen, erfolgte in einem abschließenden Fazit der Untersuchung eine vertiefende Diskussion bezüglich der Relevanz einzelner Vor- und Nachteile.

2 STANDORTVORAUSSWAHLPHASE

2.1 Ausgangsdaten/ Absolute Restriktionen

Als Rahmenbedingungen für die Suche potentieller Ansiedlungsstandorte im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Kiel werden zunächst zwei Kriterien angewendet:

a) Größe des Standorts

Für das Möbelmarktzentrum, bestehende aus einem Einrichtungshaus und einem daneben liegenden SB-Möbelmarkt, wird von einer Gesamtverkaufsfläche von rd. 50.000 qm und einem **Flächenbedarf von rd. 12 ha** ausgegangen. Diese Größenordnung entspricht den Anforderungen, die Betreiber von Möbelhäusern an moderne Standorte stellen. Sie ähnelt vergleichbaren Projekten, welche in den letzten Jahren innerhalb Deutschlands von unterschiedlichen Unternehmen realisiert wurden bzw. aktuell realisiert werden (z. B. Porta, Möbel Höffner).

Neben einem umfangreichen Angebot an ergänzenden Randsortimenten sowie Spezialisierungen in verschiedenen Möbelsegmenten wie z. B. Küchen, Bäder oder Gartenmöbel gehört dazu auch ein preislich und qualitativ breit aufgestelltes Möbelangebot, das verschiedene Kundenbedürfnisse gleichermaßen anspricht. Dazu sind entsprechend große Verkaufsflächen notwendig. Die **Koppelung** eines „vollsortimentierten“ Einrichtungshauses mit einem daneben liegenden SB-Möbelmarkt stellt dabei ein **bewährtes Konzept** dar, um verschiedene Zielgruppen gleichermaßen anzusprechen. Potentiellen Kunden können neben mittel- bis hochpreisigen Möbeln auch discountorientierte Produkte angeboten werden. Gleichzeitig ist jedoch keine Zielgruppe zu einem Besuch beider Objekte unmittelbar „gezwungen“.

Der Flächenbedarf des Gesamtvorhabens stellt eine **Mindestanforderung** bei der Standortvorauswahl dar. Innerhalb des Stadtgebiets der Landeshauptstadt Kiel kommen für das Möbelmarktzentrum somit von vornherein nur Flächen dieser Größenordnung infrage.

Anm.: Der in der Voruntersuchung des Stadtplanungsamts der Landeshauptstadt Kiel aus dem Jahr 2011 betrachtete Standort Steenbeker Weg/ Technologiepark wurde aus diesem Grund nicht in die Untersuchung aufgenommen, da er lediglich über eine Fläche von ca. 6 ha verfügt.

Mögliche Flächen müssen zudem aktuell entweder **ungenutzt** bzw. **kaum bebaut** sein oder lediglich über **Nutzungsstrukturen** verfügen, welche mit einem verhältnismäßig geringeren Aufwand an andere Stellen im Stadtgebiet **verlagert werden könnten**. Dazu zählen landwirtschaftliche genutzte Flächen, Forst- und Waldflächen, Grün- und Freiflächen, Kleingärten und Sportplätze. Die Option einer Verlagerung bezieht sich im Rahmen der absoluten Restriktionen zunächst auf die theoretische Wiederherstellung¹ der jeweiligen Nutzung an einem anderen Standort unter baulichen und finanziellen Gesichtspunkten. Daneben werden auch bedeutende stadtentwicklungsplanerische Faktoren mit berücksichtigt, welche die Bebauung einer Fläche im Vornhinein ausschließen.

Anm.: Aus den genannten Gründen wurden im Rahmen einer ersten Vorprüfung die Standorte Nordmarksportfeld und Moorteichwiese aus der weiteren Untersuchung ausgeschlossen. Die beiden Sport- und Freizeitflächen sind innerhalb des umgebenden urbanen Stadtgefüges von besonderer Bedeutung und können nicht an anderen Standorten gleichwertig wiederhergestellt werden. Beim Nordmarksportfeld handelt es sich zudem um ein gesamtstädtisches Veranstaltungszentrum, dessen Wert nicht kompensierbar erscheint. Die Moorteichwiese erfüllt darüber hinaus auch die grundlegenden verkehrlichen Restriktionen nicht (siehe nächste Seite).

¹ Details von Einzelstandorten oder Chancen zur tatsächlichen Machbarkeit einer Verlagerung an einen alternativen Standort werden an dieser Stelle der Untersuchung noch nicht vertieft.

b) Lage und verkehrliche Anbindung des Standorts

Eine weitere absolute Restriktion bei der Standortvorauswahl ist die Lage des Standorts in **unmittelbarer Nähe zu einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße**. Gründe dafür sind einerseits verkehrliche Notwendigkeiten (problemlose An- und Abfahrt der Kundenverkehre, Lieferverkehre mit schweren LKWs) sowie eine Wahrnehmbarkeit des Gebäudes für potentielle Kunden aus einem regionalen Einzugsbereich andererseits. Dies ist Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit eines Möbelmarktzentrums in dieser Größenordnung.

Innerhalb des Stadtgebiets von Kiel beschränken sich potentielle Standorte daher im Wesentlichen auf Bereiche **entlang der Autobahn A 215** sowie der größtenteils autobahnähnlich ausgebauten **Bundesstraßen B 76 und B 404**. Bei entsprechenden Straßenabschnitten wird das Vorhandensein einer bestehenden Anschlussstelle mit dem Stadtstraßennetz vorausgesetzt. Flächen im Bereich der Bundesstraßen B 502 und B 503 (nördlich des Nord-Ostsee-Kanals) scheiden aufgrund der geringen überregionalen verkehrlichen Bedeutung von vornherein aus.

Anm.: Eine Nutzung von Flächen im Bereich des Autobahndreiecks Kiel-West kommt aufgrund einer fehlenden Anbindung an das Straßennetz nicht infrage. Im Rahmen der ersten Vorprüfung wurde daher eine nähere Untersuchung eines theoretisch denkbaren Standorts im Bereich des Mettenhofzubringers nicht weiter verfolgt, da die Straße bis ins Siedlungsgebiet von Mettenhof als Bundesautobahn nach Straßen- und Wegegesetz (StrWG) des Landes Schleswig-Holstein gewidmet ist. Die Einrichtung einer ebenerdigen Kreuzung ist damit ausgeschlossen, sofern die Straße nicht zuvor im Rahmen eines förmlichen Verfahrens unter Beteiligung des Bundeslandes Schleswig-Holstein entwidmet werden würde. Die Flächen östlich des Mettenhofzubringers gehören zudem überwiegend zum stadträumlich bedeutenden Natur- und Erholungsraum Russeer Geherge (Landschaftsschutzgebiet).

Auch die Moorteichwiese (siehe vorherige Seite) erfüllt die verkehrlichen Grundanforderungen nicht, da der Standort aufgrund von umgebender Bebau-

ung und enormen Höhenunterschieden nicht an die beiden nahe gelegenen Anschlussstellen B 76/ Winterbeker Weg bzw. B 76/ Hamburger Chaussee angebunden werden könnte.

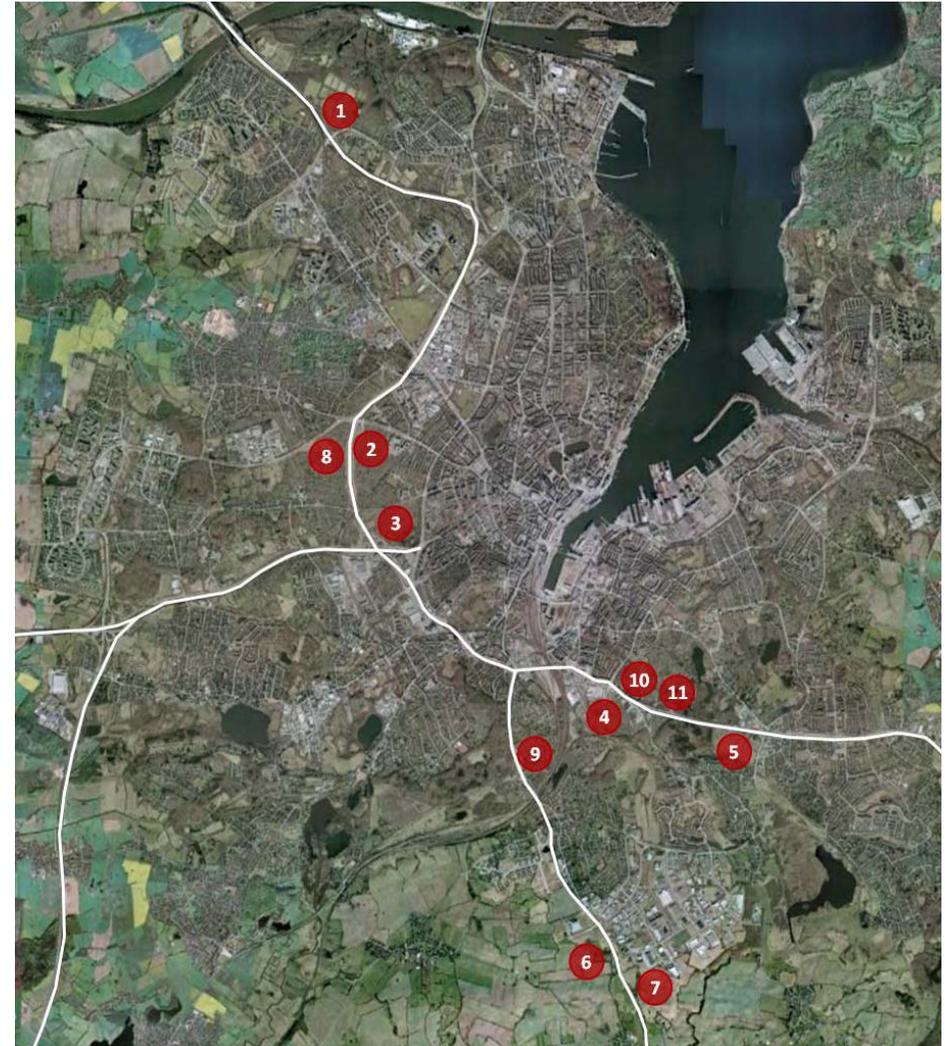
2.2 Standortoptionen im Stadtgebiet von Kiel

Als Ergebnis der Vorauswahlphase können insgesamt 11 Prüfstandorte identifiziert werden. Dabei handelt es sich um:

1. Steenbeker Weg (östlich B 76)
2. Kronshagener Weg
3. Westring
4. Ostring/ Segeberger Landstraße
5. Konrad-Adenauer-Damm/ Wellseedamm
6. Technologiepark Süd (B 404)
7. Wellsee Süd/ Edisonstraße
8. Skandinaviendamm
9. Neue Hamburger Straße (B 404)
10. Konrad-Adenauer-Damm/ Ostring
11. Konrad-Adenauer-Damm/ Langsee

Anm.: Die Prüfstandorte 2 bis 7 entsprechen jenen der Voruntersuchung des Stadtplanungsamts der Landeshauptstadt Kiel aus dem Jahr 2011. Standort 1 der Voruntersuchung des Stadtplanungsamts (Steenbeker Weg/ Technologiepark) wurde aufgrund einer zu kleinen Fläche bereits im Zuge der absoluten Restriktionen aus der weiteren Prüfung ausgeschlossen.

Abb. 1: Übersicht über die Prüfstandorte



Quelle:

Google Earth Pro

Bearbeitung:

CIMA Beratung + Management GmbH 2013

2.3 Bewertungskriterien

Für die Bewertung der einzelnen Standortoptionen werden verschiedene Kriterien angelegt, welche nachfolgend erläutert werden. Die CIMA unterscheidet dabei die folgenden fünf thematischen Kategorien:

▪ Flächeneigenschaften

In der Kategorie Flächeneigenschaften wird zunächst der **Zuschnitt** des Standorts hinsichtlich der baulichen Möglichkeiten zur Anordnung der Gebäude und Parkplätze bewertet. Idealerweise können dabei das Einrichtungshaus sowie der SB-Möbelmarkt um einen zentral davor liegenden Kundenparkplatz gruppiert werden. Dieser sollte in der Regel rd. 50 % der notwendigen Stellplätze umfassen und eine zentrale Zu- und Abfahrt enthalten. Zu den angrenzenden Grundstücken muss in Abhängigkeit von der dortigen Nutzungen zudem ausreichend Raum für Abstandsflächen vorhanden sein.

Daneben werden **die Beschaffenheit und die Topographie** des Standorts bewertet. Dabei spielen in erster Linie naturräumliche Eigenschaften des Bodens eine Rolle (z. B. Entwässerung, Höhenversprünge etc.). Für eine eventuelle Bebauung durch ein Möbelmarktzentrum wird davon ausgegangen, dass die Fläche nahezu ebenerdig sein muss und oberflächlich weitestgehend versiegelt werden kann. Das Kriterium wird hinsichtlich seiner Einschränkungen auf die Realisierbarkeit des Vorhabens bewertet, d. h. ein idealer Standort sollte ohne aufwendige Eingriffsmaßnahmen zu bebauen sein.

Ein weiteres Bewertungskriterium ist die **Verfügbarkeit**, wobei neben Informationen zur Eigentumsstruktur vor allem die derzeitige Nutzung der Fläche einfließt. Bestehende bauliche Nutzungen wirken dabei einschränkend, da für sie ggf. zunächst Alternativstandorte im Stadtgebiet gefunden werden müssen. Dies erfordert separate Planungsschritte und die Mitwirkung verschiedener Akteure mit u. U. konträren Interessen.

▪ Stadtraum

Unter der Kategorie Stadtraum wird der Standort im Kontext zu seiner räumlicher Umgebung bewertet. Ein Kriterium ist dabei zunächst die grundsätzliche **Nutzungsstruktur des Umfelds**. Es umfasst sowohl räumlich-funktionale als auch städtebaulich-gestalterische Aspekte. Die Bewertung konzentriert sich dabei auf Konfliktpotentiale mit den umgebenden Siedlungsstrukturen aufgrund möglicher Beeinträchtigungen. Hierzu zählen etwa Lärm/ Emissionen, aber auch Einschränkungen städtebaulicher oder freiräumlicher Qualitäten. An einem idealen Standort sollte die Ansiedlung des Möbelmarktzentrums nicht nur unproblematisch sein, sondern auch aus planerischer Sicht „Sinn“ machen.

Des Weiteren wird die Chance zur Bildung von **Agglomerationseffekten** durch den Verbund mit bestehenden Einzelhandelsnutzungen bewertet. Dazu zählen v. a. großflächige Betriebe mit komplementären Sortimenten (Artikel des mittel- bis langfristigen Bedarfsbereichs) bzw. einer ähnlichen Kundenausrichtung (hoher Anteil PKW-Kunden). Ziel bei Einzelhandelsneuansiedlungen sollte idealerweise die Vermeidung solitärer Standorte sein. Es ist planerisch sinnvoll, neue Anbieter in räumlicher Nähe zu bereits bestehenden ähnlichen Betriebstypen zu konzentrieren, um damit Koppelungen mehrerer Einkaufsvorgänge zu erzeugen. Dies dient sowohl der Stärkung der Wettbewerbsposition jedes einzelnen Betriebs, als auch den dort einkaufenden Kunden und Stadtbewohnern, für die überflüssige Wegedistanzen entfallen.

Das Bewertungskriterium der **Bedeutung im Siedlungsraum** beurteilt die Funktionen und Wertigkeit des Standorts innerhalb des städtischen Gefüges. Dazu zählen gesamtstädtische Interessen sowie vor allem die Bedeutung auf kleinräumiger Ebene (z. B. Erholungsraum für ein Stadtquartier und dessen Bewohner). Im Unterschied zum Kriterium der Verfügbarkeit spielt es hier keine Rolle ob bzw. wo im Stadtgebiet die aktuelle Nutzung evtl. 1:1 wiederhergestellt werden könnte, sondern welche Wirkung ein entsprechender Eingriff am heutigen Standort auf die Interessen der tangierten Akteure hätte.

▪ Verkehr

In der Kategorie Verkehr wird das Vorhandensein einer fußläufigen **ÖPNV-Anbindung** des jeweiligen Standorts bewertet. Im Vergleich zum Straßenverkehr² – der als Kriterium eine absolute Restriktion darstellt (vgl. Kap. 2.1) – ist der ÖPNV für ein Möbelmarktzentrum von geringerer Bedeutung, da Artikel des Wohn- und Einrichtungsbedarfs von Kunden vorwiegend mit dem PKW eingekauft werden. Im Sinne eines gesamtstädtisch ausgewogenen und nachhaltigen Verkehrssystems sollte ein entsprechendes Angebot bei einem neuen Standort allerdings trotzdem vorhanden sein. Hier ist auch die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes für Mitarbeiter zu beachten. Im Unterschied zu evtl. notwendigen baulichen Maßnahmen im Straßennetz kann die ÖPNV-Anbindung bei Nicht-Vorhandensein mit verhältnismäßig geringem Aufwand sicher gestellt werden (z. B. veränderte Linienführungen bestehender Buslinien).

▪ Planungsvorgaben

Zur Kategorie Planungsvorgaben zählen u. a. Inhalte und Darstellungen der kommunalen **Bauleitplanung**. Zwar wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass für die Realisierung des Möbelmarktzentrums eine Anpassung des Planungsrechts erforderlich ist, jedoch sollte eine größtmögliche Kompatibilität mit den räumlichen gesamtstädtischen Zielvorgaben bestehen. Ein idealer Standort sollte daher mit den Vorgaben der **Bebauungspläne** sowie des **Flächennutzungsplans** der Landeshauptstadt Kiel im Einklang stehen.

² Eine vertiefende Betrachtung des Straßenverkehrs kann im Rahmen der Standortalternativenprüfung nicht erfolgen. Inwieweit das vorhandene Hauptstraßennetz sowie die Knotenpunkte mit dem kommunalen Straßennetz zur Aufnahme des durch ein Möbelmarktzentrum erzeugten zusätzlichen Verkehrsaufkommens in der Lage sind, kann nur mittels verkehrsplanerischer Fachuntersuchungen ermittelt werden. Im Falle einer evtl. problematischen Ausgangssituation eines Standorts können darin auch gleichzeitig verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung aufgezeigt werden (z. B. Ergänzung von Fahrspuren, bauliche Veränderung von Knotenpunkten, Modifizierung von Ampelschaltungen).

Das Bewertungskriterium **Landschaftsplanung** beinhaltet neben informellen Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auch rechtsverbindliche Vorgaben des Naturschutzrechts, welche aus dem **Landschaftsplan** der Landeshauptstadt Kiel hervorgehen. Eine weitere planerische Vorgabe ist das auf den Darstellungen des Landschaftsplans basierende **Freiräumliche Leitbild Kiel und Umland**, welches eine informelle Rahmenplanung auf regionaler Ebene darstellt.

Für den **Einzelhandel** enthält das **Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept der Stadt Kiel (GEKK)** bestimmte Vorgaben für die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsvorhaben mit nicht-zentrenrelevantem Hauptsortiment. Gemäß der dortigen Ansiedlungsregel 4 sollen entsprechende Vorhaben zur Erreichung und der späteren Einhaltung des Zielsystems zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung für die Landeshauptstadt Kiel räumlich gelenkt werden sollen. Als Vorrangstandorte sollen die Innenstadt, das Zentrum Holtenauer Straße sowie die Sonderstandorte des Typs A (Fachmarktstandorte) dienen, welche bereits heute flächenintensive Betriebe mit gesamtstädtischer und überörtlicher Bedeutung beherbergen. Es wird daher bewertet, inwieweit ein zu prüfender Standort in die Kategorie eines Vorrangstandortes fällt oder mit einem solchen räumlich korrespondiert. Grundsätzlich stellt das GEKK allerdings für keinen Prüfstandort eine absolute Restriktion dar, da Betriebe mit nicht-zentrenrelevantem Hauptsortiment an keiner Stelle im Stadtgebiet kategorisch ausgeschlossen werden. Als Gemeinde mit mehreren Versorgungsbereichen muss der großflächige Einzelhandel in Kiel nach den Anforderungen des **Landesentwicklungsplans Schleswig-Holstein (LEP)** allerdings auf das innergemeindliche Zentrensystem ausgerichtet sein (vgl. Kap. 2.8, Ziffer 8). Zwar ist diese Anforderung nicht exakt definiert, jedoch sollte ein idealer Standort mindestens einen Bezug zum räumlich-funktionalen Standortmodell des Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzepts aufweisen.

Unter dem Kriterium **konkurrierende Planungen** werden Inhalte weiterer Planwerke (z. B. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, Integriertes Stadtentwicklungskonzept) oder bestehende Planungsabsichten (z. B. Infrastruktur-

maßnahmen) zusammengefasst, welche für die Realisierung des Möbelmarktzentrums von Bedeutung sind. Auch wenn entsprechende Projekte planungsrechtlich i. d. R. nicht verbindlich sind, kann insbesondere das bisherige Fehlen einer abschließenden politischen Entscheidung dazu führen, dass der Standort auf unbestimmte Sicht nicht zur Verfügung steht.

▪ **Umsetzung**

Für die Umsetzung des Ansiedlungsvorhabens spielen nicht zuletzt finanzielle Aspekte eine bedeutende Rolle. Neben den reinen Baukosten des Möbelmarktzentrums müssen in Abhängigkeit von den Eigenschaften des Standorts ggf. zusätzliche **Investitionen** aufgebracht werden, welche die **Wirtschaftlichkeit** des gesamten Vorhabens beeinflussen und ggf. in Frage stellen können. Für die Bewertung ist es dabei unerheblich, ob eventuelle Aufwendungen direkt durch einen privaten Investor oder zunächst durch die Landeshauptstadt Kiel aufgebracht werden müssen (z. B. per Regelung durch einen städtebaulichen Vertrag).

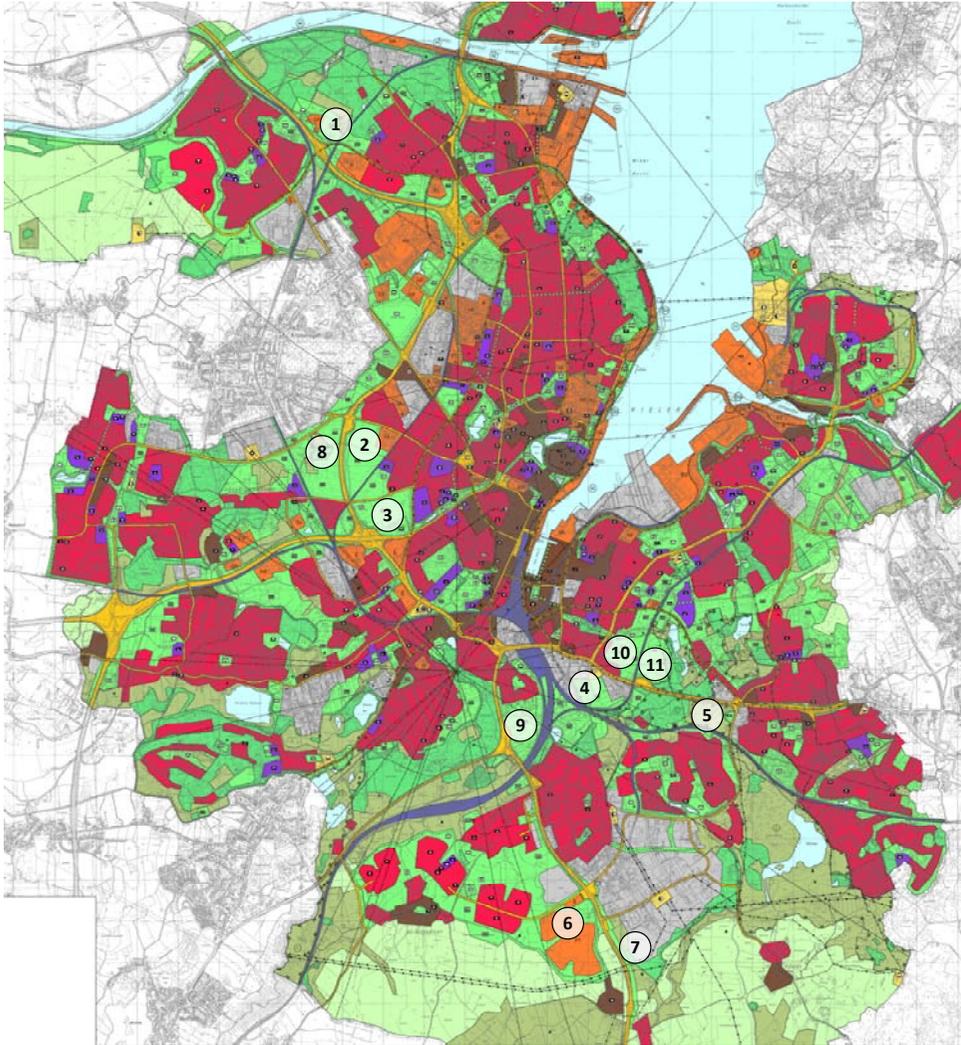
In der Kategorie Umsetzung werden abschließend zudem die Chancen für eine **kurzfristige Realisierbarkeit** des Möbelmarktzentrums bewertet. Die inhaltlichen Aspekte ergeben sich dabei im Wesentlichen aus dem Zusammenwirken unterschiedlicher Bereiche der anderen Bewertungskategorien.

Abb. 2: Bewertungsmatrix (Musterbogen)

Name des Standorts:		Größe:		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt			
	Beschaffenheit und Topografie			
	Verfügbarkeit			
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds			
	Agglomerationseffekte			
	Bedeutung im Siedlungsraum			
Verkehr	ÖPNV-Anbindung			
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)			
	Landschaftsplanung			
	Einzelhandel			
	konkurrierende Planungen			
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen			
	kurzfristige Realisierbarkeit			
Gesamtbewertung:				

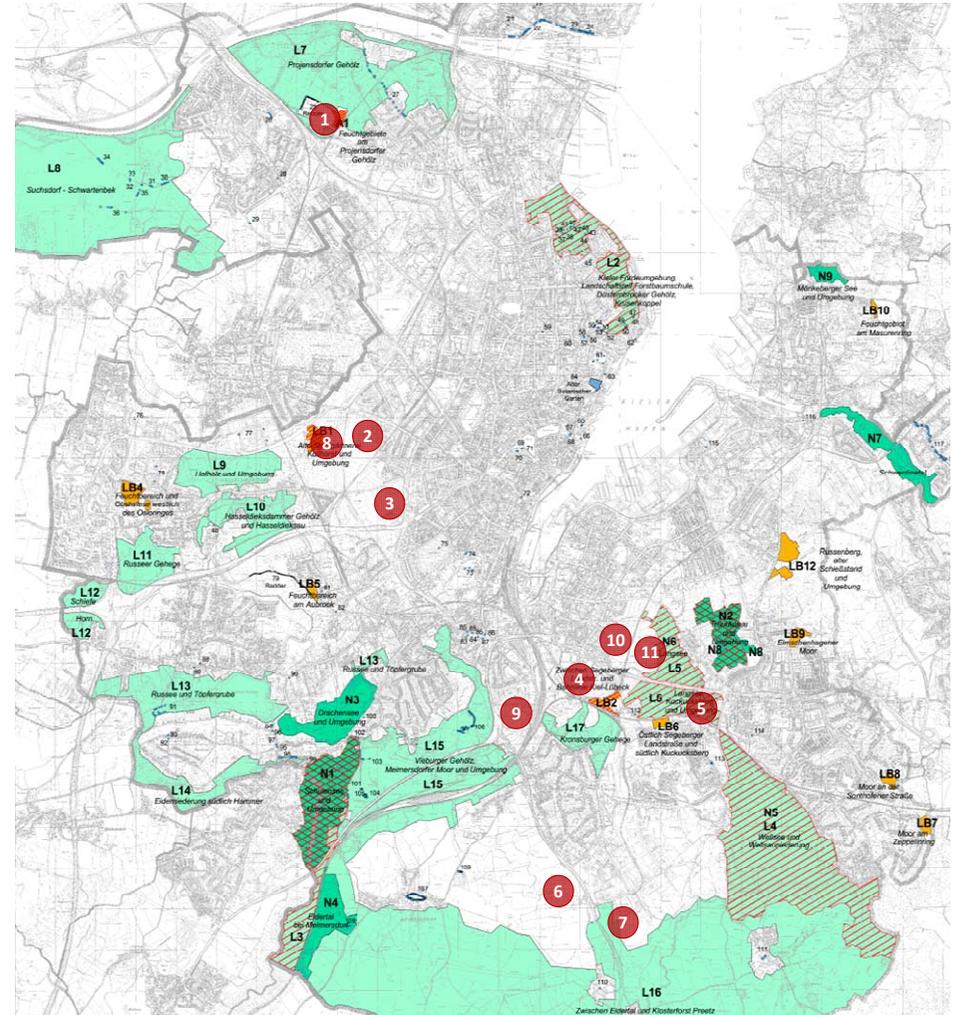
Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Abb. 3: Prüfstandorte im Flächennutzungsplan



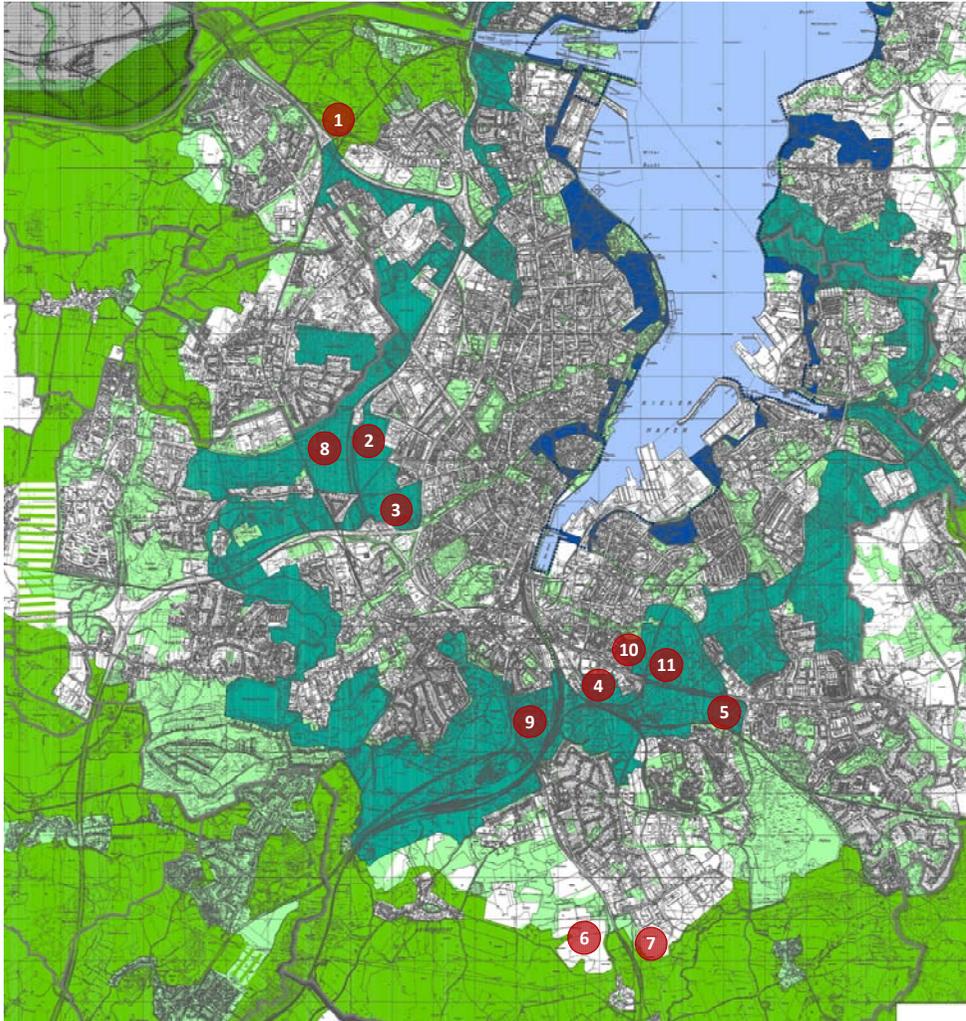
Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel, Flächennutzungsplan Fassung 2000
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Abb. 4: Prüfstandorte in der Themenkarte Schutzgebiete/ -objekte des Landschaftsplans



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel – Grünflächenamt, Stand 02/2000
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

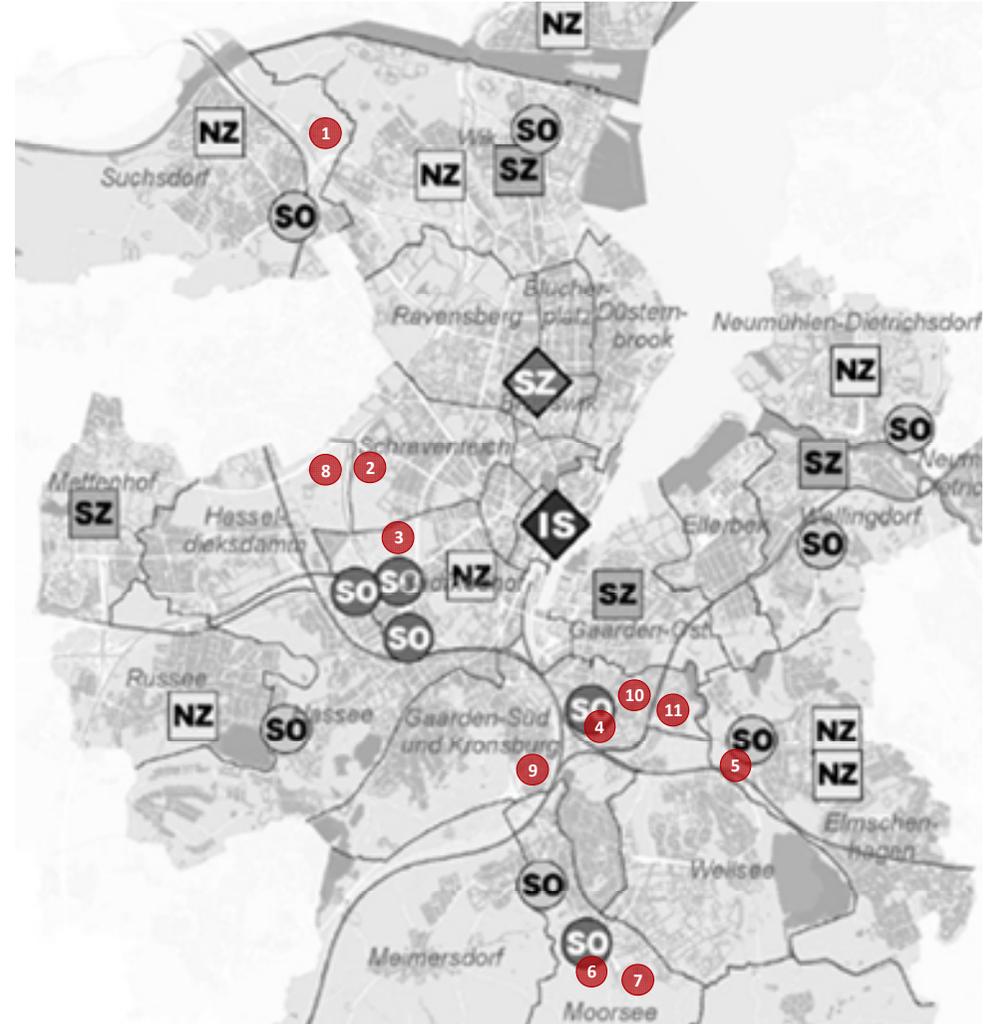
Abb. 5: Prüfstandorte im Freiräumlichen Leitbild



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel – Grünflächenamt, Freiräumliches Leitbild Kiel und Umland 2007

Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Abb. 6: Prüfstandorte und perspektivische Einzelhandels-Standortstruktur



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel, Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept 2010

Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

3 BEWERTUNGSPHASE

3.1 Standort 1: Steenbeker Weg (östlich B 76)

Flächeneigenschaften

Standortoption 1 befindet sich nördlich der Anschlussstelle Olof-Palme-Damm (B76)/ Steenbeker Weg, an der Grenze zum Projensdorfer Gehölz. Mit einem nahezu rechteckigen Zuschnitt erlaubt die rd. 25 ha große Fläche eine variable Gebäudeanordnung. Das Areal ist größtenteils ebenerdig und weist mit Ausnahme von Aufschüttungen entlang des Steenbeker Wegs bzw. zur B 76 keine bedeutenden Höhenunterschiede auf. Es existiert Wald nach Landeswaldgesetz. Der Standort beherbergt neben Kleingärten aktuell zu großen Teilen das aus mehreren Sportplätzen bestehende Trainingszentrum des Fußballvereins Holstein Kiel, welches für eine Bebauung zuvor an einen anderen Standort verlagert werden müsste.

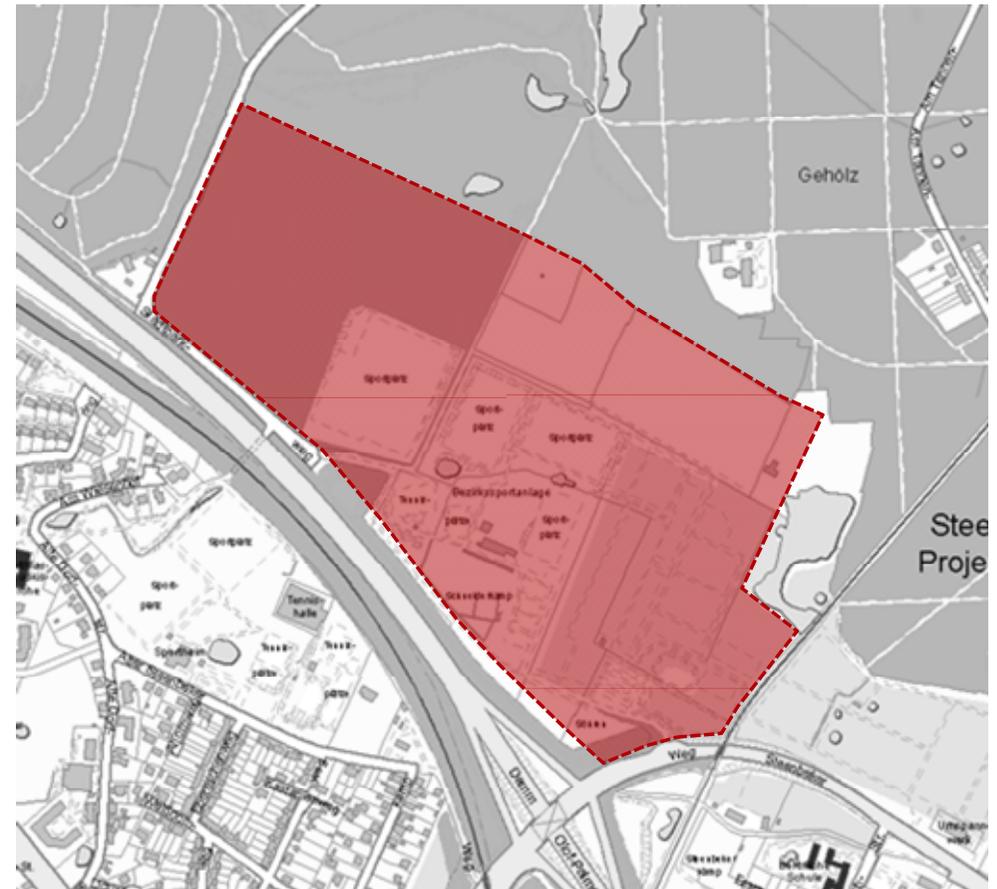
Stadtraum

Der Standort ist mehrheitlich von Kleingärten und Freiflächen umgeben. Nach Westen bildet die im Einschnitt verlaufende B 76 eine räumliche Barriere. Lediglich im Süden grenzt der Standort an einen baulich entwickelten Siedlungszusammenhang. In den letzten Jahren ist hier ein neues Wohngebiet entstanden, zu dem aufgrund einer Aufschüttung entlang der Straße sowie einer dahinter verlaufenden Güterbahntrasse jedoch kein direkter räumlicher Zusammenhang besteht. Eine Gefahr von Beeinträchtigungen durch Emissionen oder Beeinträchtigungen der Wohnqualität besteht daher nicht. Insgesamt ist das direkte Umfeld städtebaulich nur wenig entwickelt und weist keinerlei mit dem Planvorhaben vergleichbare großflächige Strukturen auf.

Entsprechende Nutzungen finden sich jedoch westlich des Olof-Palme-Damms. Mit Edeka, Sky, Aldi und Bauhaus sind hier mehrere großflächige Einzelhandelsbetriebe angesiedelt, deren Angebotsschwerpunkt jedoch mehrheitlich

Artikel des täglichen Bedarfs umfasst und somit nur bedingt mit dem Möbelmarktzentrum korrespondiert.

Abb. 7: Standortgrafik Steenbeker Weg (östlich B 76)



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel 2012
Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Neben der Nutzung als gesamtstädtisch bedeutsames Sportzentrum sowie kleingärtnerischer Erholungsraum dient der Standort derzeit auch als südlicher Eingangsbereich zum Natur- und Landschaftsraum Projensdorfer Gehölz. Mit einer Bebauung des Standorts durch ein Möbelmarktzentrum würde diese Bedeutung im Siedlungsraum verloren gehen, ohne auf kleinräumiger Ebene adäquat kompensiert werden zu können. Ein möglicher Eingriff würde daher vrs. mit erheblichen Interessenskonflikten verbunden sein.

Verkehr

Entlang des Steenbeker Wegs verkehrt eine Stadtbuslinie, für die mit geringem Aufwand eine neue Haltestelle auf Höhe des Standorts eingerichtet werden könnte. Die aktuelle Entfernung zur nächsten Haltestelle beträgt rd. 400 m (Hst. Rehbenitzwinkel).

Planungsvorgaben

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel sieht für den Standort die Nutzung durch Sportanlagen (Sonderbaufläche), Grünflächen (Kleingärten, Sportplätze) und Wald vor. Das bestehende Trainingszentrum von Holstein Kiel ist durch einen beschlossenen Bebauungsplan (Nr. 733) planungsrechtlich festgesetzt.

Unmittelbar nordöstlich angrenzend an den Standort befinden sich naturräumlich bedeutsame Feuchtgebiete, für die ein naturschutzrechtlicher Schutzstatus besteht. Sie würden durch eine Bebauung zwar nicht unmittelbar tangiert, könnten jedoch Beeinträchtigungen erleiden. Im Freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland ist der Standort Teil des großräumigen Landschaftsrings und sollte daher nach diesem Planwerk von einer Bebauung frei gehalten werden. Die Kleingartenflächen sind im Landschaftsplan der Landeshauptstadt Kiel als Vorranggebiete zur Erhaltung von Potentialen und Qualitäten der humusreichen Gartenböden klassifiziert. Als Teil des identitätsprägenden Landschaftsraums „Zwischen Suchsdorf/ Klausbrook und Projensdorfer Gehölz“ fällt der Standort zudem in die Kategorie einer Vorbehaltsfläche für das Landschaftsbild.

Das Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept kategorisiert die nahe gelegenen Einzelhandelsbetriebe westlich des Olof-Palme-Damms als Sonderstandort zur ergänzenden Grundversorgung (Typ B). Es handelt sich somit nicht um einen Vorrangstandort für großflächigen Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevantem Hauptsortiment. Aufgrund des räumlich-funktionalen Bezugs zu einem bestehenden Einzelhandelsstandort innerhalb des gesamtstädtischen Zentrenmodells wäre eine Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Landesentwicklungsplans allerdings grundsätzlich gegeben.

Sonstige konkurrierende Planungsvorgaben existieren für den Standort nicht.

Umsetzung

Die bestehenden Sportanlagen wurden vor ca. 10 Jahren aufwändig modernisiert. Eine Verlagerung an einen anderen Standort im Stadtgebiet ist nicht beabsichtigt und wäre zudem mit hohen Kosten sowie einem längeren Verfahren verbunden. Zum Schutz der naturräumlichen Feuchtgebiete müssten darüber hinaus ggf. Maßnahmen zur Kompensation von Beeinträchtigungen erfolgen. Durch die beschriebenen Gegebenheiten ist eine kurzfristige Ansiedlung des Möbelmarktzentrums daher unrealistisch.

Abb. 8: Standortimpressionen Steenbeker Weg (östlich B 76)



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012

Abb. 9: Bewertungsmatrix Steenbeker Weg (östlich B 76)

Standort 1: Steenbeker Weg (östlich B 76)		Größe: rd. 25 ha		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt	●		
	Beschaffenheit und Topografie		●	
	Verfügbarkeit			●
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds		●	
	Agglomerationseffekte		●	
	Bedeutung im Siedlungsraum			●
Verkehr	ÖPNV-Anbindung	●		
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)			●
	Landschaftsplanung			●
	Einzelhandel		●	
	konkurrierende Planungen	●		
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen			●
	kurzfristige Realisierbarkeit			●
Gesamtbewertung:		kaum geeignet		

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Der Standort erweist sich aufgrund diverser Nachteile als kaum geeignet und wird von der CIMA als potentieller Ansiedlungsstandort ausgeschlossen.

3.2 Standort 2: Kronshagener Weg

Flächeneigenschaften

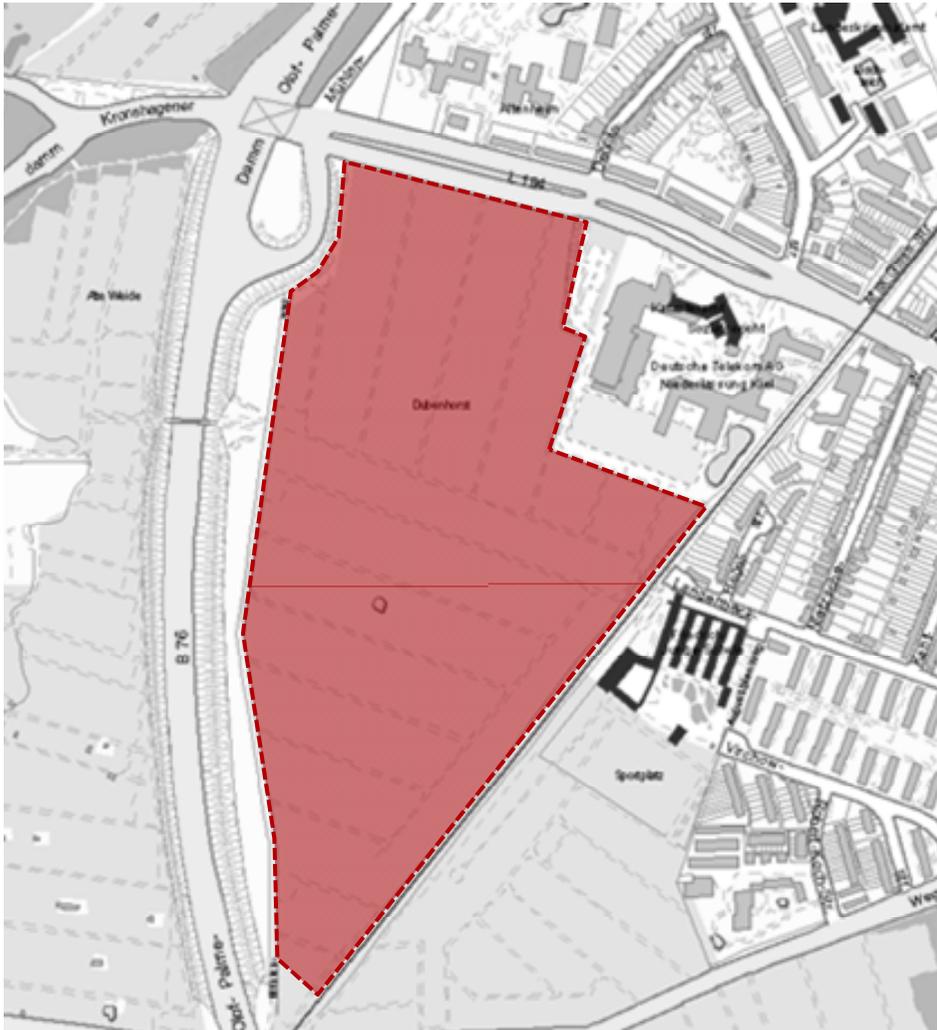
Standortoption 2 befindet sich südöstlich der Anschlussstelle Olof-Palme-Damm (B 76)/ Kronshagener Weg und beherbergt derzeit Kleingärten. Im Osten wird die Fläche von einer Güterbahntrasse sowie einem mehrgeschossigen Bürokomplex begrenzt. Es handelt sich um ein tiefes Grundstück, was trotz einer Größe von rd. 26 ha keinen optimalen Zuschnitt für die Gebäudeanordnung des Möbelmarktzentrums aufweist. Allerdings ist die Fläche ebenerdig und weist nahezu keine Höhenunterschiede auf.

Stadtraum

Der autobahnähnlich ausgebaute Olof-Palme-Damm grenzt den Standort nach Westen räumlich ab, wobei die dahinter liegenden Nutzungen ebenfalls aus Kleingärten bestehen. Auch nach Südosten schließen hinter der trennenden Bahntrasse weitere Kleingärten an. Nach Norden und Osten grenzt der Standort unmittelbar an bestehende Siedlungsstrukturen, zu den jedoch kaum ein räumlich-funktionaler Zusammenhang besteht. Das dortige mehrgeschossige Büro- und Gewerbegebäude stellt im Bezug zu seiner direkten Umgebung einen Solitärobjekt dar. Nördlich des Kronshagener Wegs befindet sich Wohnnutzung in Blockrandbebauung bzw. aufgelockerten Baustrukturen, die durch die sehr breite, alleearartige Straße ebenfalls nur einen eingeschränkten räumlichen Bezug zum Standort aufweisen. Eine Gefahr der Beeinträchtigung durch Emissionen wäre jedoch trotzdem in einem gewissen Maße zu erwarten. Städtebauliche würde sich das Planvorhaben zwar nicht optimal in seine Umgebung einfügen, diese aufgrund der bereits jetzt sehr durchmischten Strukturen jedoch auch nicht wesentlich beeinträchtigen.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe oder einzelhandelsnahe gewerbliche Nutzungen sind im nahen Umfeld nicht vorhanden. Das Möbelmarktzentrum würde daher einen Solitärstandort darstellen.

Abb. 10: Standortgrafik Kronshagener Weg



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel 2012
Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Innerhalb des städtischen Gefüges kann dem Standort keine erhebliche Bedeutung zugeordnet werden. Es handelt sich um einen kleingärtnerischen Erholungsraum, der in erster Linie den Besitzern der jeweiligen Parzellen (private Gärten) sowie mit Abstrichen der im Umfeld lebenden Bevölkerung (z. B. zum Spazieren) dient.

Verkehr

Eine direkte ÖPNV-Anbindung des Standorts ist über eine nahe gelegene Stadtbushaltestelle auf dem Kronshagener Weg gegeben (Hst. Dehnkestraße).

Planungsvorgaben

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel sieht für den Standort eine Nutzung als Grünfläche (Kleingärten) vor und bildet damit den derzeitigen Bestand ab. Ein Bebauungsplan liegt nicht vor.

Verbindliche Restriktionen des Natur- und Landschaftsschutzes existieren für den Standort nicht. Allerdings ist der Standort im Freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland Teil des Innenstadtrings und sollte nach diesem Planwerk daher von Bebauung frei gehalten werden. Dies entspricht den Inhalten des Landschaftsplans der Landeshauptstadt Kiel, die bestehenden Kleingartengebiete aus Gründen des Bodenschutzes zu erhalten. Auch für das Landschaftsbild haben sie als Bestandteil des historischen Kieler Grün- und Kulturgürtels eine besondere Bedeutung.

Im Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept wird der Standort nicht als aktueller oder potentieller Einzelhandelsstandort innerhalb der gesamtstädtischen Einzelhandels- und Zentrenstruktur genannt. Die Ansiedlung des Möbelmarktzentrums entspricht daher grundsätzlich nicht den Zielen des Konzepts, wäre allerdings auch nicht explizit ausgeschlossen. Aufgrund der solitären Lage des Standorts, ohne Bezug zum räumlich-funktionalen Standortmodell des Kieler Einzelhandels, können aber auch die Anforderungen des Landesentwicklungsplans nicht erfüllt werden.

Konkurrierende Planungsvorhaben existieren für den Standort nicht.

Umsetzung

Eine Vorhabenrealisierung wäre am Standort unter einem vergleichsweise geringen finanziellen Aufwand sowie vrs. in einem kurzen Zeitraum möglich.

Abb. 11: Standortimpressionen Kronshagener Weg



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012

Abb. 12: Bewertungsmatrix Kronshagener Weg

Standort 2: Kronshagener Weg		Größe: rd. 26 ha		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt		●	
	Beschaffenheit und Topografie	●		
	Verfügbarkeit		●	
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds		●	
	Agglomerationseffekte			●
	Bedeutung im Siedlungsraum		●	
Verkehr	ÖPNV-Anbindung	●		
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)		●	
	Landschaftsplanung			●
	Einzelhandel			●
	konkurrierende Planungen	●		
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen	●		
	kurzfristige Realisierbarkeit	●		
Gesamtbewertung:		geeignet		

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Der Standort erweist sich als grundsätzlich geeignet und wird von der CIMA als möglicher Ansiedlungsstandort in Betracht gezogen.

3.3 Standort 3: Westring

Flächeneigenschaften

Standortoption 3 wird nach Norden und Osten von den Straßen Westring und Hasseldieksdammer Weg begrenzt und reicht im Südwesten bis an das Kreuzungsbauwerk A 215/ Olof-Palme-Damm (B 76) heran. Die Fläche ist rd. 17 ha groß und beherbergt derzeit Kleingärten. Durch den nahezu rechteckigen Zuschnitt erlaubt der Standort eine variable Gebäudeanordnung. Das Areal ist überwiegend ebenerdig und weist keine größeren Höhenunterschiede auf.

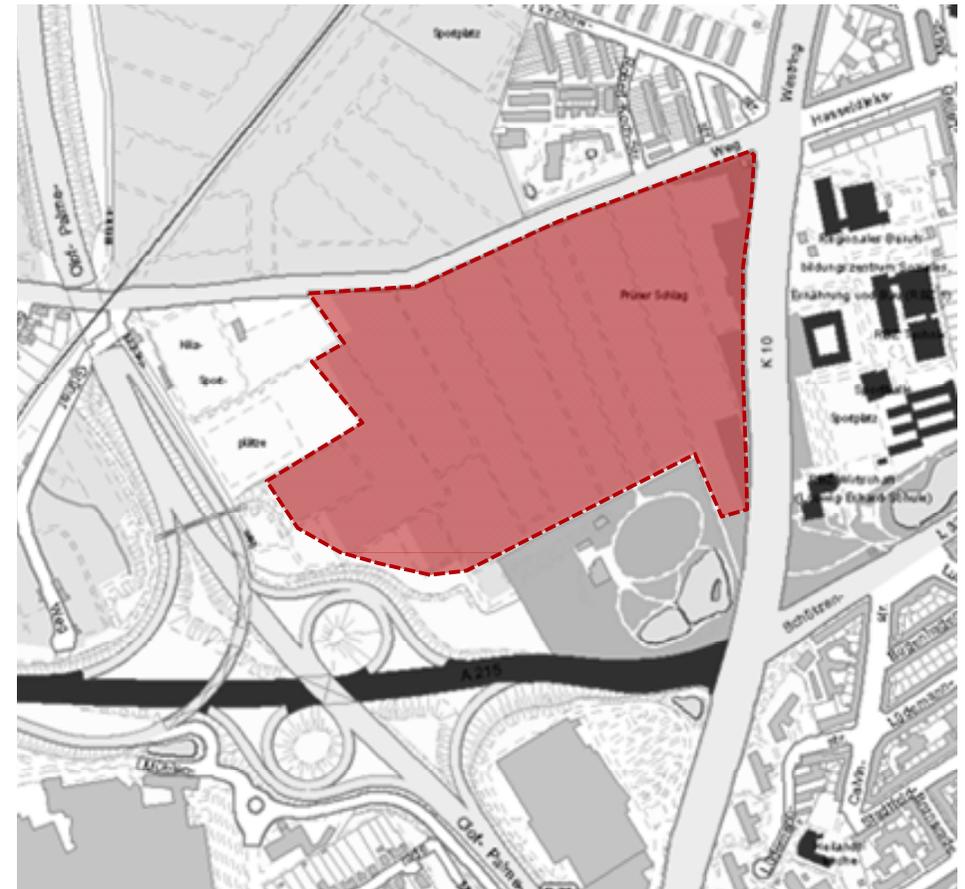
Stadtraum

Das Umfeld des Standorts weist äußerst unterschiedliche Städtebau- und Nutzungsstrukturen auf. Nach Südwesten dominieren flächenbeanspruchende Verkehrsbauwerke des Straßenknotens A 215/ B 76. Östlich des alleeartig ausgebauten Westrings befindet sich ein entwickelter städtisch geprägter Siedlungszusammenhang mit überwiegend mehrgeschossigen, offenen Baustrukturen. Im östlichen Bereich des Hasseldieksdammer Wegs schließt Wohnbebauung an. Nach Nordwesten setzen sich die Kleingartennutzungen über die räumlich trennenden Straßen fort. Im Süden grenzt die denkmalgeschützte Parkanlage der „Großen Grünen Schützengilde“ den Standort durch sehr dichten Grünbewuchs von seinem Umfeld ab. Parallel zur Autobahn existieren weitere großflächige Einzelhandelnutzungen, zu denen jedoch nur eine eingeschränkte Sichtbeziehung gegeben ist. Insgesamt korrespondiert der Standort unter städtebaulich-funktionalen Gesichtspunkten aktuell nur wenig mit seinem Umfeld. In geringem Maße besteht allerdings dennoch das Risiko von Beeinträchtigungen durch Emissionen.

Mit dem IKEA-Einrichtungshaus ist im nahen Umfeld ein großflächiger Einzelhandelsbetrieb aus dem Wohn- und Einrichtungssegment mit überregionalem Einzugsgebiet angesiedelt. Auch das Einkaufszentrum CITTI-Park befindet sich nicht weit entfernt. Zwar sind die Standorte räumlich nicht unmittelbar verbunden, durch eine starke Fokussierung auf PKW-Kunden existieren jedoch

bereits heute Koppelungseffekte. Diese würden durch das Möbelmarktzentrum zugunsten aller Betriebe noch deutlich verstärkt.

Abb. 13: Standortgrafik Westring



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel 2012
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Unter dem Gesichtspunkt der aktuellen Bedeutung im Siedlungsraum entspricht der Standort im Wesentlichen den Eigenschaften des Prüfstandorts 2 (Kronshagener Weg/ vgl. Kap. 3.2). Die Funktion als öffentlich genutzter Erholungsraum ist dabei durch die angrenzende Parkanlage, welche eine Verlängerung der Grünanlagen entlang des Schützenwalls darstellt, als etwas höher einzuschätzen. Diese bliebe jedoch auch bei einer Bebauung des Standorts erhalten. Es ist zudem davon auszugehen, dass aufgrund der Gesamtflächengröße (rd. 17 ha) letztendlich nur ein Teil des Standorts tatsächlich für das Möbelmarktzentrum genutzt werden würde. Ein Erhalt eines durchgehenden Kleingarten-Grünzugs als Verbindung zwischen Parkanlage, Sportplätzen und den nordwestlich angrenzenden Kleingartenbereichen erscheint daher möglich.

Verkehr

Für eine Erreichbarkeit des Standorts per ÖPNV stehen drei nahe gelegene Bushaltestellen zur Verfügung (Hst. Westring, Virchowstraße und IKEA).

Planungsvorgaben

Hinsichtlich der Aspekte Bauleitplanung und Landschaftsplanung entspricht der Standort den Eigenschaften des Prüfstandorts 2 (Kronshagener Weg/ vgl. Kap. 3.2.). Die relevanten Planwerke Flächennutzungsplan, Landschaftsplan und Freiräumliches Leitbild enthalten hier jeweils dieselben Darstellungen (Grünfläche für Kleingärten im Flächennutzungsplan, Teil des Innenstadtrings im Freiräumlichen Leitbild, Bodenschutz und Vorbehaltsflächen für das Landschaftsbild im Landschaftsplan).

Im Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept sind die im direkten Umfeld gelegenen Einzelhandelsstandorte IKEA und CITTI-Park als Sonderstandorte für großflächigen Einzelhandel (Typ A) dargestellt. Die Ansiedlung weiterer Betriebe mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten auf angrenzenden Flächen entspricht der Empfehlung des Konzepts, bestehende Flächenpotenziale der Sonderstandorte, insbesondere in verkehrsgünstiger Lage zum regionalen Einzugs-

bereich der Stadt Kiel, für Weiterentwicklungen des gesamtstädtischen Einzelhandelsangebots zu nutzen. Für das Möbelmarktzentrum als großflächiges Einzelhandelsvorhaben mit nicht-zentrenrelevantem Hauptsortiment erfüllt der Standort damit die Voraussetzungen des GEKK für eine Ansiedlung. Auch die Vorgaben des Landesentwicklungsplans werden eingehalten.

Konkurrierende Planungsvorhaben existieren für den Standort nicht.

Umsetzung

Eine Vorhabenrealisierung wäre am Standort unter einem vergleichsweise geringen finanziellen Aufwand sowie vrs. in einem kurzen Zeitraum möglich.

Abb. 14: Standortimpressionen Westring



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012

Abb. 15: Bewertungsmatrix Westring

Standort 3: Westring		Größe: rd. 17 ha		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt	●		
	Beschaffenheit und Topografie	●		
	Verfügbarkeit		●	
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds		●	
	Agglomerationseffekte	●		
	Bedeutung im Siedlungsraum		●	
Verkehr	ÖPNV-Anbindung	●		
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)		●	
	Landschaftsplanung			●
	Einzelhandel	●		
	konkurrierende Planungen	●		
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen	●		
	kurzfristige Realisierbarkeit	●		
Gesamtbewertung:		gut geeignet		

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Der Standort erweist sich trotz kleiner Schwächen als gut geeignet und wird von der CIMA als eine zu favorisierende Standortoption in Betracht gezogen.

3.4 Standort 4: Ostring/ Segeberger Landstraße

Flächeneigenschaften

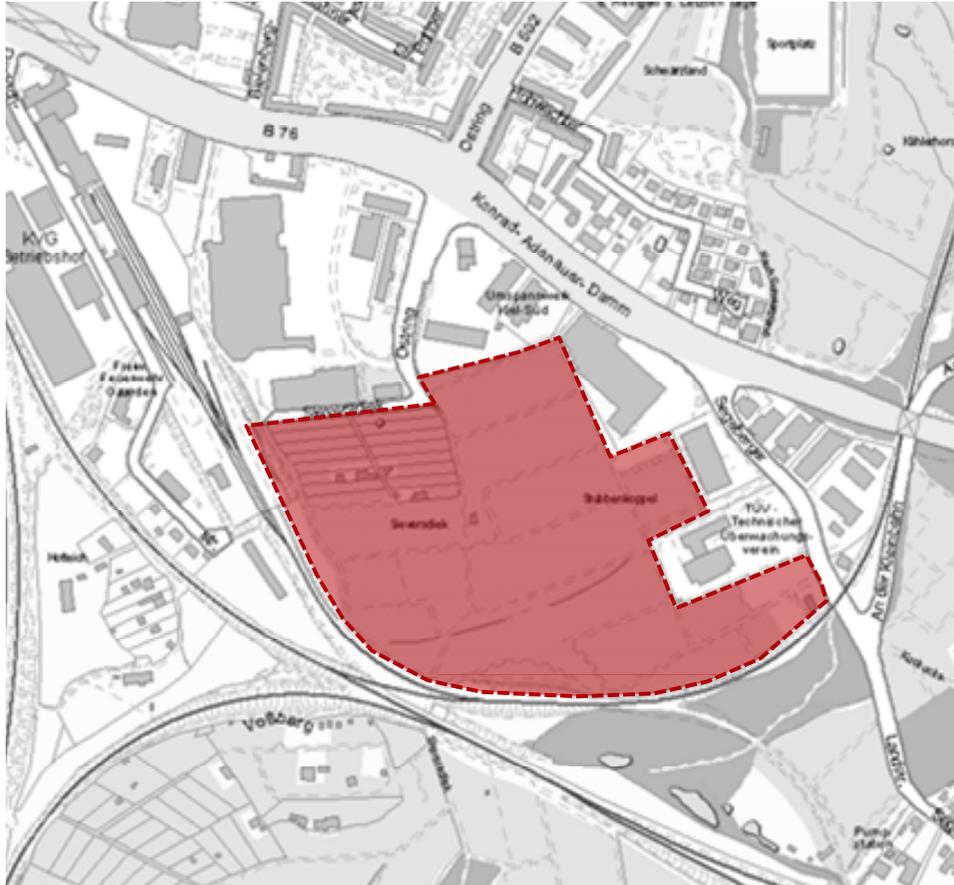
Standortoption 4 befindet sich südlich des Konrad-Adenauer-Damms (B 76) in der Verlängerung des heute dort endenden Ostrings. Er wird von Bahnanlagen sowie bestehenden Gewerbenutzungen umgrenzt. Die aktuelle Nutzung besteht überwiegend aus Kleingärten. Mit einer Größe von rd. 13 ha ist der Standort eher klein, ermöglicht aufgrund seines Zuschnitts jedoch eine weitestgehend flexible Gebäudeanordnung. Das Areal weist leichte Höhenunterschiede auf und fällt insbesondere zu den Seiten hin deutlich ab.

Stadtraum

Auf den direkten Nachbargrundstücken sind entlang des Konrad-Adenauer-Damms und der Segeberger Landstraße zwei Baumärkte sowie weitere Gewerbenutzungen angesiedelt (u. a. Lebensmitteldiscounter, Tankstelle, Spielcasino, Fitnessstudio, Kfz-Werkstätten, TÜV). Das gesamte nahe Umfeld ist funktional geprägt und verfügt über keine besonderen städtebaulichen Qualitäten. Nach Süden grenzt sich der Standort durch die dahinter verlaufenden Bahnanlagen von seiner Umgebung deutlich ab. Zum im Süden anschließenden Natur- und Erholungsraum Kronsburger Gehege besteht eine Fußwegeverbindung. Durch die rückwärtige Lage des Standorts bestehen zu den Wohnquartieren nördlich der B 76 keine räumlichen Bezüge und daher auch keine eventuelle Gefahr von Beeinträchtigungen.

Die direkte Umgebung stellt mit dem Baumarkt Hornbach, dem Motorradfachmarkt Polo, dem Lebensmitteldiscounter Aldi sowie einem Getränkemarkt bereits heute eine Einzelhandelsagglomeration dar. Im nahen Umfeld befinden sich diverse weitere großflächige Einzelhandelsbetriebe, darunter u. a. der Baumarkt B 1, das Gartencenter Dehner und der Teppich- und Heimtextilien-Fachmarkt Knutzen. Durch ein Möbelmarktzentrum würden sich die Kopplungseffekte zugunsten aller Betriebe noch deutlich verstärken.

Abb. 16: Standortgrafik Ostring/ Segeberger Landstraße



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel 2012
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Eine besondere gesamtstädtische oder kleinräumige Bedeutung im Siedlungsraum ist für den Standort nicht zu erkennen. Aufgrund der relativ abgeschotte-

ten Lage zwischen Gewerbenutzungen und Bahntrassen, dient der kleingärtnerische Erholungsraum hauptsächlich den Besitzern der jeweiligen Parzellen. Öffentliche Grün- und Erholungsräume stehen im nahen Umfeld zur Verfügung, darunter etwa das Kronshagener Gehege südlich der Bahntrassen. Eine verbindende Funktion kommt dem Standort dabei nur bedingt zu. Die Wegstrecke über den Sieverdiek, welcher überwiegend am Randbereich der Fläche verläuft, könnte auch bei einer Bebauung in vergleichbarer Form erhalten bleiben. Ein Eingriff in die derzeitige Nutzung würde daher nur in begrenztem Maße konträre Interessen tangieren.

Verkehr

Eine ÖPNV-Anbindung ist durch eine nahe dem Standort gelegene Stadtbushaltestelle vorhanden (Hst. Ostring).

Planungsvorgaben

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel sieht für den Standort eine Nutzung als Grünfläche (Kleingärten) vor und bildet damit den derzeitigen Bestand ab. Lediglich eine östliche Teilfläche wird als Gewerbenutzung dargestellt, da sie Teil eines beschlossenen einfachen Bebauungsplans (Nr. 961) für die langfristige planungsrechtliche Absicherung der Gewerbeflächen entlang der Segeberger Landstraße ist (bei gleichzeitigem Ausschluss von Vergnügungstätten).

Hinsichtlich landschaftsplanerischer Vorgaben entspricht der Standort als überwiegendes Kleingartenareal den Eigenschaften des Prüfstandorts 2 (Kronshagener Weg/ vgl. Kap. 3.2.). Dies gilt sowohl für die Darstellungen des Landschaftsplans der Landeshauptstadt Kiel (Bodenschutz, Vorbehaltsfläche für das Landschaftsbild) als auch für jene des Freiräumlichen Leitbilds Kiel und Umgebung. Allerdings ist anzumerken, dass es sich um eine verhältnismäßig kleine Randfläche des Innenstadtrings handelt, welche in Richtung Norden keinen Bezug zu weiteren Natur- und Landschaftsräumen aufweist.

Das Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept kategorisiert die nahe gelegenen Einzelhandelsbetriebe am Konrad-Adenauer-Damm als Sonderstandort des Typs A, ohne diesen jedoch grundstückescharf abzugrenzen. Für eine Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsvorhaben mit nicht-zentrenrelevantem Hauptsortiment ist der Sonderstandort grundsätzlich explizit vorgesehen. Da das Möbelmarktzentrum unmittelbar an die Grundstücke bestehender Betriebe angrenzen würde, kann dies als Nutzung vorhandener Flächenreserven des Sonderstandorts betrachtet werden. Die Ansiedlungsvoraussetzungen des Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzepts können damit als erfüllt gesehen werden. Auch die Vorgaben des Landesentwicklungsplans werden eingehalten.

Der Standort wird von den sich aktuell in der Diskussion befindenden langfristigen Planungen zum Bau der Kieler Südspange tangiert, welche über Teile der Flächen verlaufen würde. Die Ansiedlung des Möbelmarktzentrums könnte eine Aufgabe bzw. Modifizierung der derzeit nur grob feststehenden Trassenführung erfordern.

Umsetzung

Eine Vorhabenrealisierung wäre am vorhandenen Standort vrs. ohne größeren finanziellen Aufwand zu realisieren. Aufgrund der vorhandenen Topographie wären zur Baureifmachung jedoch aufwändigere Maßnahmen für Bodenbewegungen notwendig, als bei einem überwiegend ebenerdigen Standort. Dies schmälert die Wirtschaftlichkeit des Standorts.

Für eine kurzfristige Umsetzung des Planvorhabens steht der Standort aufgrund der bestehenden Planungen zum Bau der Kieler Südspange nicht zur Verfügung. Das an dieser Stelle im Stadtgebiet aktuell sehr belastete Straßennetz, bei dem die B 76 den am stärksten befahrenen Straßenabschnitt innerhalb der gesamten Landeshauptstadt Kiel darstellt, soll durch das Verkehrsprojekt entlastet werden. Gleichzeitig soll damit auch das Verkehrsaufkommen auf dem hier abzweigenden Ostring (B 502) reduziert werden. Die Realisierung der Kieler Südspange ist von gesamtstädtischem Interesse, weshalb eine Inanspruchnahme der dazu notwendigen Flächen ohne das Vorhandensein eines

umfangreichen verkehrsplanerischen Alternativkonzepts oder die Ausarbeitung einer detaillierten Trassenführung als weitestgehend unrealistisch eingeschätzt werden kann.

Abb. 17: Standortimpressionen Ostring/ Segeberger Landstraße



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012

Abb. 18: Bewertungsmatrix Ostring/ Segeberger Landstraße

Standort 4: Ostring/ Segeberger Landstraße		Größe: rd. 13 ha		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt	●		
	Beschaffenheit und Topografie		●	
	Verfügbarkeit		●	
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds	●		
	Agglomerationseffekte	●		
	Bedeutung im Siedlungsraum		●	
Verkehr	ÖPNV-Anbindung	●		
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)		●	
	Landschaftsplanung			●
	Einzelhandel	●		
	konkurrierende Planungen		●	
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen		●	
	kurzfristige Realisierbarkeit			●
Gesamtbewertung:		bedingt geeignet		

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Der Standort erweist sich aufgrund von Einschränkungen als nur bedingt geeignet und wird von der CIMA als zu favorisierende Option ausgeschlossen.

3.5 Standort 5: Konrad-Adenauer-Damm/ Wellseedamm

Flächeneigenschaften

Standortoption 5 wird von den Straßen Konrad-Adenauer-Damm (B 76) und Wellseedamm sowie der Bahnstrecke Kiel – Lübeck begrenzt. Mit Ausnahme des Elmschenhagener Schützenplatzes am Wellseedamm handelt es sich um unbebaute Ackerflächen im Privateigentum. Mit einer Größe von rd. 16 ha und einem nahezu rechteckigen Zuschnitt erlaubt der Standort eine variable Gebäudeanordnung. Allerdings erschwert die natürliche Topographie eine großflächige Bebauung. So befindet sich die Fläche entlang des Wellseedamms nahezu auf Straßenhöhe, steigt dann in Richtung des höher liegenden Konrad-Adenauer-Damms über das dortige Straßenniveau an und fällt dann nach Westen wieder ab.

Stadtraum

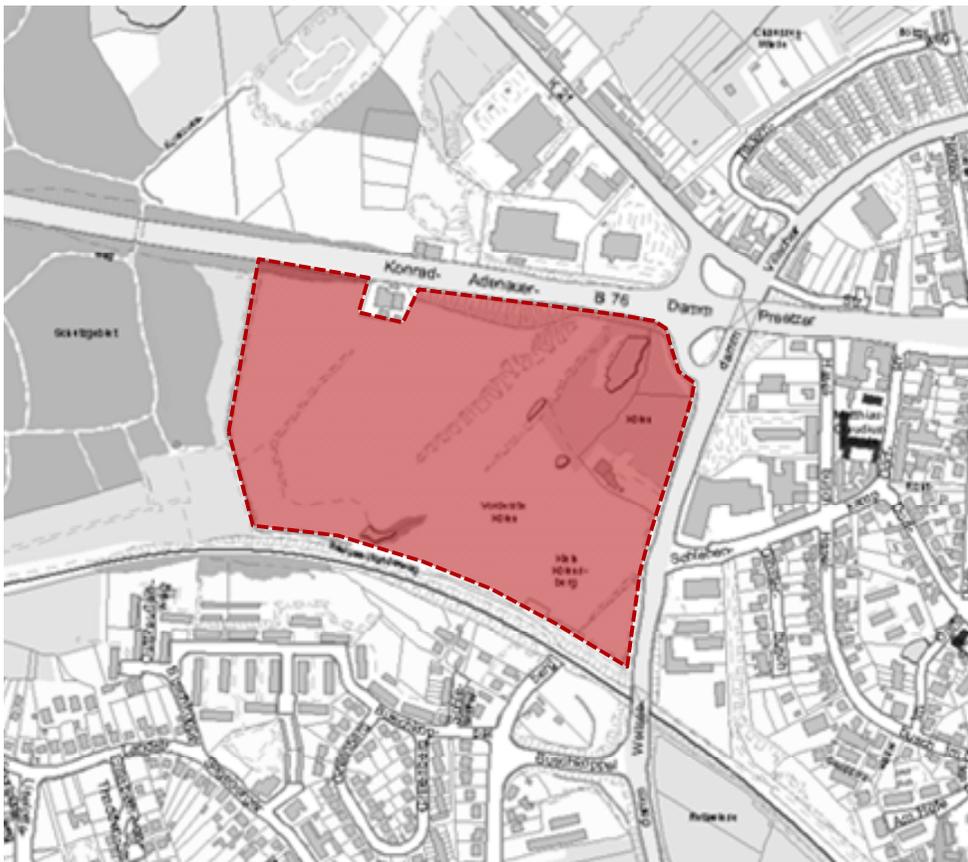
Nach Norden ist der Standort durch den autobahnähnlichen Konrad-Adenauer-Damm von sämtlichen dahinterliegenden Nutzungen räumlich abgegrenzt. Das westliche Umfeld beherbergt ein Waldgebiet. Zu den im Osten gelegenen Wohngebieten besteht durch die dazwischenliegende Bahntrasse kein direkter räumlich-funktionaler Bezug. Entlang des Wellseedamms reicht der Standort unmittelbar an das Siedlungsgebiet des Stadtteils Elmschenhagen, welches hier jedoch vorwiegend gewerbliche Nutzungen umfasst (u. a. Autohaus). Eine Beeinträchtigungsgefahr besteht daher nicht. Insgesamt weist das direkte Umfeld keine mit dem Planvorhaben vergleichbaren großflächigen Strukturen auf.

Nördlich der B 76 sind mit Familia, Lidl und Aldi mehrere Lebensmittelmärkte für die lokale Versorgung angesiedelt. Für Kunden des Möbelmarktzentrums würden sich daraus keine Koppelungseffekte beim Einkaufen ergeben.

Über eine besondere Bedeutung im Siedlungsraum verfügt der Standort nicht. Auf Stadtteilebene sind die Interessen des lokalen Schützenvereins betroffen, die sich jedoch in erster Linie auf das eigene Grundstück beziehen. Für die loka-

le Bevölkerung dienen die naturräumlichen Freiflächen aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung nur sehr eingeschränkt als Erholungsraum. Größere Interessenskonflikte sind daher nicht zu befürchten.

Abb. 19: Standortgrafik Konrad-Adenauer-Damm/ Wellseedamm



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel 2012
Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Verkehr

Die ÖPNV-Anbindung ist eingeschränkt, da entlang des Wellseedamms nur zwei Ortsbuslinien verkehren. Eine stärker frequentierte Haltestelle befindet sich erst an der Kreuzung Preetzer Straße (Hst. Villacher Straße).

Planungsvorgaben

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel sieht für den Standort eine Nutzung als Grünfläche (Schützenplatz) sowie Flächen für die Landwirtschaft vor. Letztere sind zudem als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dargestellt.

Mit Ausnahme des Schützenplatz-Grundstücks liegt das komplette Areal im Landschaftsschutzgebiet „Langsee, Kuckucksberg und Umgebung“. Das Naturschutzrecht gibt hier einen verbindlichen Schutzstatus vor. Im Freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland ist der Standort Teil des großräumigen Landschaftsrings und sollte daher nach diesem Planwerk von einer Bebauung frei gehalten werden. Gemäß Landschaftsplan der Landeshauptstadt Kiel besteht für den Standort ein Bedürfnis zum Schutz der wassererosionsgefährdeten Böden. Als geplante Vorrangfläche für Naturschutz sollen an dieser Stelle im Stadtgebiet zudem langfristig Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umgesetzt werden. Der südwestliche Randbereich fällt darüber hinaus als Bestandteil des identitätsprägenden Landschaftsraums „Schulensee“ in die Kategorie einer Vorrangfläche für das Landschaftsbild.

Das Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept kategorisiert die nahe gelegenen Lebensmittelmärkte nördlich des Konrad-Adenauer-Damms als Sonderstandort zur ergänzenden Grundversorgung (Typ B). Die Ansiedlung des Möbelmarktzentrums wäre daher nicht im eigentlichen Sinne des Konzepts, da es sich nicht um einen dafür vorgesehenen Vorrangstandort handelt. Aufgrund des räumlich-funktionalen Bezugs zu einem bestehenden Einzelhandelsstandort innerhalb des gesamtstädtischen Zentrenmodells wäre eine Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Landesentwicklungsplans allerdings grundsätzlich gegeben.

Konkurrierende Planungsvorgaben existieren für den Standort nicht.

Umsetzung

Eine Vorhabenrealisierung wäre am vorhandenen Standort nur auf Basis aufwändiger Bodenbewegungen zur Baureifmachung des topographisch anspruchsvollen Geländes möglich. Es würden zudem erhöhte Kosten für eine Neugestaltung des Verkehrsknotenpunkts B 76/ Wellseedamm-Villacher Straße/ Preetzer Straße anfallen. Aufgrund der naturschutzrechtlichen Restriktionen wäre eine eventuelle Bebauung nur auf Basis eines längeren Planungsverfahrens sowie aufwendiger Ausgleichsmaßnahmen möglich. Eine Vorhabenrealisierung könnte deshalb allenfalls langfristig erfolgen und würde verhältnismäßig hohe finanzielle Aufwendungen voraussetzen.

Abb. 20: Standortimpressionen Konrad-Adenauer-Damm/ Wellseedamm



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012

Abb. 21: Bewertungsmatrix Konrad-Adenauer-Damm/ Wellseedamm

Standort 5: Konrad-Adenauer-Damm/ Wellseedamm		Größe: rd. 16 ha		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt	●		
	Beschaffenheit und Topografie			●
	Verfügbarkeit		●	
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds		●	
	Agglomerationseffekte			●
	Bedeutung im Siedlungsraum	●		
Verkehr	ÖPNV-Anbindung		●	
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)		●	
	Landschaftsplanung			●
	Einzelhandel		●	
	konkurrierende Planungen	●		
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen			●
	kurzfristige Realisierbarkeit			●
Gesamtbewertung:		kaum geeignet		

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Der Standort erweist sich aufgrund diverser Nachteile als kaum geeignet und wird von der CIMA als potentieller Ansiedlungsstandort ausgeschlossen.

3.6 Standort 6: Technologiepark Süd (B 404)

Flächeneigenschaften

Standortoption 6 umfasst bisher noch unbebaute und derzeit überwiegend landwirtschaftliche genutzte Flächen westlich der B 404, südlich der Anschlussstelle Wellseedamm/ Radewisch. Diese befinden sich mehrheitlich in Privateigentum. Insgesamt stehen hier rd. 36 ha zur Verfügung, wodurch für die Anordnung von Gebäuden, Parkplätzen etc. flexible Möglichkeiten vorhanden wären. Die Fläche ist weitestgehend ebenerdig, verfügt jedoch über Einschränkungen hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit. Bei einer großflächigen Bebauung wäre die Entwässerung nicht sichergestellt, weshalb zunächst bauliche Vorleistungen erbracht werden müssten.³

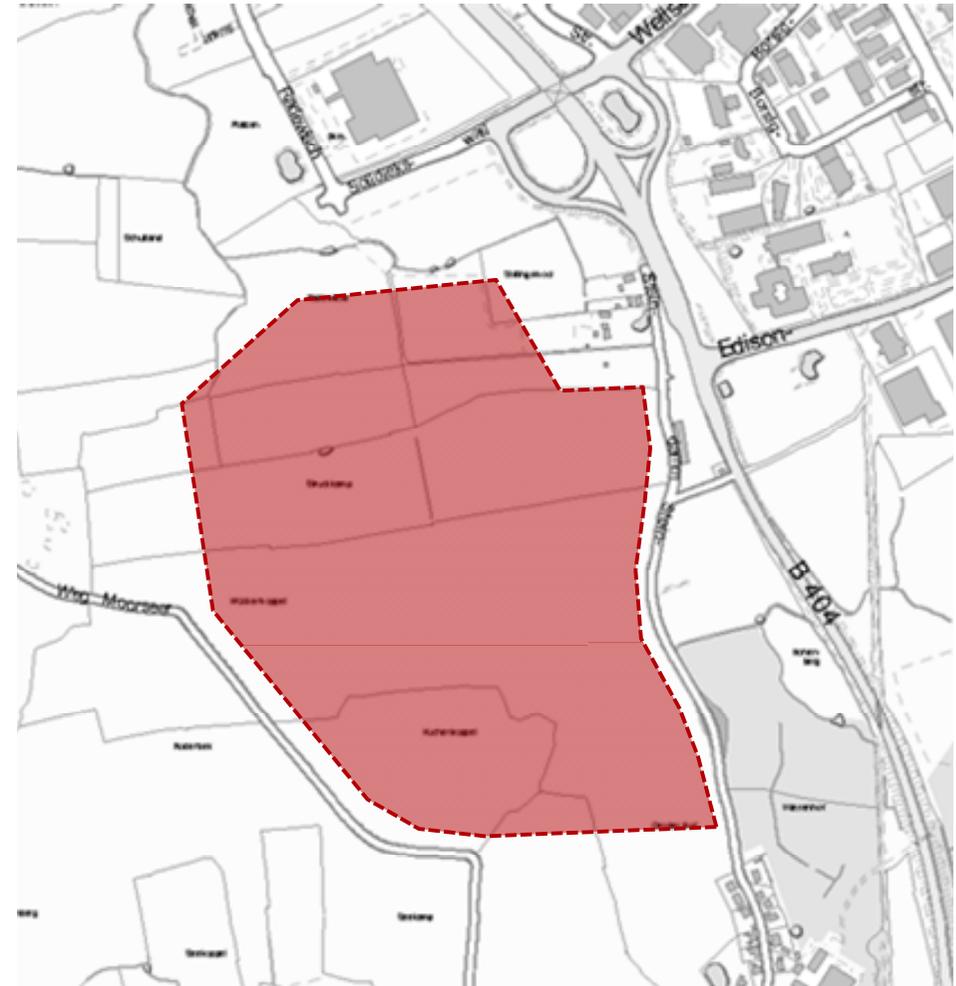
Stadtraum

Der Standort liegt am Rand des städtischen Siedlungszusammenhangs und ist mehrheitlich von Freiflächen umgeben. Ein funktionaler Bezug zum städtebaulich entwickelten Umfeld ist kaum vorhanden. Dieses beherbergt ausschließlich gewerbliche Nutzungen und weist insbesondere östlich der B 404 einen typischen Gewerbegebietscharakter auf. Als sehr flächenintensive Struktur ist dabei vor allem der dem Standort gegenüber liegende Gebäudekomplex der Kieler Nachrichten zu nennen. Sensible Wohnnutzungen mit eventueller Beeinträchtigungsfahr befinden sich erst in einiger Entfernung. Dabei handelt es sich um Einzelhäuser, welche bereits heute durch Verkehrslärm von der B 404 betroffen sind. Das Möbelmarktzentrum würde demgegenüber deutlich weniger Emissionen hervorrufen.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe oder einzelhandelsnahe gewerbliche Nutzungen sind im nahen Umfeld nicht vorhanden. Verbundeffekte mit anderen Einkaufsmöglichkeiten wären daher nicht erreichbar.

³ Im Zusammenhang mit den derzeitigen Planungen zum Ausbau der B 404 zur Autobahn A 21 werden entsprechende Maßnahmen derzeit diskutiert (laufendes Planfeststellungsverfahren).

Abb. 22: Standortgrafik Technologiepark Süd (B 404)



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel 2012
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Verkehr

Die ÖPNV-Anbindung ist eingeschränkt, da entlang der B 404 nur eine stündliche Regionalbuslinie verkehrt (Hst. Edisonstraße/ B 404). Das östlich angrenzende Gewerbegebiet wird jedoch von einer dort endenden Stadtbuslinie bedient, deren Linienverlauf vrs. mit verhältnismäßig geringem Aufwand angepasst werden könnte, um den Standort anzubinden.

Planungsvorgaben

Der Standort nimmt in den gesamtstädtischen Planungen der Landeshauptstadt Kiel eine wichtige Bedeutung ein, da an dieser Stelle im Stadtgebiet langfristig Flächen für Forschung und Technologie sowie zugehöriges Gewerbe zur Verfügung gestellt werden sollen. Der Flächennutzungsplan enthält dazu eine Darstellung als Sonderbaufläche. Diese konkurrierenden Planungsziele finden sich auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept sowie dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Kiel, wo für den Standort unter Berücksichtigung von Angebot und Nachfrage ein besonderes Entwicklungspotential festgestellt wird. Entsprechend der Studie bereitet die Kieler Stadtverwaltung im Hinblick auf die zukünftige Bedarfslage aktuell die Überplanung des Bereichs als klassisches Gewerbegebiet vor.

Rechtsverbindliche Restriktionen des Natur- und Landschaftsschutzes bestehen für den Standort nicht. Ebenso wenig ist er in das Freiräumliche Leitbild Kiel und Umland integriert. Gemäß Aussagen des Landschaftsplans der Landeshauptstadt Kiel übernimmt der Standort in Teilen eine klimatische Ausgleichsfunktion für den angrenzenden Siedlungsraum. Er ist zudem Bestandteil des identitätsprägenden Landschaftsraums „Meimersdorf/ Moorsee“. Einschränkend muss allerdings beachtet werden, dass diese Aussagen für das gesamte unbebaute Kieler Stadtgebiet zwischen Meimersdorf und Moorsee gelten. Die Bebauung einer verhältnismäßig kleinen Teilfläche im Randbereich würde keinerlei Beeinträchtigungen hervorrufen, die den gesamten Landschafts- und Naturraum in seiner Funktion gefährden würden.

Entsprechend Ziel 4 des Gesamtstädtischem Einzelhandelskonzepts ist der Standort zur Ausweisung eines neuen Sonderstandorts für großflächigen Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevantem Hauptsortiment in Betracht zu ziehen. In der perspektivischen Standortstruktur des Kieler Einzelhandels ist er dementsprechend als potentieller Sonderstandort des Typs A dargestellt.

Umsetzung

Eine Vorhabenrealisierung wäre am vorhandenen Standort vrs. ohne größeren finanziellen Aufwand möglich, da u. a. keine Kosten für Verlagerungen bestehender Nutzungen anfallen würden. Die Unwägbarkeiten zum moorigen Baugrund und die damit verbundenen notwendigen baulichen Maßnahmen zur Entwässerung gehen jedoch zu Lasten der Wirtschaftlichkeit.

Es bestehen kaum Chancen für eine kurzfristige Umsetzung, da eine Baureifmachung des Standortes für die nächsten Jahre in hohem Maße von den Planungs- und Baumaßnahmen zur A 21 abhängig sein wird. Neben der Prüfung der Eignung des Baugrunds sind Fragen der verkehrlichen Erschließung und der Entwässerung zu klären. Die Ansiedlung würde zudem eine Abkehr von den bisherigen gesamtstädtischen Bestrebungen einer rein gewerblichen Nutzung des Areals voraussetzen.

Abb. 23: Standortimpressionen Technologiepark Süd (B 404)



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012

Abb. 24: Bewertungsmatrix Technologiepark Süd (B 404)

Standort 6: Technologiepark Süd (B 404)		Größe: rd. 38 ha		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt	●		
	Beschaffenheit und Topografie		●	
	Verfügbarkeit		●	
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds	●		
	Agglomerationseffekte			●
	Bedeutung im Siedlungsraum	●		
Verkehr	ÖPNV-Anbindung		●	
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)		●	
	Landschaftsplanung	●		
	Einzelhandel	●		
	konkurrierende Planungen			●
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen		●	
	kurzfristige Realisierbarkeit			●
Gesamtbewertung:		bedingt geeignet		

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Der Standort erweist sich aufgrund von Einschränkungen als nur bedingt geeignet und wird von der CIMA als zu favorisierende Option ausgeschlossen.

3.7 Standort 7: Wellsee Süd/ Edisonstraße

Flächeneigenschaften

Standortoption 7 umfasst bisher noch unbebaute Flächen östlich der B 404, angrenzend an das Gewerbegebiet Edisonstraße. Die infrage kommende Fläche umfasst rd. 13 ha, ist jedoch sehr verwinkelt geschnitten. Eine zur B 404 ausgerichtete Anordnung der Gebäude mit einem davor liegenden Parkplatz wäre kaum möglich, da die Verkehrsanbindung rückwärtig erfolgen würde.

Die Fläche ist darüber hinaus zwar ebenerdig, verfügt jedoch über erhebliche Einschränkungen hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit. Bei einer großflächigen Bebauung wäre die Entwässerung nicht sichergestellt, weshalb zunächst bauliche Vorleistungen erbracht werden müssten.⁴ Der moorige Untergrund (z. T. Niedermoorlinsen) bietet darüber hinaus keine idealen Voraussetzungen als Baugrund.

Stadtraum

Der Standort liegt am Rand des städtischen Siedlungszusammenhangs und ist mehrheitlich von Freiflächen umgeben. Das städtebaulich entwickelte Umfeld beherbergt ausschließlich gewerbliche Nutzungen und weist einen typischen Gewerbe- bzw. Industriegebietscharakter mit vielfach auch flächenintensiven Betrieben auf. Sensible Wohnnutzungen mit eventueller Beeinträchtigungsgefahr existieren nicht. Ebenso wenig verfügt der Standort über eine gesamtstädtische oder kleinräumige Identifikationswirkung.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe oder einzelhandelsnahe gewerbliche Nutzungen sind im nahen Umfeld nicht vorhanden. Für Kunden des Möbelmarktzentrums würde sich daher keine Möglichkeit ergeben, bei einem Besuch auch andere Einkäufe im räumlichen Zusammenhang zu erledigen.

⁴ Im Zusammenhang mit den derzeitigen Planungen zum Ausbau der B 404 zur Autobahn A 21 werden entsprechende Maßnahmen derzeit diskutiert (laufendes Planfeststellungsverfahren).

Abb. 25: Standortgrafik Wellsee Süd/ Edisonstraße



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel 2012
Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Verkehr

Die ÖPNV-Anbindung ist eingeschränkt, da entlang der B 404 nur eine stündliche Regionalbuslinie verkehrt (Hst. Edisonstraße/ B 404). Das Gewerbegebiet wird jedoch von einer dort endenden Stadtbuslinie bedient, deren Linienverlauf vrs. mit geringem Aufwand angepasst werden könnte.

Planungsvorgaben

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel sieht für den Standort eine gewerbliche Nutzung vor. Entsprechende Aussagen finden sich auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept sowie dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Kiel (konkurrierende Planungen), wo der Standort als wichtige Potentialfläche für zukünftige Gewerbeansiedlungen benannt wird. Zwar existiert noch kein rechtsgültiger Bebauungsplan, allerdings wurde bereits ein Aufstellungsbeschluss gefällt (Nr. 843).

Landschaftsplanerisch existieren für den Standort nahezu keine Restriktionen für eine bauliche Nutzung. Gemäß Landschaftsplan der Landeshauptstadt Kiel besteht lediglich für einzelne Teilflächen ein Bedürfnis zum Schutz der wassererosionsgefährdeten Böden (Ackerland). Das Freiräumliche Leitbild Kiel und Umland enthält für den Standort keine Darstellungen.

Das Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept trifft für den Standort keine Aussagen, weshalb eine Ansiedlung grundsätzlich nicht im Sinne des Konzepts wäre. Bezüglich der Anforderungen des Landesentwicklungsplans ist ein Bezug zu einem bestehenden Einzelhandelsstandort innerhalb des gesamtstädtischen Kieler Zentrenmodells nicht gegeben. Die Vorgaben der Raumordnung wären damit nicht erfüllt.

Umsetzung

Um das Vorhaben zu realisieren, wären aufgrund der im Vergleich zu anderen Standorten ungünstigen Bodenbeschaffenheiten (Moorlinsen) zusätzliche finanzielle Investitionen zur Baureifmachung erforderlich.

Eine kurzfristige Umsetzung des Vorhabens kommt am Standort kaum in Betracht, da im Zuge des zukünftigen Ausbaus zur A 21 die heutige Ampelkreuzung mit der Edisonstraße nach dem aktuellen Stand der Planung durch eine nur nach Süden ausgerichtete planfreie Zu- und Abfahrt ersetzt werden wird. Für den Großteil der Verkehre des Möbelmarktzentrums, welche eher in Richtung Kiel-Zentrum ausgerichtet sind, wäre daher eine Führung durch das Gewerbegebiet bzw. über eine geplante neue Zubringerstraße westlich der Autobahn zur Anschlussstelle Wellseedamm erforderlich. Diese Verkehrsführung wäre vergleichsweise umständlich, wodurch kaum von einem Interesse eines potentiellen Betreibers auszugehen ist⁵. Auch die Planungsabsichten der Landeshauptstadt Kiel zielen auf eine zukünftige Nutzung durch klassisches Gewerbe analog zum bestehenden Umfeld ab.

Abb. 26: Standortimpressionen Wellsee Süd/ Edisonstraße



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012

⁵ Es ist anzumerken, dass der Standort nach Verlust der direkten verkehrlichen Anbindung über B 404 – Edisonstraße auch nur noch bedingt den absoluten Restriktionen der Standortvorauswahlphase entspricht (vgl. Kap. 2.1).

Abb. 27: Bewertungsmatrix Wellsee Süd/ Edisonstraße

Standort 7: Wellsee Süd/ Edisonstraße		Größe: rd. 13 ha		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt			●
	Beschaffenheit und Topografie		●	
	Verfügbarkeit	●		
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds	●		
	Agglomerationseffekte			●
	Bedeutung im Siedlungsraum	●		
Verkehr	ÖPNV-Anbindung		●	
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)			●
	Landschaftsplanung	●		
	Einzelhandel			●
	konkurrierende Planungen			●
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen		●	
	kurzfristige Realisierbarkeit			●
Gesamtbewertung:		kaum geeignet		

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Der Standort erweist sich aufgrund diverser Nachteile als kaum geeignet und wird von der CIMA als potentieller Ansiedlungsstandort ausgeschlossen.

3.8 Standort 8: Skandinaviendamm

Flächeneigenschaften

Standortoption 8 befindet sich südwestlich der Anschlussstelle Olof-Palme-Damm/ Kronshagener Weg und hat eine Größe von rd. 20 ha. Der Kollhorster Weg bildet die westliche Grenze, da sich hier ein bebautes Privatgrundstück befindet. Die derzeitige Nutzung des Standorts besteht aus Kleingärten sowie Natur- und Freiflächen. Das tief geschnittene Areal verfügt für eine Anordnung der Gebäude über keinen optimalen Zuschnitt. Allerdings ist die Fläche eben-erdig und weist keine Höhenunterschiede auf.

Stadtraum

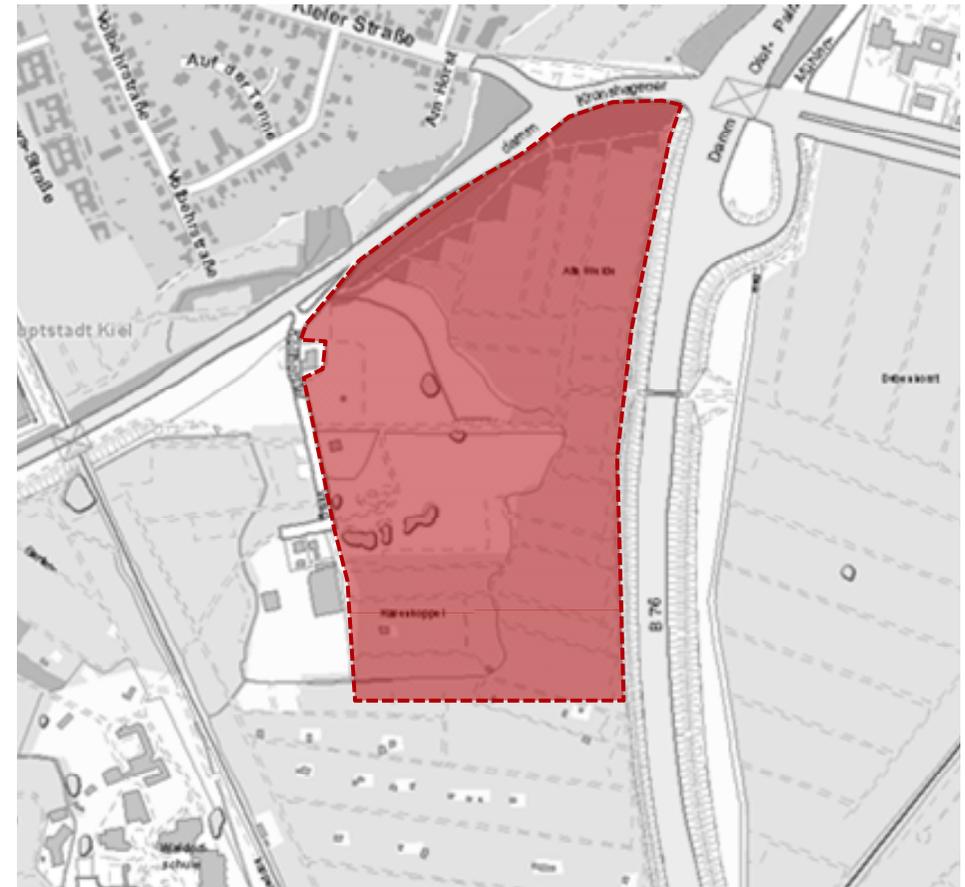
Der autobahnähnlich ausgebaute Olof-Palme-Damm grenzt den Standort nach Osten räumlich ab, wobei die dahinter liegenden Nutzungen ebenfalls aus Kleingärten bestehen. Auch nach Süden und Westen schließen weitere Kleingartenflächen an. Baulich entwickelte Siedlungsstrukturen befinden sich lediglich nördlich des Kronshagener Wegs. Zu den dortigen Wohngebieten besteht durch eine davorliegende parkähnliche Grünzone jedoch kein direkter räumlicher Zusammenhang. Eine Gefahr von Beeinträchtigungen durch Emissionen oder Beeinträchtigungen der Wohnqualität ist daher nicht zu befürchten. Insgesamt ist das direkte Umfeld städtebaulich nur wenig entwickelt und weist keinerlei mit dem Planvorhaben vergleichbare großflächige Strukturen auf.

Großflächige Einzelhandelsbetriebe oder einzelhandelsnahe gewerbliche Nutzungen sind im nahen Umfeld nicht vorhanden. Das Möbelmarktzentrum würde daher einen Solitärstandort darstellen.

Weite Teile des Standorts sind Bestandteil des städtischen Naturerlebensraums „Alte Stadtgärtnerei Kollhorst und Umgebung“, welchem als Biotopverbund eine besondere Naherholungsfunktion zukommt. Mit einer Bebauung würde diese aktuelle Bedeutung im Siedlungsraum verloren gehen, ohne adäquat

kompensiert werden zu können. Darüber hinaus ginge auch ein kleingärtnerischer Erholungsraum verloren.

Abb. 28: Standortgrafik Skandinaviendamm



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel 2012
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Verkehr

Eine Stadtbushaltestelle befindet sich in direkter Nähe des Standorts (Hst. Königstein), wodurch die ÖPNV-Anbindung sicher gestellt ist.

Planungsvorgaben

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel sieht für den Standort eine Nutzung als Grünfläche (Kleingärten) sowie Flächen für Wald vor. Die Bereiche der „Alten Stadtgärtnerei Kollhorst und Umgebung“ sind als geschützter Landschaftsbestandteil gleichzeitig als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dargestellt.

Für den Bereich der „Alten Stadtgärtnerei Kollhorst und Umgebung“ gibt das Naturschutzrecht einen rechtsverbindlichen Schutzstatus vor. Der gesamte Standort ist darüber hinaus im Freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland Teil des Innenstadtrings und sollte nach diesem Planwerk von Bebauung frei gehalten werden. Dies entspricht den Inhalten des Landschaftsplans der Landeshauptstadt Kiel, die bestehenden Kleingartengebiete aus Gründen des Bodenschutzes zu erhalten. Auch für das Landschaftsbild haben sie als Bestandteil des historischen Kieler Grün- und Kulturgürtels eine besondere Bedeutung (Vorbehaltsflächen). Des Weiteren übernimmt der Standort in Teilen eine klimatische Ausgleichsfunktion für den angrenzenden Siedlungsraum.

Im Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept werden für den Standort keine Aussagen getroffen. Die Ansiedlung des Möbelmarktzentrums würde daher mit den langfristigen gesamtstädtischen Zielsetzungen nicht in Einklang stehen, wäre allerdings auch nicht explizit ausgeschlossen. Aufgrund des fehlenden Bezuges zur Einzelhandels- und Zentrenstruktur der Stadt Kiel können jedoch auch die Anforderungen des Landesentwicklungsplans nicht vollständig erfüllt werden.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Nutzung existieren für den Standort keinerlei konkurrierende Planungsabsichten.

Umsetzung

Eine Vorhabenrealisierung wäre nur in Verbindung mit entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft möglich. Aufgrund der naturschutzrechtlichen Restriktionen sowie der Bedeutung des Standorts als gesamtstädtischer Naturerlebnisraum wäre eine eventuelle Bebauung des Standorts nur auf Basis eines längeren Planungsverfahrens möglich. Eine kurzfristige Vorhabenrealisierung ist daher nicht möglich.

Abb. 29: Standortimpressionen Skandinaviendamm



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012

Abb. 30: Bewertungsmatrix Skandinaviendamm

Standort 8: Skandinaviendamm		Größe: rd. 20 ha		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt		●	
	Beschaffenheit und Topografie	●		
	Verfügbarkeit		●	
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds		●	
	Agglomerationseffekte			●
	Bedeutung im Siedlungsraum			●
Verkehr	ÖPNV-Anbindung	●		
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)		●	
	Landschaftsplanung			●
	Freiräumliches Leitbild			●
	Einzelhandel			●
	konkurrierende Planungen	●		
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen		●	
	kurzfristige Realisierbarkeit			●
Gesamtbewertung:		kaum geeignet		

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Der Standort erweist sich aufgrund diverser Nachteile als kaum geeignet und wird von der CIMA als potentieller Ansiedlungsstandort ausgeschlossen.

3.9 Standort 9: Neue Hamburger Straße (B 404)

Flächeneigenschaften

Standortoption 9 umfasst die derzeitigen Kleingärtenflächen zwischen der Neuen Hamburger Straße (B 404) und der Bahnstrecke Kiel – Neumünster, welche im Norden bis an die Hofteichstraße bzw. die Flintbeker Straße reichen. Die zur Verfügung stehenden Flächen umfassen rd. 21 ha und ermöglichen eine variable Gebäudeanordnung. Das Areal ist überwiegend ebenerdig und weist nur geringe Höhenunterschiede auf.

Stadtraum

Im Westen reicht der Standort unmittelbar an den dicht bewaldeten Naturraum Vieburger Gehölz heran. Nach Osten besteht durch die in einem Einschnitt verlaufenden Bahnanlagen eine räumlich-funktionale Trennung zu den dahinter liegenden Kleingärten sowie dem Natur- und Erholungsraum Kronsburger Gehege. Das südliche Umfeld wird überwiegend von Verkehrsbrückenbauwerken dominiert. Im Norden befindet sich entlang der Hofteichstraße kleinteilige Wohnnutzung bestehend aus überwiegend frei stehenden Einfamilienhäusern. Dieses Gebiet könnte durch das Vorhaben beeinträchtigt werden. Insgesamt ist das direkte Umfeld städtebaulich nur wenig entwickelt und weist keinerlei mit dem Planvorhaben vergleichbare großflächige Strukturen auf.

Innerhalb des gesamtstädtischen Gefüges kann dem Standort keine erhebliche Bedeutung im Siedlungsraum zugeordnet werden. Es handelt sich um einen kleingärtnerischen Erholungsraum, der in erster Linie den Besitzern der jeweiligen Parzellen dient. Der im direkten Umfeld lebenden Bevölkerung steht mit dem Vieburger Gehölz ein großer öffentlicher Grün- und Erholungsraum zur Verfügung. Eine verbindende Funktion zum Kronsburger Gehege kommt dem Standort nicht zu, da über die trennenden Bahntrassen keine Brücke o. Ä. vorhanden ist. Ein Eingriff in die derzeitige Nutzung würde daher nur in verhältnismäßig geringem Maße konträre Interessen tangieren.

Abb. 31: Standortgrafik Neue Hamburger Straße (B 404)



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel 2012
Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Großflächige Einzelhandelsbetriebe oder einzelhandelsnahe gewerbliche Nutzungen sind im nahen Umfeld nicht vorhanden. Für potentielle Kunden wäre es

daher nicht möglich, mehrere Einkaufsvorgänge innerhalb eines direkten räumlichen Zusammenhangs zu bündeln.

Verkehr

Entlang der B 404 verkehrt eine Stadtbuslinie, für die mit geringem Aufwand eine neue Haltestelle auf Höhe des Standorts eingerichtet werden könnte. Die aktuelle Entfernung zur nächsten Haltestelle (Hst. Karlsberg) beträgt rd. 600 m.

Planungsvorgaben

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel sieht für den Standort auch zukünftig den heutigen Nutzungszustand als Grünfläche (Kleingärten) vor. Für einen Bereich des nördlich angrenzenden Wohngebiets wurde in den letzten Jahren ein Bebauungsplan aufgestellt (Nr. 879), um dort eine Weiterentwicklung der Wohnnutzung zu ermöglichen. Dieses Planungsziel der Landeshauptstadt Kiel steht tendenziell im Widerspruch zu einer Nachbarbebauung durch großflächigen Einzelhandel.

Gemäß kommunalem Landschaftsplan sollen die bestehenden Kleingärten aus Gründen des Bodenschutzes erhalten werden. Als Bestandteil des historischen Grün- und Kulturgürtels sind sie zudem Vorbehaltsflächen für das Landschaftsbild. Diese Ziele finden sich auf abstrakterer Ebene auch im Freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland wieder, wo der Standort Teil des Innenstadtrings ist.

Entsprechend den Inhalten des Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzepts ist der Standort zukünftig nicht für großflächige An siedlungsvorhaben vorgesehen. Aufgrund der solitären Lage, ohne Bezug zu bestehenden Standorten des Kieler Zentrums, können auch die Anforderungen des Landesentwicklungsplans nicht erfüllt werden.

Der Standort wird zudem von den sich aktuell in der Diskussion befindenden Planungen zum Bau der Kieler Südspange als Verlängerung der zukünftigen Autobahn A 21 tangiert, welche über Teile der Flächen verlaufen würde. Die

Ansiedlung des Möbelmarktzentrums würde mangels Ausweichrouten eine grundsätzliche Aufgabe dieses geplanten Verkehrsprojekts erfordern.

Umsetzung

Eine Vorhabenrealisierung wäre am Standort unter einem vergleichsweise geringen finanziellen Aufwand möglich. Eine Vorhabenrealisierung würde allerdings eine abschließende stadtentwicklungspolitische Entscheidung gegen den Bau der Kieler Südspange voraussetzen. Da dieses Verkehrsprojekt bislang von gesamtstädtischem Interesse ist (vgl. Kap. 3.4), ist dies kurzfristig nicht zu erwarten.

Abb. 32: Standortimpressionen Neue Hamburger Straße (B 404)



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012

Abb. 33: Bewertungsmatrix Neue Hamburger Straße (B 404)

Standort 9: Neue Hamburger Straße (B 404)		Größe: rd. 21 ha		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt	●		
	Beschaffenheit und Topografie		●	
	Verfügbarkeit		●	
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds		●	
	Agglomerationseffekte			●
	Bedeutung im Siedlungsraum		●	
Verkehr	ÖPNV-Anbindung	●		
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)		●	
	Landschaftsplanung			●
	Einzelhandel			●
	konkurrierende Planungen			●
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen	●		
	kurzfristige Realisierbarkeit			●
Gesamtbewertung:		kaum geeignet		

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Der Standort erweist sich aufgrund diverser Nachteile als kaum geeignet und wird von der CIMA als potentieller Ansiedlungsstandort ausgeschlossen.

3.10 Standort 10: Konrad-Adenauer-Damm/ Ostring

Flächeneigenschaften

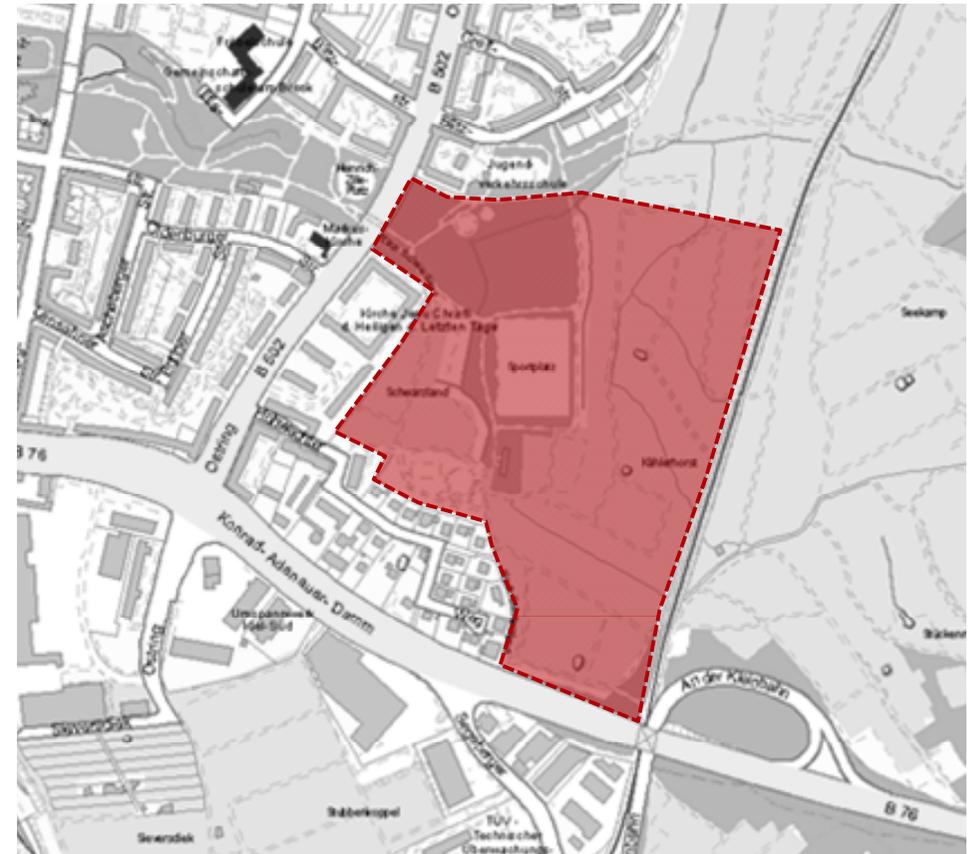
Standortoption 10 befindet sich nordöstlich der Kreuzung Konrad-Adenauer-Damm (B 76)/ Ostring in rückwärtiger Lage zu vorhandener Bebauung. Nach Osten wird das weitgehend ebenerdige Areal durch ein Bahngleis der Strecke Kiel – Schönberg begrenzt. Die aktuelle Nutzung der rd. 16 ha großen Fläche besteht aus Kleingärten, einem Sportplatz sowie einer kleinen Parkanlage. Der Flächenzuschnitt ist aufgrund der davor liegenden Gebäude nicht ideal. Die schmalen Straßenfronten schränken sowohl die Anordnung der Verkehrsflächen als auch eine Wahrnehmbarkeit des Möbelmarktzentrums aus Richtung der Kieler Kernstadt erheblich ein.

Stadtraum

Im Osten und Nordosten des Standorts befinden sich weitere Kleingartenflächen. Nach Südosten bildet die autobahnähnlich ausgebaute und auf einer Brücke über die Bahntrasse führende B 76 eine räumliche Grenze zu den dahinter liegenden Gewerbenutzungen. Zum Konrad-Adenauer-Damm und dem Ostring ist dem Standort Wohnnutzung vorgelagert, die einen direkten räumlich-funktionalen Bezug zur Straßenkreuzung verhindert. Es handelt sich um straßenbegleitende mehrgeschossige Gebäude sowie frei stehenden Einfamilienhäuser entlang des Hohwachter Wegs. Trotz der rückwärtig anschließenden Freiraumstrukturen ist die Wohnfunktion für den Standort insgesamt prägend. Das Planvorhaben würde sich sowohl städtebaulich als auch funktional nicht in den Stadtraum einfügen und die umgebenden Nutzungen zudem durch Emissionen beeinträchtigen.

Entlang des Konrad-Adenauer-Damms befinden sich diverse großflächige Einzelhandelsbetriebe (vgl. Kap. 3.4), mit überwiegend ähnlichen Angebots- und Kundenausrichtungen. Durch den fehlenden direkten räumlichen Bezug zum Standort sind Chancen für Verbundeffekte jedoch nur eingeschränkt vorhanden. Ein Kundenaustausch wäre lediglich in begrenztem Maße zu erwarten.

Abb. 34: Standortgrafik Konrad-Adenauer-Damm/ Ostring



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel 2012

Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Neben den kleingärtnerischen Nutzungen dient der Standort mit der öffentlichen Parkanlage sowie dem Sportplatz auch als wichtiger öffentlicher Freizeit- und Erholungsraum für die Bevölkerung des umliegenden Stadtquartiers. Mit

einer Bebauung des Standorts durch ein Möbelmarktzentrum würde diese aktuelle Bedeutung im Siedlungsraum verloren gehen, ohne adäquat kompensiert werden zu können. Ein möglicher Eingriff würde daher vrs. mit erheblichen Interessenskonflikten verbunden sein.

Verkehr

Eine grundlegende ÖPNV-Anbindung des Standorts ist vorhanden. Allerdings beträgt die Entfernung zu den nächsten Haltestellen jeweils rd. 300 bis 400 m (Hst. Ostring und Ostring/ Preetzer Straße).

Planungsvorgaben

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Kiel sieht für den Standort eine Nutzung als Grünfläche (Kleingärten, Sportflächen, Spielplätze, Parkanlage) vor und bildet damit den aktuell vorhandenen Bestand ab. Ein Bebauungsplan liegt nicht vor.

Verbindliche Restriktionen des Natur- und Landschaftsschutzes existieren für die Flächen nicht. Allerdings ist der Standort im Freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland Teil des Innenstadtrings und sollte nach diesem Planwerk daher von Bebauung frei gehalten werden. Dies entspricht den Inhalten des kommunalen Landschaftsplans, die bestehenden Kleingartengebiete aus Gründen des Bodenschutzes zu erhalten. Sie übernehmen an dieser Stelle im Stadtgebiet auch eine lokale klimatische Ausgleichsfunktion für den angrenzenden Siedlungsraum. Als Bestandteil des historischen Kieler Grün- und Kulturgürtels kommt dem Standort als Vorbehaltsflächen für das Landschaftsbild ebenso eine besondere Bedeutung zu.

Hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Vorgaben des Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzepts ergibt sich zunächst eine ähnliche Ausgangslage, wie für den räumlich nahe gelegenen Prüfstandort 4 (Ostring/ Segeberger Landstraße, vgl. Kap. 3.4.). Im Unterschied zur dortigen Situation würde das Möbelmarktzentrum hier jedoch nicht unmittelbar an die bestehenden Betriebe angrenzen, sondern wäre von ihnen räumlich getrennt. Es kann daher nicht problem-

los von einer Erweiterung des Sonderstandorts Konrad-Adenauer-Damm gesprochen werden. Sofern seitens der Raumordnung eine ähnliche Beurteilung vorgenommen würde, wären damit auch die Vorgaben des Landesentwicklungsplans nicht erfüllt. Aufgrund der nicht grundstücksscharfen Abgrenzung des Sonderstandorts besteht hier allerdings ein gewisser Auslegungsspielraum.

Der Standort wird von den sich aktuell in der Diskussion befindenden langfristigen Planungen zum Bau der Kieler Ostuferentlastungsstraße tangiert, welche über Teile der Flächen verlaufen würde. Für eine Ansiedlung des Möbelmarktzentrums müsste die derzeit nur grob feststehende Trassenführung weitgehend modifiziert oder sogar vollständig aufgegeben werden.

Umsetzung

Eine Umsetzung des Vorhabens wäre am vorhandenen Standort vrs. ohne größeren finanziellen Aufwand zu realisieren. Im Vergleich zu anderen Standorten würden jedoch Kosten für Lärmschutzmaßnahmen der Wohnnutzung sowie Ersatz der Grün- und Freiflächen anfallen.

Für eine kurzfristige Umsetzung kommt der Standort kaum infrage. Die an dieser Stelle im Stadtgebiet schon jetzt vorhandene hohe Verkehrsbelastung des Hauptstraßennetzes (vgl. Kap. 3.4) in Verbindung mit den bestehenden Planungen zum Bau der Osteruferentlastungsstraße, welche zur Entlastung des Ostrings dienen soll, lassen die Realisierung eines Möbelmarktzentrums ohne das Vorhandensein eines umfangreichen verkehrsplanerischen Konzepts weitestgehend unrealistisch erscheinen. Aufgrund der angrenzenden Wohnbebauung und der Inanspruchnahme der Grünflächen birgt der Standort darüber hinaus ein hohes Konfliktpotential.

Abb. 35: Bewertungsmatrix Konrad-Adenauer-Damm/ Ostring

Standort 10: Konrad-Adenauer-Damm/ Ostring		Größe: rd. 16 ha		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt			●
	Beschaffenheit und Topografie	●		
	Verfügbarkeit		●	
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds			●
	Agglomerationseffekte		●	
	Bedeutung im Siedlungsraum			●
Verkehr	ÖPNV-Anbindung		●	
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)		●	
	Landschaftsplanung			●
	Einzelhandel		●	
	konkurrierende Planungen		●	
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen		●	
	kurzfristige Realisierbarkeit			●
Gesamtbewertung:		nicht geeignet		

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Der Standort erweist sich als nicht geeignet und wird von der CIMA als potentieller Ansiedlungsstandort ausgeschlossen.

Abb. 36: Standortimpressionen Konrad-Adenauer-Damm/ Ostring



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012

3.11 Standort 11: Konrad-Adenauer-Damm/ Langsee

Flächeneigenschaften

Standortoption 11 befindet sich zwischen dem Konrad-Adenauer-Damm (B 76) und dem Frei- und Erholungsraum Langsee. Nach Westen wird das rd. 17 ha große Areal durch ein Bahngleis der Strecke Kiel – Schönberg begrenzt. Die Fläche beherbergt Kleingärten und weist leichte Höhenunterschiede auf. Der eher tief geschnittene Standort mit schmaler Straßenfront weist für die Anordnung der Gebäude des Möbelmarktzentrums keinen optimalen Zuschnitt auf. Durch starken Baumbewuchs ist zudem die Wahrnehmbarkeit eingeschränkt.

Stadtraum

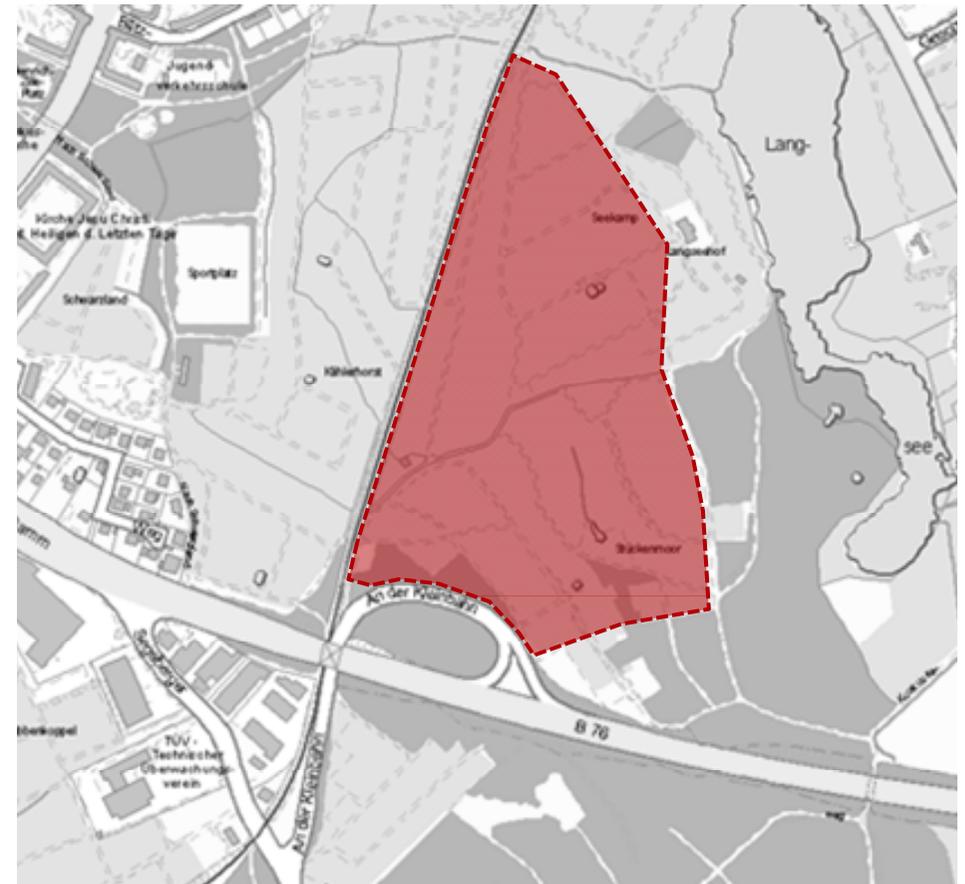
Das Umfeld des Standorts besteht überwiegend aus Wald und Grünflächen und weist kaum städtebauliche Strukturen auf. Sensible Wohnnutzungen mit eventueller Beeinträchtigungsfahr existieren nicht. Nach Süden bildet die autobahnähnlich ausgebaute und auf einer Brücke über die Bahntrasse führende B 76 eine räumliche Grenze zu den dahinter liegenden einzelnen Gewerbenutzungen. Insgesamt wird der Standort durch Freiflächen und naturnahe Räume geprägt. Das Planvorhaben würde sich daher sowohl städtebaulich als auch funktional nicht in den Stadtraum einfügen

Entlang des Konrad-Adenauer-Damms befinden sich diverse großflächige Einzelhandelsbetriebe (vgl. Kap. 3.4), mit überwiegend ähnlicher Angebots- und Kundenausrichtung. Durch die große räumliche Distanz würde jedoch kaum ein direkter Verbund mit entsprechendem Kundenaustausch entstehen.

Der Standort selbst verfügt innerhalb des Stadt- und Siedlungsgefüges kaum über eine besondere Bedeutung. Als kleingärtnerischer Erholungsraum dient er in erster Linie den Besitzern der jeweiligen Parzellen. Allerdings würde der östlich angrenzende Naturraum „Langsee“ durch eine Nachbarbebauung in seiner Qualität als Frei- und Erholungsraum beeinträchtigt. Auch die Verbindung zu den Grünräumen westlich der Bahntrasse würde eingeschränkt. Da

jedoch davon auszugehen ist, dass letztendlich nur ein Teil des Standorts tatsächlich bebaut würde, bliebe diese im Norden weiterhin erhalten.

Abb. 37: Standortgrafik Konrad-Adenauer-Damm/ Langsee



Kartengrundlage: Landeshauptstadt Kiel 2012
 Bearbeitung: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Verkehr

Eine ÖPNV-Anbindung ist am Standort derzeit nicht vorhanden. Die Einrichtung einer zusätzlichen Stadtbushaltestelle könnte in Fahrtrichtung stadtauswärts erst in rd. 400 m Entfernung an der Segeberger Straße erfolgen. In Fahrtrichtung stadteinwärts könnte eine Haltestelle wegen der engen und kurvigen Straßenführung der Straße An der Kleinbahn nur unmittelbar auf dem Areal des Möbelmarktzentrums eingerichtet werden.

Planungsvorgaben

Hinsichtlich der Aspekte Bauleitplanung und Landschaftsplanung entspricht der Standort den Eigenschaften des direkt angrenzenden Prüfstandorts 10 (Konrad-Adenauer-Damm/ Ostring, vgl. Kap. 3.10). Die relevanten Planwerke enthalten hier jeweils dieselben Darstellungen (Flächennutzungsplan: Grünfläche/ Landschaftsplan: lokale klimatische Ausgleichsfunktion und Vorbehaltsfläche Landschaftsbild/ Freiräumliches Leitbild: Teil des Innenstadtrings). Zudem handelt es sich beim unmittelbar angrenzenden Naturraum Langsee um ein Landschaftsschutzgebiet. Dieses würde durch eine Bebauung zwar nicht unmittelbar tangiert, könnte jedoch Beeinträchtigungen erleiden.

Im Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept wird der Standort nicht als aktueller oder potentieller Einzelhandelsstandort innerhalb der gesamtstädtischen Einzelhandels- und Zentrenstruktur genannt. Die Ansiedlung des Möbelmarktzentrums entspricht daher grundsätzlich nicht den Zielen des Konzepts, wäre allerdings auch nicht explizit ausgeschlossen. Aufgrund der solitären Lage des Standorts können jedoch nicht alle Anforderungen des Landesentwicklungsplans vollständig erfüllt werden.

Der Standort wird darüber hinaus von den sich aktuell in der Diskussion befindenden langfristigen Planungen zum Bau der Kieler Südspange/ Ostuferentlastungsstraße tangiert, in deren Zuge die heutige Anschlussstelle der B 76 zur Segeberger Straße/ An der Kleinbahn an den Ostring verlegt werden würde. Dies würde die Lagequalität des Standorts dahingehend verschlechtern, dass er

für Verkehre aus Richtung Kiel-Zentrum dann nur noch über eine vergleichsweise umständliche Verkehrsführung zu erreichen wäre.⁶

Umsetzung

Um das Vorhaben zu realisieren, würden Kosten für Bodenbewegungen, Veränderungen im Straßennetz sowie evtl. Ausgleichsmaßnahmen für Beeinträchtigungen des Landschaftsschutzgebiets anfallen.

Für eine Umsetzung kommt der Standort aus Sicht eines potentiellen Betreibers aufgrund der noch unklaren Situation bezüglich der langfristigen Verkehrsanbindung an die B 76 allenfalls mittelfristig Betracht. Grundsätzlich wäre eine Bebauung jedoch auch kurzfristig möglich.

Abb. 38: Standortimpressionen Konrad-Adenauer-Damm/ Langsee



Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2012

⁶ Es ist anzumerken, dass der Standort bei einem Verlust der direkten verkehrlichen Anbindung an die B 76 nicht länger die üblichen Anforderungen eines potentiellen Betreibers erfüllt. Er würde damit auch nur noch bedingt den absoluten Restriktionen der Standortvorauswahlphase entsprechen (vgl. Kap. 2.1).

Abb. 39: Bewertungsmatrix Konrad-Adenauer-Damm/ Langsee

Standort 11: Konrad-Adenauer-Damm/ Langsee		Größe: rd. 17 ha		
Kriterienkategorie	Einzelkriterien	Eignung		
		gut	mittel	schlecht
Flächeneigenschaften	Zuschnitt			●
	Beschaffenheit und Topografie		●	
	Verfügbarkeit		●	
Stadtraum	Nutzungsstruktur des Umfelds		●	
	Agglomerationseffekte			●
	Bedeutung im Siedlungsraum		●	
Verkehr	ÖPNV-Anbindung			●
Planungsvorgaben	Bauleitplanung (FNP/ B-Pläne)		●	
	Landschaftsplanung			●
	Einzelhandel			●
	konkurrierende Planungen	●		
Umsetzung	Wirtschaftlichkeit/ Investitionen		●	
	kurzfristige Realisierbarkeit		●	
Gesamtbewertung:		nicht geeignet		

Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2013

Der Standort erweist sich als nicht geeignet und wird von der CIMA als potentieller Ansiedlungsstandort ausgeschlossen.

3.12 Zusammenfassung der Ergebnisse

Als Ergebnis der Bewertungsphase werden 7 der insgesamt 11 im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Kiel geprüften Standortoptionen für eine Ansiedlung des Möbelmarktzentrums ausgeschlossen.

Die Standortoptionen **Ostring/ Segeberger Landstraße** und **Technologiepark Süd (B 404)** erweisen sich aufgrund von Schwächen und Einschränkungen als bedingt geeignet und sind für eine Ansiedlung des Möbelmarktzentrums **nicht zu favorisieren**.

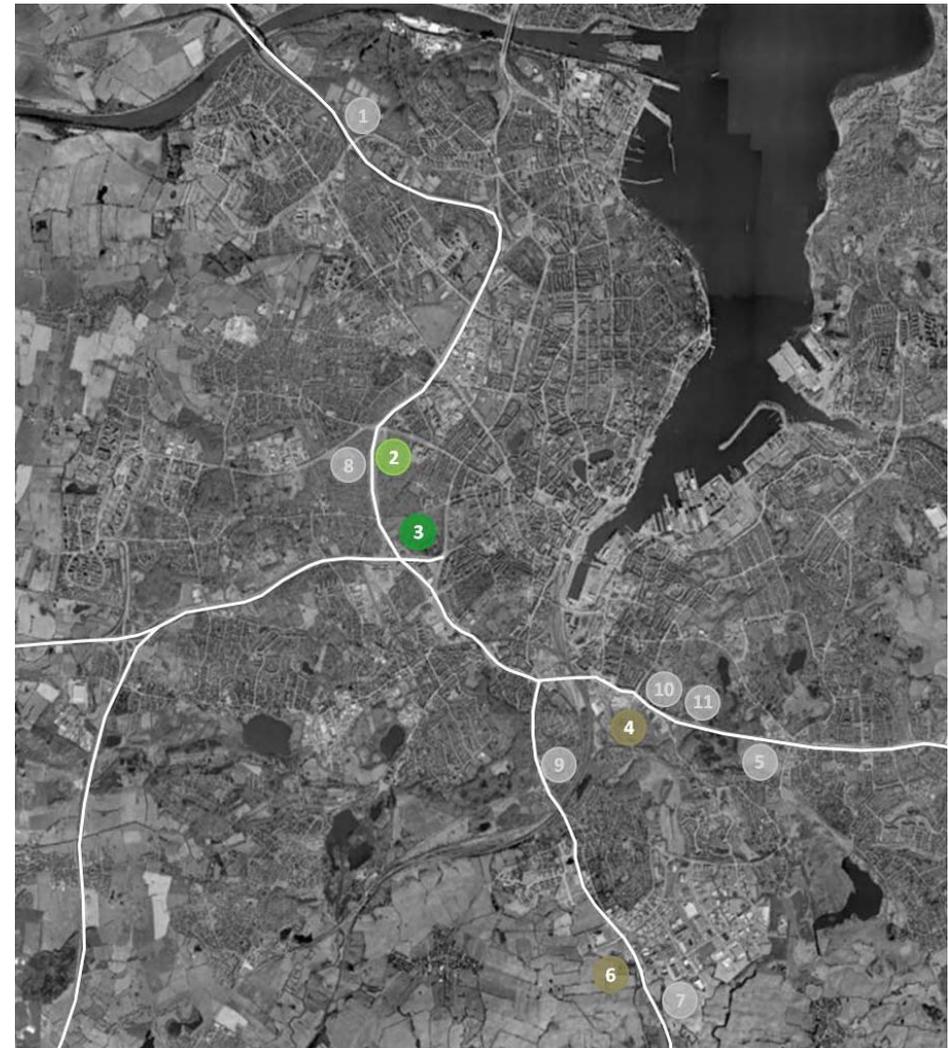
Im Vergleich dazu wäre die Standortoption **Kronshagener Weg** für eine Ansiedlung **generell geeignet**. Allerdings würde das Möbelmarktzentrum an dieser Stelle im Stadtgebiet einen Solitärstandort außerhalb der bestehenden Einzelhandels- und Zentrenstruktur von Kiel darstellen. Agglomerationseffekte durch den Verbund mit anderen Einzelhandelsbetrieben würden daher nicht entstehen. Aus Sicht der CIMA erscheint es fraglich, inwieweit dies langfristig den Interessen von Kunden und Betreiber entsprechen würde.

Lediglich eine der geprüften Standortoptionen weist kaum Schwächen auf und verfügt für die Ansiedlung des Möbelmarktzentrums über die wenigsten Einschränkungen. Dabei handelt es sich um den Standort

Westring.

Zwar entspricht eine Bebauung des heutigen Kleingartenareals nicht den Vorgaben des kommunalen Landschaftsplans sowie des Freiräumlichen Leitbilds Kiel und Umland. Insgesamt bietet der Standort Westring für das geplante Vorhaben jedoch die besten Rahmenbedingungen und wird daher eindeutig favorisiert.

Abb. 40: Hierarchisierung der Prüfstandorte



Quelle:

Google Earth Pro

Bearbeitung:

CIMA Beratung + Management GmbH 2013

4 FAZIT UND ABSCHLIESSENDE BEURTEILUNG

In dieser Untersuchung wurden Standortalternativen für die Ansiedlung eines Möbelmarktzentrums bestehend aus einem Einrichtungshaus und einem SB-Möbelmarkt in der Landeshauptstadt Kiel ermittelt und geprüft.

In einer Vorauswahlphase wurden dabei zunächst die grundlegenden Rahmenbedingungen für die Suche potentiell infrage kommender Standorte innerhalb des Stadtgebiets bestimmt. Neben einem **Flächenbedarf von mindestens 12 ha** gehört dazu die **verkehrliche Erreichbarkeit** mit einer Lage in unmittelbarer Nähe zu einer **übergeordneten Hauptverkehrsstraße**. Dazu zählen die Autobahn A 215 sowie die Bundesstraßen B 76 und B 404. Potentielle Standorte mussten zudem entweder unbebaut sein oder lediglich über Nutzungsstrukturen verfügen, welche grundsätzlich mit einem verhältnismäßig geringen Aufwand verlagerbar wären.

Auf Basis dieser Restriktionen konnten innerhalb des Kieler Stadtgebiets insgesamt **11 Standortoptionen** identifiziert werden, wobei sechs von sieben Standorten aus der Standortvoruntersuchung des Stadtplanungsamts der Landeshauptstadt Kiel übernommen wurden. In der anschließenden Bewertungsphase wurden diese anhand von jeweils fünf Kriterienkategorien bzw. 13 Einzelkriterien untersucht und aus stadtplanerischer Perspektive in ihrer Eignung eingeschätzt.

Bewertet wurden der **Flächenzuschnitt**, die **Beschaffenheit und Topographie** sowie die tatsächliche **Verfügbarkeit** aufgrund der aktuellen Nutzung. Die Eignung des Standorts im Kontext zu seiner stadträumlichen Umgebung wurde anhand der Kriterien **Nutzungsstruktur des Umfelds**, mögliche **Agglomerationseffekte** mit anderen Einzelhandelsbetrieben sowie **Bedeutung** im Siedlungsraum untersucht. Im Bereich Verkehr spielte die **ÖPNV-Anbindung** eine Rolle. Jeder Standort wurde zudem auf seine **Vereinbarkeit mit bestehenden Planungsvorgaben** bewertet, wozu v. a. Bauleitpläne, die kommunalen Plan-

werke Landschaftsplan, Freiräumliches Leitbild Kiel und Umland sowie das Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept herangezogen wurden. Bewertet wurden weiterhin wirtschaftliche und zeitliche **Umsetzungsrestriktionen** für eine Realisierung des Vorhabens.

Im Ergebnis erweisen sich 7 von 11 geprüften Standortoptionen als nicht geeignet oder kaum geeignet. Für eine Ansiedlung des Möbelmarktzentrums kommen sie wegen diverser Schwächen nicht in Betracht. Demgegenüber erweisen sich vier Standortoptionen für eine Ansiedlung grundsätzlich geeignet oder zumindest bedingt geeignet. In **hierarchischer Reihenfolge** handelt es sich dabei um folgende Standorte:

- I. **Westring** → bestgeeigneter Standort
- II. **Kronshagener Weg** → generell geeigneter Standort, der in seiner Qualität hinter dem Standort Westring zurückbleibt
- III. **Ostring/ Segeberger Landstraße** und **Technologiepark Süd (B 404)** → mit Schwächen behaftete Standorte, die kurzfristig nicht realisierbar sind

Der Standort **Westring** weist mit Ausnahme der Vorgaben des Landschaftsplans der Landeshauptstadt Kiel sowie des Freiräumlichen Leitbilds Kiel und Umland in keinem anderen Kriterium eine schlechte Bewertung auf. Die ermittelte Schwäche des Standorts ergibt sich zudem gleichermaßen für die Standorte Kronshagener Weg und Ostring/ Segeberger Landstraße.

Durch die im nahen Umfeld vorhandenen großflächigen Einzelhandelsnutzungen besteht am Standort Westring eine **sehr gute Chance für Agglomerationseffekte**. Sowohl IKEA als auch der CITTI-Park verfügen über ein regionales Einzugsgebiet und werden von Kunden überwiegend für Einkäufe von Artikeln des mittel- bis langfristigen Bedarfsbereichs aufgesucht, was überwiegend per PKW geschieht. Diese Struktur entspricht im Wesentlichen der des Möbelmarktzentrums, was eine hohe Koppelung der Kundenströme erwarten lässt. Neben einer positiven wirtschaftlichen Wirkung für den Betreiber des Möbel-

marktzentrums ist dies auch für die kommunale Verkehrsinfrastruktur von Vorteil, da Kunden bei einem Besuch mehrerer Standorte nur sehr kurze Wege zurücklegen müssen. Dieser positive Effekt ist **in diesem Maße an keinem anderen der 11 untersuchten Standortoptionen innerhalb Kiels zu erzielen.**

Da sich auf den Flächen des Standorts Westring derzeit Kleingärten befinden, ist die grundsätzliche Verfügbarkeit nicht ideal und es existieren konträre Interessen. Eine ähnliche Ausgangslage besteht jedoch auch an den Standorten Kronshagener Weg und Ostring/ Segeberger Landstraße.

Beeinträchtigungen von sensiblen Nutzungen im direkten Umfeld müssen im weiteren Planungsverfahren durch geeignete Maßnahmen weitestmöglich gemindert werden. Mit einer Flächengröße von rd. 17 ha bestehen bei einem notwendigen Flächenbedarf von nur rd. 12 ha ausreichend Spielräume für eine mit dem Umfeld verträgliche Ansiedlung.

Der Standort **Kronshagener Weg** ist insofern kritisch zu bewerten, als dass es sich um eine **Streulage** innerhalb der vorhandenen Einzelhandelsstruktur handeln würde, an denen für den Betreiber des Möbelmarktzentrums keinerlei Koppelungseffekte zu erzielen wären. Im Falle einer Ansiedlung wäre daher aus Erfahrung der CIMA mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass dort **langfristig der Wunsch nach weiteren Einzelhandelsansiedlungen** entstehen würde. Dieser könnte von expandierenden Einzelhandelsunternehmen ausgehen (Fachmärkte, Lebensmittelmärkte, Discounter, etc.), die sich durch die Präsenz des Möbelmarktzentrums wirtschaftliche Standortvorteile versprechen. Im Endeffekt könnte damit u. U. ein nicht wünschenswerter neuer Sonderstandort für großflächige Einzelhandelsbetriebe innerhalb des Stadtgebiets der Landeshauptstadt Kiel entstehen. Dies stellt einen großen Unterschied zum Standort Westring dar, welcher unmittelbar an einen etablierten Sonderstandort anschließt.

Das genannte Risiko würde sich gleichermaßen auch für den Standort **Technologiepark Süd (B 404)** ergeben, welcher aufgrund verschiedener Faktoren kurzfristig nicht für eine Bebauung zur Verfügung steht.

Für den Standort **Ostring/ Segeberger Landstraße** ergeben sich durch die Agglomerationseffekte der diversen großflächigen Einzelhandelsbetriebe entlang der B 76 grundsätzlich attraktive Rahmenbedingungen für Einzelhandel. Die Planungen zum Bau der Verkehrsprojekts Kieler Südspange lassen eine kurzfristige Ansiedlung des Möbelmarktzentrums an dieser Stelle im Stadtgebiet jedoch nicht zu, da für eine Umsetzung vrs. Teile des Standorts beansprucht werden müssten. Aufgrund der aktuell hohen Verkehrsbelastung der beiden Hauptverkehrsstraßen B 76 und B 502 erscheint es aus stadtentwicklungsplanerischer Sicht sinnvoll, das Verkehrsvorhaben prioritär zu gewichten. Lediglich bei einer eventuellen Aufgabe der Planung könnte der Standort Ostring/ Segeberger Landstraße wieder in Betracht gezogen werden.

Für die Ansiedlung eines Möbelmarktzentrums bestehend aus einem Einrichtungshaus und einem SB-Möbelmarkt empfiehlt die CIMA die Nutzung des Standorts Westring. Dieser bietet innerhalb des Stadtgebiets der Landeshauptstadt Kiel die besten Rahmenbedingungen.
