

STADTPLANUNGSAMT

Sanierungsgebiet Holtenau Ost

# Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept



---

**Herausgeberin:**



Landeshauptstadt Kiel

**Adresse:** Postfach 1152, 24099 Kiel, Stadtplanungsamt, **Redaktion:** Stadtplanungsamt: Florian Gosmann, Konstanze Meißner, Margot Buchert, Silke Ubbelohde, **Titelbild:** Landeshauptstadt Kiel, Titel-Layout: IDEE. KONZEPT.DESIGN Simone Beeck, **Druck:** hansadruck, Auflage: 200 Stück, Kiel 07/2018, **Hinweis:** Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck – auch auszugsweise – ist ohne schriftliche Genehmigung der Herausgeberin und der Redaktion nicht gestattet.

---

**Kontakt:**

Stadträtin Doris Grondke  
Dezernentin für Stadtentwicklung und Umwelt  
Tel: 0431 901-3005  
Fax: 0431 901-743005  
Doris.Grondke@kiel.de

Florian Gosmann  
Leiter des Stadtplanungsamtes  
Tel: 0431 901-1061  
Fax: 0431 901-62668  
Florian.Gosmann@kiel.de

Konstanze Meißner  
Projektleiterin  
Tel: 0431 901-2749  
Fax: 0431 901-62668  
Konstanze.Meissner@kiel.de

# Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1	Anlass und Hintergrund	5
1.2	Verfahren und Selbstverständnis	6
<b>2.</b>	<b>Bisheriger Planungs- und Entwicklungsprozess</b>	<b>8</b>
2.1	Stadtentwicklungspolitische Zielsetzungen	8
2.1.1	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kiel (INSEKK)	8
2.2	Übergeordnete Planungen und fachrechtliche Vorgaben	9
2.3	Lokale Planungen und sektorale Betrachtungen	9
2.3.1	Vorbereitende Untersuchungen	10
2.4	Fazit	15
<b>3.</b>	<b>Beschlusslage und Grundlagen des weiteren Verfahrens</b>	<b>17</b>
3.1	Einleitung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme	17
3.2	Aufträge an die Verwaltung zur Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme	17
3.2.1	Maßnahmen der Vorbereitung und weitere Maßnahmen	17
3.2.2	Prüfauftrag „Bedarfsgerechte Entwicklung des Gewerbegebietes“	21
3.3	Räumliche Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme – Fördergebiet	24
<b>4.</b>	<b>Das Leitbild</b>	<b>26</b>
4.1	Die Entwicklungsziele	27
4.1.1	Wandel gestalten	27
4.1.2	Räume vernetzen	28
4.1.3	Bedarfsgerecht innen entwickeln	29
4.1.4	Identität stiften	30
4.1.5	Nutzungen mischen	30
4.1.6	Öffentlichen Raum gestalten	31
4.1.7	Quartiere bilden	32
4.1.8	Qualitäten schaffen	33
4.1.9	Miteinander leben und wohnen	34
4.1.10	Wirtschaft stärken	35
4.1.11	Urbane Mobilität gestalten	36
4.1.12	Nachhaltigkeit leben	36
4.1.13	Teilhabe und Beteiligung ermöglichen	37
<b>5.</b>	<b>Räumliches Entwicklungskonzept (REK)</b>	<b>39</b>
5.1	Grundlagen	39
5.1.1	SWOT-Analyse	39
5.1.2	Bindungen	40
5.2	Anspruch und Funktion des REK	42
5.3	Städtebauliche Struktur	43
5.4	Funktionale Zonierung	44

5.4.1	Teilbereich 1 (Gewerbliche Nutzungen)	44
5.4.3	Teilbereich 3 (Wohnnutzungen)	46
5.4.4	Freiraum- und Biotopstrukturen sowie Teilbereich 4 (Geschützter Wald)	47
<b>5.5</b>	<b>Nachhaltigkeit &amp; Klimagerechtigkeit</b>	<b>48</b>
5.5.1	Klimaschutz und Energieversorgung	48
5.5.2	Anpassung an den Klimawandel	49
<b>5.6</b>	<b>Erschließung und Mobilität</b>	<b>49</b>
5.6.1	Nachhaltige Mobilität	49
5.6.2	Äußere Erschließung	50
5.6.3	Innere Erschließung	51
<b>6.</b>	<b>Anforderungen an die städtebauliche Planung</b>	<b>53</b>
<b>6.1</b>	<b>Planerische Vorgaben</b>	<b>54</b>
<b>6.2</b>	<b>Berücksichtigung spezifischer Belange und Teilhabe</b>	<b>62</b>
<b>7.</b>	<b>Handlungskonzept</b>	<b>63</b>
7.1	Städtebauliche Planung nach §140 BauGB	63
7.4	Eigentumsübergang	70
		70
<b>9.</b>	<b>Anlagen</b>	<b>75</b>
<b>10.</b>	<b>Quellen</b>	<b>79</b>
10.1	Gutachten	79
10.2	Beschlüsse/Geschäftliche Mitteilungen Holtenau Ost	80
10.3	Gesetze und Richtlinien	80
<b>11.</b>	<b>Abbildungsnachweis</b>	<b>81</b>
<b>12.</b>	<b>Anlagenverzeichnis</b>	<b>82</b>

# 1. Einleitung

## 1.1 Anlass und Hintergrund

Nach Bekanntgabe des Abzuges des Marinefliegergeschwaders 5 (MFG 5) aus Kiel-Holtenau wurde im Jahre 2010 der Konversionsprozess für das Areal eingeleitet. Politischer Auftrag und übergreifend formuliertes Ziel ist die Entwicklung eines vitalen, mischgenutzten Quartiers mit Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Segeln, Tourismus, Sport- und Gemeinbedarfsflächen [Drs.-Nr. 1117/2009].

2011 erfolgte die Einleitung vorbereitender Untersuchungen (VU) nach § 165 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) i.V.m. mit § 141 BauGB für das Untersuchungsgebiet [Drs.-Nr. 0630/2010].

Basierend auf dem Abschlussbericht der VU wurde zur Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Holtenau Ost“ am 26. April 2016 [Drs.-Nr. 0234//2016]

- die Sanierungssatzung „Holtenau Ost“ beschlossen und
- das gleichlautend bezeichnete Sanierungsgebiet förmlich festgelegt.

Mit den o.g. Beschlüssen wurden die sanierungsrechtlichen Voraussetzungen für den Konversionsprozess geschaffen. Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte am 14. Mai 2016.

Auch wenn die städtebauliche Gesamtmaßnahme „Holtenau Ost“ bereits im Jahr 2014 in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen wurde und damit die Grundsatzentscheidung zur finanziellen Unterstützung durch Bund und Land besteht, ist die Erstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK) für die Gesamtmaßnahme „Holtenau Ost“ erforderlich. Die Vorgabe hierzu findet sich in den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 2015), hier A 5.6.2 Nr. 3. Im Zuge der Novellierung der Städtebauförderungsrichtlinien im Jahre 2015 wurde die seit 2008 bundesweit bestehende Forderung aus der jährlichen Verwaltungsvereinbarung des Bundes und der Länder zur Städtebauförderung (VV Städtebauförderung) auch in Schleswig-Holstein umgesetzt. D. h. die Ergebnisse der VU reichen im förderrechtlichen Sinne für die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme allein nicht aus. Voraussetzung für die Förderung von insbesondere Maßnahmen der Durchführung ist ihre Erforderlichkeit zur Erreichung der Ziele und Zwecke der städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Diese müssen der städtebaulichen Planung der Gemeinde entsprechen.

Die grundlegenden Aussagen zur Durchführbarkeit der Sanierung und zum weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess sind bereits in der VU für das Untersuchungsgebiet „Holtenau Ost“ getroffen. Wurden hier zwar alle sanierungsrechtlich notwendigen Aspekte betrachtet, sind jedoch nicht alle programmspezifischen sowie förderrechtlichen Anforderungen an das weitere städtebauliche Verfahren erfüllt (s.o.). Dies gilt es zu ergänzen und die VU zu konkretisieren. Für die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Holtenau Ost“ ist der Beschluss des hiermit vorliegenden IEK durch die Ratsversammlung

der Landeshauptstadt Kiel (LHK) erforderlich.

Der Nachweis der Erforderlichkeit sowie die Definition der Planungsgrundlagen erfolgen im Rahmen und mit Beschluss eines IEK mit

- der Formulierung integrierter Entwicklungsziele, der Definition von Handlungsfeldern sowie von Maßnahmen der Durchführung und
- der räumlichen Abgrenzung des Fördergebietes.

Damit dient das vorliegende IEK

- der Umsetzung des 2010 formulierten und 2016 bestätigten Entwicklungszieles in den kommenden Jahren,
- als Grundlage für die Entscheidung des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration (MILI) – über den konkreten Einsatz von Städtebauförderungsmitteln.

## 1.2 Verfahren und Selbstverständnis

Zur Gewährleistung eines zügigen Fortschritts im Planungsprozess und einer hohen Verbindlichkeit und Bestimmtheit der Förderungsgrundlage wurde mit dem MILI ein vom klassischen Ablauf der städtebaulichen Planung abweichendes Verfahren vereinbart:

1. Erarbeitung und Beschluss des IEK
  - Leitbild und Entwicklungsziele – in Zusammenfassung und v.a. Ergänzung der Ergebnisse der VU durch programmspezifische Aspekte
  - Anforderungen an die nachfolgenden Schritte der städtebaulichen Planung
2. Durchführung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes (Wettbewerb)
  - Erarbeitung einer städtebaulichen Konzeption auf Basis der Überprüfung und Konkretisierung des räumlichen Entwicklungskonzeptes der VU / der Vorgaben des IEK
  - Vertiefungs- und Detaillierungsphase
3. Fortschreibung und Beschluss des IEK
  - Detaillierung der Ergebnisse des Wettbewerbes als städtebauliche Rahmenplanung mit sektoralen Teilplänen und dem Sanierungs- und Umsetzungskonzept – gegenüber der VU überarbeitete Maßnahmenplanung sowie Kosten-, Finanzierungs- und Zeitplanung
  - Monitoring



Abbildung 1: Verfahrensablauf

Das vorliegende IEK abstrahiert die Ergebnisse der VU und trifft die wesentlichen Zielaussagen für den weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess. Es formuliert die Qualitäten und Ansprüche an und für den Prozess, konkretisiert die Ansprüche der verschiedenen Fachdisziplinen zur Erreichung der Zielstellungen und führt diese als integrierte Aufgabenstellung und Grundlage für den weiteren Prozess zusammen.

Begründet in der gewählten Verfahrensmethodik in Verbindung mit dem aktuellen Projektstatus trifft das vorliegende IEK bewusst und konsequent keine Aussagen über die für eine Umsetzung ebenfalls maßgeblichen Positionen Kosten und Finanzierung<sup>1</sup>.

So liegen zum gegenwärtigen Stand insbesondere

- keine abschließende Kenntnisse über sämtliche Verkehrswerte bzw. den Gesamtkaufpreis der zu erwerbenden Liegenschaften,
- kein städtebaulicher Entwurf mit Aussagen zu Flächenanteilen, Ausnutzbarkeiten der bebaubaren Flächen und Ausgestaltungen der Grün- und Freiflächen,
- keine Herstellungskosten der durch die LHK zu schaffenden Infrastrukturen vor.<sup>2</sup>

Ziel des vorliegenden IEK ist es, mit der Formulierung der Ziele, Handlungserfordernisse, Qualitäten und Ansprüche eine abgewogene Handlungsgrundlage und Positionsbestimmung für das weitere Verfahren zu schaffen. Die avisierte Fortschreibung des IEK übernimmt eine Verdichtung und Vervollständigung der Aussagen, insbesondere hinsichtlich der Aspekte

- städtebaulicher Entwurf und Gestaltung,
- sektorale Fachgutachten und Handlungserfordernisse bzw. Bindungen,
- Grunderwerb und Verkehrswertermittlung,
- Kosten und Finanzierung.

Das vorliegende IEK wurde durch das Stadtplanungsamt der LHK verfasst. Die Fortschreibung des IEK ist durch den zu beauftragenden Wettbewerbssieger vorgesehen.

---

<sup>1</sup> Lediglich für die Maßnahmen der Vorbereitung inklusive der Fortschreibung der städtebaulichen Planung (IEK, Gestaltungskonzeptionen) erfolgen im vorliegenden IEK Angaben zu Kostenvolumen und Finanzierung.

<sup>2</sup> Aufgrund der skizzierten Situation erfolgte bereits im April 2017 mit dem MILI die Einigung, dass eine Überarbeitung der Kosten- und Finanzierungsübersicht der VU und des daraus abgeleiteten und abgestimmten Finanzierungsplans mit einer In-Aussicht-Stellung der benötigten Fördermittel erst im Rahmen der Fortschreibung des IEK erfolgt.

## 2. Bisheriger Planungs- und Entwicklungsprozess

### 2.1 Stadtentwicklungspolitische Zielsetzungen

Zur Erreichung des übergeordneten stadtentwicklungspolitischen Zieles der LHK – eine die spezifischen Stärken der Stadt aufgreifende integrierte Stadtentwicklung – richtet die LHK ihr Handeln an strategischen Oberzielen sowie Querschnittszielen<sup>3</sup> aus.

Oberziele	Querschnittsziele
<ul style="list-style-type: none"><li>• Soziale Stadt</li><li>• Kinderfreundliche Stadt</li><li>• Klimaschutzstadt</li><li>• Kreative Stadt</li><li>• Innovative Stadt</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Haushaltskonsolidierung</li><li>• BürgerInnenbeteiligung und Verwaltungsmodernisierung</li><li>• Geschlechtergerechtigkeit</li><li>• Die Chancen des Demografischen Wandels gestalten</li><li>• Inklusive Stadtentwicklung, die unsere Stadt befreit von Barrieren, Vorurteilen und Ausschlussmechanismen</li></ul>

8

Abbildung 2: Stadtentwicklungspolitische Ziele

Diese Zielsetzungen sind Grundlagen bzw. Ausdruck der verschiedenen Aufgaben der Stadtentwicklung sowie der räumlichen Planungen und finden sich entsprechend der Maßstabebene als Handlungsleitlinie umgesetzt.

#### 2.1.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kiel (INSEKK)

Im Februar 2011 beschloss die Ratsversammlung das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept Kiel (INSEKK)“ als fachübergreifendes Planungs- und Steuerungskonzept für die Kieler Stadtentwicklung [Drs.-Nr. 0783/2010].

Die strategischen Ziele sowie die städtischen Fachkonzepte, Planungs- und Beteiligungsprozesse wurden in dieses Konzept integriert und räumliche Schwerpunkte der strategischen Stadtentwicklung gebildet. Als Handlungsschwerpunkt wurde die Entwicklung des MFG 5-Geländes identifiziert und als Schlüsselprojekt im Entwicklungsschwerpunkt „Kieler Förde“ benannt.

Zusammen mit dem Beschluss zur Einleitung des Konversionsprozesses, der durchgeführten VU (vgl. Kapitel 2.3.1) und dem vorliegenden IEK bildet das INSEKK die sanierungsrechtliche wie förderrechtliche Grundlage für die Entwicklung des Areals im Rahmen der Durchführung als städtebauliche Gesamtmaßnahme.

<sup>3</sup> Drs.-Nr. 0050/2009 und 0899/2013

## 2.2 Übergeordnete Planungen und fachrechtliche Vorgaben

Relevante übergeordnete wie konzeptionelle Aussagen, sowohl zur Entwicklung des Areals wie auch zur Entwicklung der Stadtteile Pries, Friedrichsort und Holtenau, finden sich in den nachfolgend aufgeführten Konzeptionen und Planwerken. Sie wurden im Rahmen der VU berücksichtigt/der Bezug dargestellt.

- Rahmenplan Kieler Förde, 2013
- Freiräumliches Leitbild, 2006
- Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum III, 2000
- Landesentwicklungsplan SH, 2010
- Regionalplan, 2000
- Flächennutzungsplan, Fassung 2000
- Landschaftsplan der LHK, Beschluss 2000/Fassung 1998
- Verkehrsentwicklungsplan, 2008
- Integrierte Stadtteilentwicklungskonzepte Holtenau und Pries/Friedrichsort, Entwurf 2013/Finale Fassung 2016

Für vertiefende Informationen wird auf die VU sowie die Konzeptionen an sich verwiesen. Bzgl. der allgemeingeltenden Vorgaben der sektoralen Fachplanungen wird auf die VU sowie die Fachgesetze und ggf. vorhandene untergesetzliche Vorgaben verwiesen.

## 2.3 Lokale Planungen und sektorale Betrachtungen

9

Relevante Aussagen lokaler Planungen wie sektoraler Betrachtungen betreffend die Entwicklung des Areals finden sich in den nachfolgend aufgeführten Konzeptionen und Gutachten. Sie wurden im Rahmen der VU berücksichtigt/der Bezug dargestellt.

- Planungsideen 2008
- Beschluss Flughafen Kiel 2010/Rahmenplan Airpark Kiel 2011 [Drs.-Nr. 1020/2010]
- Vorbereitende Untersuchungen (siehe Kapitel 2.4), Einleitungsbeschluss 2011/abschluss und Kenntnisnahme 2016, während des Prozesses verschiedene Formen der Partizipation
- Machbarkeitsstudie Windenergie, 2011
- Potentialstudie zur Gesundheitswirtschaft am Standort Kiel, 2012
- Bewertung und Entwicklung der Verkehrsträger auf dem MFG5-Gelände in Kiel-Holtenau (Logistikgutachten), 2015
- Machbarkeitsstudie zur Verlagerung des Außenbezirkes Kiel (ABz Kiel) des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck (WSA Lübeck) für die Stadt Kiel, 2015

Für vertiefende Informationen wird auf die VU sowie die Konzeptionen an sich verwiesen.

## 2.3.1 Vorbereitende Untersuchungen

### Prozess

1991 wurden durch das Bundesverteidigungsministerium die Verlegung des MFG 5 von Kiel nach Nordholz und die Aufgabe der Liegenschaft in Kiel beschlossen. Versuche der Stadt und des Landes Schleswig-Holstein, den Abzug zu verhindern und den Standort zu erhalten, verliefen trotz intensiver Bemühungen ergebnislos. Vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Aufgabe der Liegenschaft begann im Jahr 2008 die konzeptionelle Auseinandersetzung mit der zivilen Nachnutzung des Areals.

Mit Hinsicht auf die exponierte Lage und die herausragenden Entwicklungspotentiale dieses Areals wurde im Februar 2010 die Verwaltung mit der Einleitung des Konversionsprozesses für das MFG 5-Areal beauftragt [Drs.-Nr. 1117/2009].

Mit Beschluss der Ratsversammlung der LHK vom 17.02.2011 erfolgte die Einleitung der VU nach § 165 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 141 BauGB für den Standort des MFG 5 in Kiel-Holtenau und angrenzende Bereiche.

Mit Vorlage des Zwischenberichts im Jahr 2013 wurde das räumliche Entwicklungsziel des mischgenutzten Stadtteils („Vernetzte Stadtteile an der Förde“) von der Selbstverwaltung bestätigt und als Grundlage für die Fortführung und den Abschluss der VU beschlossen [Drs.-Nr. 0878/2013].

Die Freigabe dieses ca. 78 ha großen, unmittelbar an der Kieler Förde gelegenen Areals und der Übergang in die kommunale Planungshoheit erfolgten formal im Jahr 2013. Der dreiteilige Abschlussbericht der VU wurde der Selbstverwaltung im Frühjahr 2016 vorgelegt. Zentrales Entwicklungsziel ist ein vitales, mischgenutztes Quartier mit Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Segeln, Tourismus, Sport- und Gemeinbedarfsflächen (vgl. Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen [Drs.-Nr. 0146/2016].

Die „Einleitung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach besonderem Städtebaurecht“ erfolgte mit Beschluss der Ratsversammlung vom 21.04.2016 (vgl. Kapitel 1.1).

### Partizipation und Verstetigung

Die Ergebnisse der VU basieren auf einem mehrjährigen, integrierten Planungsprozess. In dessen Verlauf fanden zahlreiche Abstimmungen innerhalb der Verwaltung, zwischen Verwaltung und Politik sowie weiteren Akteuren und der Öffentlichkeit statt.

Neben der regelmäßigen Information der Ortsbeiräte Holtenau und Pries/Friedrichsort, konnten sich die BürgerInnen sowie Kinder und Jugendliche in Bürgerdialogen und im Rahmen einer Perspektivenwerkstatt in den Planungsprozess zur VU einbringen.

Intensiv wurde über die künftige Ausrichtung und Planungsidee des Areals diskutiert. Von großer Bedeutung waren die Themenfelder „Schaffung von Arbeitsplätzen“ und „Wohnen“ sowie die Vereinbarkeit dieser Aspekte.

Ergebnis der vielfältigen Diskussionsrunden zur Konversion der ehemals militärisch genutzten Fläche ist die eindeutige Positionierung für ein mischgenutztes Quartier (Motto: Die Mischung macht's).

Viele der Anregungen flossen in den Zwischenbericht und den Abschlussbericht der VU ein. Im Rahmen der o.g. Perspektivenwerkstatt hatte die Bürgerschaft eine starke Einbin-

derung auch in den weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess gefordert. Mit der Bildung des Planungsbeirats im Frühjahr 2015 erfolgte die Umsetzung dieser Forderung. Ziele der Arbeit des Planungsbeirats sind die

- Gewährleistung eines transparenten Prozesses,
- kontinuierliche Berichterstattung und
- öffentliche Diskussion des aktuellen Planungsstandes.

Das Begleitgremium wird gebildet aus den Vorsitzenden der Ortsbeiräte von Holtenau und Pries/Friedrichsort sowie jeweils eine Vertreterin oder einen Vertreter der Ratsfraktionen. Unter Leitung des Ortsbeiratsvorsitzenden von Holtenau erfolgt eine regelmäßige Zusammenkunft der o.g. VertreterInnen, der Bürgerschaft und der Verwaltung. Die Teilnahme der Bürgerschaft ist ausdrücklich erwünscht.

### **Stärken-Schwächen-Analyse**

Im Rahmen der Situationsanalyse erfolgte, im Zusammenspiel mit der Betrachtung der Stärken und Schwächen des Areals, die Prüfung

- der konkreten räumlichen Rahmenbedingungen sowie die daraus abgeleiteten Entwicklungsspielräume für eine standortverträgliche zivile Nachnutzung,
- der Eignung des Areals zur Umsetzung des formulierten Entwicklungszieles eines vitalen mischgenutzten Quartiers,
- möglicher Nutzungseignungen im Sinne einer Marktgängigkeit.

Im Ergebnis der Analyse steht, dass das Areal über ein offenes Nutzungspotential sowie die Eignungsfähigkeit für die Umsetzung des formulierten Entwicklungsziels verfügt. Die Aussagen der S.T.E.R.N GmbH wurden im Rahmen der VU als Plan (siehe nachfolgende Abbildung) zusammenführend dargestellt.



Abbildung 3: Plan SWOT-Analyse

Quelle: S.T.E.R.N. GmbH, Abschlussbericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen, Teil I von III, S. 103

### Integriertes Entwicklungskonzept

Das Integrierte Entwicklungskonzept der VU formuliert das Leitbild der „Vernetzten Stadtteile an der Förde“ mit sieben Teilzielen sowie das nachfolgend dargestellte räumliche Entwicklungskonzept.

Für die Entwicklung des mischgenutzten Quartiers wurde im Rahmen der VU eine funktionale Zonierung in drei Teilbereiche mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten entwickelt, welche über eine Spange an das übergeordnete Verkehrssystem angeschlossen werden sollen. Die VU führt beschreibend zur Plandarstellung dazu aus:

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

Des Weiteren finden sich Waldflächen mit ca. 17,6 ha, eine Aufforstungsfläche zur Kompensation für Eingriffe in Natur und Landschaft mit ca. 3,2 ha sowie ca. 45 ha Wasserflä-

chen der Innenförde bzw. des Plüschowhafens.“<sup>4</sup>

Unabdingbare Grundlage für die Umsetzung des Leitbildes mit seinem räumlichen Entwicklungskonzept ist die Verlegung der Einrichtungen der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes, insbesondere des Außenbezirks Kiel des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck (ABz Kiel des WSA Lübeck).

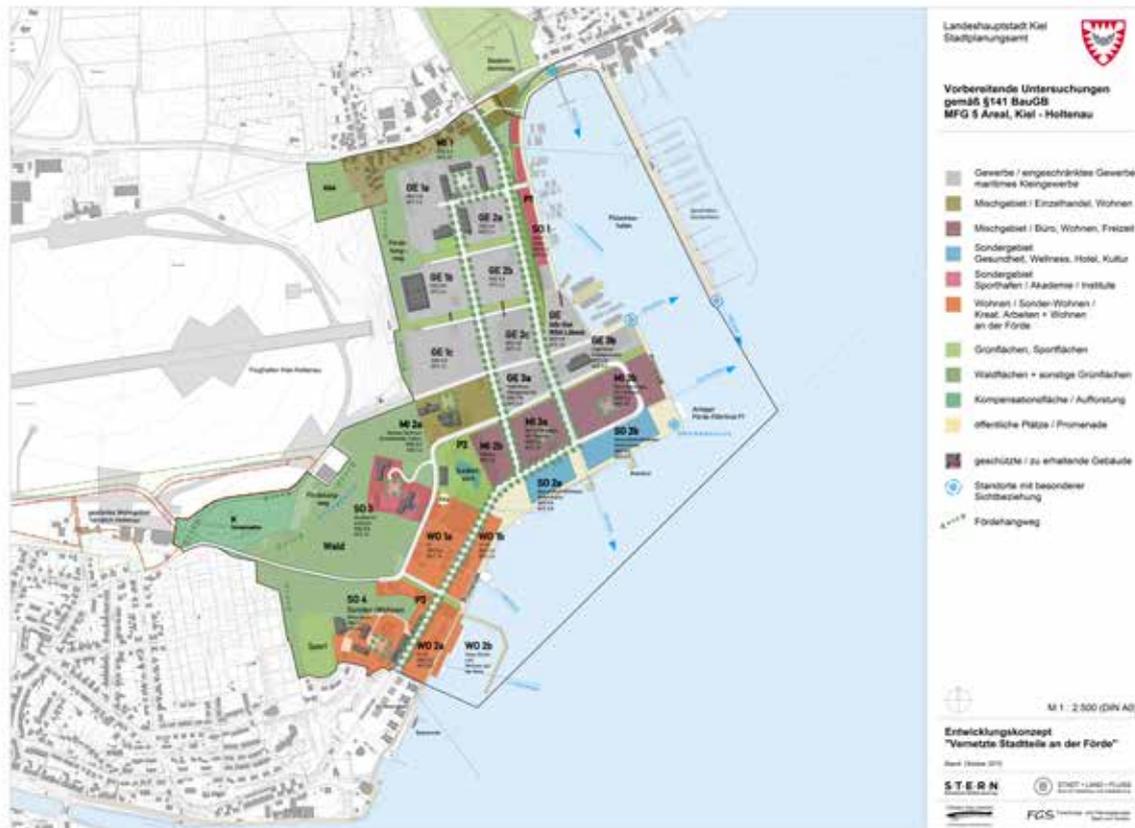


Abbildung 4: Plan Entwicklungskonzept „Vernetzte Stadtteile an der Förde“  
Quelle: S.T.E.R.N. GmbH, Abschlussbericht Teil I von III, S. 110.

### Verfahrensrechtliche Abwägung und Finanzierungsmodell

§ 136 BauGB definiert die Funktion vorbereitender Untersuchungen. Sie dienen der Gewinnung von Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, über die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen.

Während der Abschlussbericht der VU in seinem ersten Teil planerische Beurteilungsgrundlagen schafft, inhaltliche Aspekte diskutiert und das Integrierte Entwicklungskonzept ableitet, beinhaltet Teil II die Darlegung formalrechtlicher Aspekte.

Aufgabe der VU für das Untersuchungsgebiet „Holtenu Ost“ war es in diesem Zusammenhang auch, geeignete Handlungsinstrumente nach BauGB sowie Finanzierungsmodelle für die Umsetzung des formulierten Leitbildes und der Entwicklungsziele vorzuschlagen.

4 S.T.E.R.N GmbH, Abschlussbericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen, Teil I von III, Kapitel 7.2, Seite 109.

Entsprechend erfolgte

- die Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Anwendung des Besonderen Städtebaurechtes nach BauGB und des Einsatz entsprechender gebietsbezogener Instrumente vorliegen,
- eine Empfehlung zur Wahl eines Rechtsverfahren (hier: Sanierungssatzung nach BauGB),
- die Erstellung einer Maßnahmenplanung sowie einer Kosten- und Finanzierungsübersicht.

Im Ergebnis wurde

- die Sanierungsbedürftigkeit für das Untersuchungsgebiet festgestellt und damit die Notwendigkeit der Sanierung nachgewiesen. Die Beurteilung des Vorliegens städtebaulicher Missstände erfolgt auf der Grundlage der ebenfalls in § 136 BauGB dargelegten Prüfkriterien betreffend die Qualität und Benutzbarkeit der Strukturen innerhalb des Untersuchungsgebietes.
- „die Einleitung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme gemäß §§ 136 ff BauGB im umfassenden Verfahren vorgeschlagen“<sup>5</sup> und eine Empfehlung zur Abgrenzung eines förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes vorgenommen.

Zur vertieften Information bzgl. der verfahrensrechtlichen Prüfung und Abwägung wird auf Teil II der VU verwiesen.

Im Ergebnis der Diskussion um konkrete Finanzierungs- und Organisationsmodelle wurde die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme durch die LHK mit Einsatz von Städtebauförderungsmitteln und ggf. weiteren kompatiblen Förderprogrammen (z.B. Mittel aus der GRW-Förderung (Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur)) nach Alternativenprüfung bestätigt und als alternativlos beurteilt.

Eine Umsetzung und Finanzierung der Gesamtmaßnahme ist ohne Anwendung förderrechtlicher Instrumente seitens der LHK nicht realisierbar (siehe untenstehende tabellarische Darstellungen).

Bei Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln und vollständiger Finanzierung der förderfähigen Kosten mit Einsatz dieser Mitteln verbleiben Kosten für die LHK in Höhe von ca. 25,2 Mio. € bezogen auf das Konzept der VU.

in Tausend €		in Tausend €	
Gesamtkosten	87.585 €	nicht förderfähige Kosten	16.104 €
- Einnahmen	44.125 €		
<b>= unrentierliche Kosten</b>	<b>43.460 €</b>		
nicht förderfähige Kosten	16.104 €	Eigenmittel (1/3 der förderfähigen Kosten)	9.118 €
Saldo förderfähige Kosten	27.357 €		
		Gesamtfinanzierungsbedarf bei Inanspruchnahme Städtebauförderung	25.222 €

Abbildung 5: Übersicht Gesamtkosten und Finanzierungsbedarf, Stand VU April 2016

5 S.T.E.R.N GmbH, Abschlussbericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen, Teil II von III, Kapitel 2.3, Seite 18.

Grundlage der Berechnung sind das räumliche Entwicklungskonzept der VU und die demgemäß für die Umsetzung notwendigen Kosten. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht der VU geht von vorstehend dargestelltem Verhältnis aus. Nicht oder nur begrenzt betrachtet sind Kosten für Grunderwerb, Altlastensanierung sowie Herstellung der "Kampfmittelfreiheit".

Anmerkung: Im Rahmen der Fortschreibung der städtebaulichen Planung ist eine erhebliche Veränderung dieser Zahlen – in Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung der Planung und erforderlicher Maßnahmen der Durchführung, der zu schaffenden/erhaltenden Infrastrukturmerkmale etc. und ggf. weiterer Förderungsmöglichkeiten – zu erwarten.

## 2.4 Fazit

Die LHK ist eine der wenigen stark wachsenden Städte im Land Schleswig-Holstein. Diese Aussage bezieht nicht nur das zu verzeichnende Bevölkerungswachstum ein. Die Stadt verzeichnet durch ihre Entwicklung der vergangenen Jahre auch ein spürbares Wachstum an Attraktivität als Tourismus- sowie als Wirtschaftsstandort.

Im Ergebnis dieser Entwicklungen besteht der stadtweite Bedarf nach

- Wohnraum,
- Gewerbeflächen,
- touristischen Angeboten.

So wird bis ins Jahr 2025 mit einem Bevölkerungszuwachs von 12.300 Einwohnern gerechnet<sup>6</sup>. Die jüngste Prognose des Statistikamtes Nord geht bis zum Jahr 2030 von einem Bevölkerungswachstum von rund 25.200 Einwohnern und einem Neubaubedarf von 21.500 Wohneinheiten in Kiel aus (davon 15.400 Einheiten reiner Zusatzbedarf auf entsprechend zusätzlich zu generierenden Wohnbauflächen)<sup>7</sup>.

Faktoren dieser Entwicklung sind das natürliche Bevölkerungswachstum (mehr Geburten in absoluten Zahlen und gleichzeitig weniger Sterbefälle) sowie Wachstum durch Zuwanderungen. Hieraus resultiert allein ein Zusatzbedarf an Wohnbauland in einer Größenordnung von 7,7 ha/Jahr. Daneben besteht ein Bedarf an der Entwicklung von 5 ha Gewerbeflächen/Jahr<sup>8</sup>. Mit und in der Entwicklung des Areals besteht die Chance auf einer innerhalb des Siedlungszusammenhanges gelegenen Konversionsfläche

- in großem Maßstab Flächennachfragen zu beantworten,
- neue Nutzungen zu implementieren,
- Stadtteile und Stadt- sowie Naturräume zu verbinden,
- die naturräumliche Ausstattung sowie in Teilen das geschichtliche Vermächtnis des Areals zu erhalten,
- weitere Qualitäten zu entwickeln und zu stärken,
- stabile städtebauliche Strukturen zu schaffen.

6 Drs.-Nr. 0267/2013, Fortschreibung des Kieler Wohnungsmarktkonzeptes, 2013, S. 16.

7 Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein: Bevölkerungsvorausberechnung bis 2030 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein (Stand: Juni 2016).

8 Drs.-Nr. 0717/2016, Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Planungsraum II Schleswig-Holstein

Wie vorstehend dargelegt, wurden im Rahmen des zurückliegenden Planungsprozesses die Eignung des Areals für einen mischgenutzten Stadtteil, Möglichkeiten der verfahrensrechtlichen wie finanziellen Abwicklung und konzeptionelle Grundlagen geprüft.

Das heißt, das in der VU entwickelte räumliche Entwicklungskonzept, das formulierte Nutzungskonzept sowie die Baufeld- und Erschließungsstruktur diente der Beweisführung einer Umsetzbarkeit, dies jedoch als eine beispielhafte Möglichkeit. Während konzeptionelle und politische Zielaussagen für den weiteren Entwicklungsprozess Bestand haben, gilt dies nicht verbindlich für die vorstehend genannten Aussageebenen. Hier erfolgt eine Überprüfung, Fortschreibung und Konkretisierung mit dem vorliegenden IEK und der weiteren nachfolgenden Planung.

Es gilt diesbezüglich die Grundlagenarbeit der vergangenen Jahre entsprechend des Entwicklungszieles sowie weiterer städtischer Ziele (z.B. Ziele der Masterpläne) weiter fortzuführen und umzusetzen.

Über die Vorteile der Entwicklung des Areals für die Stadtentwicklung Kiels sowie für die Stadtteile Holtenau, Pries und Friedrichsort hinaus, werden mit der Konversion dieser Fläche zudem Vorteile (wie z.B. eine verkürzte Anbindung an die Förde, die Einbindung in einen Siedlungsverbund etc.) für die Nachbargemeinden, v.a. Altenholz, generiert.

## 3. Beschlusslage und Grundlagen des weiteren Verfahrens

### 3.1 Einleitung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme

Mit dem Beschluss zur Einleitung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach Besonderem Städtebaurecht [Drs.-Nr. 0234/2016] am 26. April 2016 erfolgte die Zielformulierung,

- die Konversion auf Grundlage der Ergebnisse der vorgelegten VU sowie unter Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln aus dem Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ und unter Anwendung der Regelungen des Besonderen Städtebaurechts des BauGB fortzusetzen,
- das Areal als zukunftsorientierten und vernetzten Stadtteil bei möglichst zeitgleicher Entwicklung von produzierendem Gewerbe und Wohnen am Wasser zu entwickeln.

Dazu wurde das Sanierungsgebiet „Holtenau Ost“ als Geltungsbereich der Sanierung des Areals förmlich festgelegt und die gleichlautende Sanierungssatzung mit ihren Rechtswirkungen beschlossen (vgl. Kap. 1.1).

17

### 3.2 Aufträge an die Verwaltung zur Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme

#### 3.2.1 Maßnahmen der Vorbereitung und weitere Maßnahmen

Die Verwaltung wurde durch die Ratsversammlung beauftragt, die weiteren notwendigen Schritte zur Umsetzung der o.g. Beschlusslage zu veranlassen bzw. durchzuführen. Nachstehend sind die Aufträge an die Verwaltung sowie der zur Vorlage des IEK bestehende Arbeitsstand aufgeführt:

<p>Veranlassung der Schritte zur Verlagerung des ABz Kiel des WSA Lübeck im Einvernehmen mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) und der WSV</p>	<p>Ziel ist es, die Entwicklung auf dem Areal entsprechend des Ergebnis der VU umzusetzen.</p> <p>Die Rahmenbedingungen und Grundsätze zur Verlagerung des ABz Kiel des WSA Lübeck wurden bzw. werden in einem kontinuierlichen Prozess zwischen der BImA, der WSV und der LHK trilateral abgestimmt.</p> <p>Der Entwurf einer entsprechenden Vereinbarung (Vereinbarung zur Verlagerung des Außenbezirks Kiel des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck im Rahmen der Sanierungsmaßnahme Holtenau Ost) welche die Inhalte der Abstimmung enthält, liegt vor.</p> <p>Derzeit erfolgt – vor dem Hintergrund förderrechtlich relevanter Fragestellungen – eine Überprüfung u.a. der technischen Rahmenbedingungen für die Grundstücks-herrichtung/Sanierung der Kaikante am Plüschowhafen (Ergänzung der Machbarkeitsstudie zur Verlagerung der Außenstelle Kiel des WSA Lübeck in Hinblick auf eine mögliche Rückspundung am neuen Standort (Plüschowhafen, Süd- und Westkaje). Das Ergebnis wird für Ende 2017 erwartet.</p> <p>Zielstellung für das erste Halbjahr 2018 ist eine Konkretisierung der Vereinbarung unter Berücksichtigung des für die weitere Gesamtentwicklung zugrunde gelegten Umsetzungs- und Finanzierungsmodells (vgl. auch Kapitel 7.2 und 7.4).</p>
<p>Erwerb der Flächen des Sanierungsgebietes (ehemaliges MFG 5-Areal und heutiger Standort des ABz Kiel des WSA Lübeck)</p>	<p>Im Rahmen der o.g. Vereinbarung (Entwurf) wurde die Bereitschaft der BImA zur Veräußerung der Konversionsliegenschaft des ehemaligen MFG 5 sowie der ggf. für eine zweite äußere Erschließung (vgl. Kap. 5.6.2) notwendigen Flächen auf der sog. Fläche „Flughafen Süd“ an die LHK bestätigt.</p> <p>Ebenfalls enthalten ist die Bereitschaft der WSV zur Veräußerung des heutigen Standortes des ABz Kiel des WSA Lübeck im Rahmen eines Grundstückstausches zwischen WSV und LHK.</p> <p>Die Ermittlung der sanierungsunbeeinflussten Verkehrswerte wurde veranlasst. Die Verkehrswertermittlung für das ehemalige MFG 5-Areal liegt vor. Die Verkehrswertermittlung für den heutigen Standort des ABz Kiel wird im 4. Quartal 2017 erwartet [vgl. Drs.-Nr.: 0973/2017].</p>

Veranlassung notwendiger  
Maßnahmen der Vorbereitung

Mit Datum vom 06. Juni 2016 erfolgte die Zustimmung des MILI zum Einsatz von Städtebauförderungsmitteln für die nachstehenden Maßnahmen der Vorbereitung:

- Fachgutachten Lärm (Immissionsgutachten),
- Bestandserfassung Artenschutz und naturschutzrechtliche Arten,
- Bestandserfassung Biotoptypen, geschützte Biotope, Wald, Bäume,
- Bestandserfassung marine Lebensräume,
- Gutachten äußere verkehrliche Erschließung, insbesondere Knoten B 503 (Machbarkeitsstudie zur 2. Erschließung des MFG 5-Areals),
- Städtebaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb als offenes zweiphasiges Verfahren (Realisierungswettbewerb).

Die obenstehenden Gutachten wurden mittlerweile beauftragt.

Die Vergabe von weiteren Gutachten wurde, nach Zustimmung mit Datum vom 17.01.2017 des MILI zum fortgeschriebenen Maßnahmenplan, veranlasst. Hierbei handelt es sich um jeweils ein Gutachten betreffend das ehemalige MFG 5-Areal.

- Geotechnischer Bericht betreffend den Baugrund,
- Untersuchung und gutachterliche Stellungnahme zu den Ufereinfassungen.

Die Gutachten dienen der Grundlagenermittlung für die städtebauliche Planung und Umsetzung sowie für die Wertermittlung.

Die Ergebnisse liegen vsl. im Verlaufe des Jahres 2017 bzw. im ersten Halbjahr 2018 vor.

Des Weiteren finden – ohne Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln, unter finanzieller Beteiligung der BImA – Orientierende Untersuchungen zur Ermittlung der Altlastensituation auf dem ehemaligen MFG 5-Areal statt. Mit belastbaren Aussagen ist vsl. Mitte 2018 zu rechnen.

Auftrag [Drs.-Nr. 0234/2016]	Stand November 2017
Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes	<p>Das Verfahrensmanagement wurde beauftragt.</p> <p>Die Auslobungsbedingungen für den Wettbewerb wurden unter Beteiligung der Öffentlichkeit (vgl. Kapitel 8) erarbeitet.</p> <p>Sie liegen im Entwurf vor, sind jedoch für den gewerblichen Teilbereich noch zu konkretisieren.</p> <p>Die im vorliegenden IEK formulierten Anforderungen sind wesentlicher Bestandteil der Auslobung.</p> <p>Die Auslobung ist nach Beschluss über das IEK durch die Selbstverwaltung sowie dem Beschluss der Inhalte der Auslobung vorgesehen.</p>
Stellen von Förderungsanträgen beim Land Schleswig-Holstein	<p>Der Folgeantrag Städtebauförderung für das Programmjahr 2016 wurde gestellt. Die Mitteilung über die Gewährung von Zuwendungen in Höhe von brutto 10,0 Mio. € erfolgte [vgl. Drs.-Nr. 0234/2016].</p> <p>Der Folgeantrag Städtebauförderung für das Programmjahr 2017 wurde gestellt [vgl. Drs.-Nr. 0316/2017]. Die Mitteilung über die Gewährung von Zuwendungen in Höhe von 4,65 Mio. € erfolgte.</p>
Untersuchung von Träger- und Finanzierungsmodellen auch unter Beteiligung der KiWi und privater Vorhabenträger	<p>Verschiedene Träger- und Finanzierungsmodelle wurden untersucht und abgewogen.</p> <p>Aus Sicht der Verwaltung ist der Einsatz eines treuhänderischen Sanierungsträgers zur Gewährleistung eines qualitativen und zügigen Verfahrens erforderlich.</p> <p>Eine Vorlage mit entsprechender Empfehlung wird nachlaufend zum Beschluss des IEK und des Fördergebietes in die Selbstverwaltung eingebracht.</p>

### 3.2.2 Prüfauftrag „Bedarfsgerechte Entwicklung des Gewerbegebietes“

#### Auftrag

Ein maßgeblicher Bestandteil des räumlichen Entwicklungskonzeptes der VU und auch des IEK (vgl. Kap. 5.4.1) ist der gewerbliche Teilbereich (Teilbereich 1) mit der avisierten rein gewerblichen Nutzung auf ca. 17 ha Fläche. Zusammen mit den weiteren Vorgaben zur Flächennutzung ist er Ausdruck der Zielstellung eines vitalen, mischgenutzten Quartiers.

Im Zusammenhang mit den vorstehend skizzierten Arbeitsaufträgen wurde folgender Prüf- bzw. Arbeitsauftrag durch die Ratsversammlung an die Verwaltung formuliert:

*„Aus Sicht der Verwaltung ist es Voraussetzung die Entwicklung des Gewerbegebiets bedarfsgerecht, einschließlich eines Zugangs zur Kaikante zu ermöglichen. Die nächsten Wochen werden genutzt, um die in der Vorlage genannten Planungsoptionen mit Vertretern/Vertreterinnen der Wirtschaft zu konkretisieren – namentlich in Fragen von Bedarfsfindung, Kosten, Finanzierbarkeit und Realisierungszeiträumen. Die Verwaltung wird nach Abschluss der Prüfungen dieses Thema von sich aus in die Fachausschüsse einbringen“<sup>9</sup>*

Zum Hintergrund:

Die Landeshauptstadt Kiel möchte sich im Rahmen der Weiterentwicklung ihrer wirtschaftspolitischen Strategie neu aufstellen und ein marktgängiges Angebot an gewerblichen Flächen schaffen. Die spezifische Lagegunst der Stadt mit ihrer Wasserlage (Verbindungen zur baltischen See, NOK) soll hierzu explizit genutzt werden. Durch die Erschließung von Gewerbeflächen auch über den Seeweg sollen neue Standortqualitäten geschaffen werden. Ziel ist es, insbesondere, Neuansiedlungen von Unternehmen zu generieren.

Eine mögliche Option für die Umsetzung dieser stadtweiten Zielstellung wäre der Bereich des Plüschowhafens. Aufgrund der perspektivischen sowohl Flächenverfügbarkeit als auch -gestaltbarkeit könnte hier eine räumliche Nähe zwischen Unternehmensstandorten sowie der Möglichkeit, den Seeweg für den Transport zu nutzen ermöglicht werden unter Synergie der vorhandenen infrastrukturellen Rahmenbedingungen.

Da ein entsprechender Neubau einer gewerblich nutzbaren Kaikante jedoch Investitionen in Höhe eines insgesamt vsl. zweistelligen Millionenvolumens bedeuten würde, bedarf eine Entscheidung hierüber vorab einer konsequenten Prüfung, u.a. der Nachfrage. Der entsprechende Prüfauftrag wurde durch den Beschlusspunkt 9 der Drs. 0234/2016 an die Verwaltung formuliert.

<sup>9</sup> Drs.-Nr. 0234/2016, Antragspunkt 9.

In Zusammenwirken mit der Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungs GmbH (KiWi GmbH) und in Abstimmung mit den Förderministerien (MILI, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT)) stieg die Verwaltung im Sommer 2016 in die Prüfung ein.

In einem ersten Schritt erfolgte – unter Federführung der KiWi GmbH – eine stadtweite Alternativenprüfung, d.h. die Betrachtung und Bewertung vorhandener Kaikanten mit räumlichem Anschluss an Gewerbeflächen.<sup>10</sup>

Die Prüfung umfasste 15 Standorte, welche die beiden für die Schaffung der neuen Standortqualität notwendigen Merkmale der wirtschaftsbezogenen Infrastruktur – Hafen und Gewerbeflächen – aufweisen. Sie wurden hinsichtlich relevanter Merkmale analysiert und im Zusammenspiel bezüglich ihrer Voraussetzungen und Eignung im Sinne der Zielsetzung „Schaffung neuer Standortqualitäten“ bewertet.

Zu beantwortende Fragestellung war es, ob sich die wirtschaftspolitische Zielsetzung im Bestand realisieren lassen könnte oder ob es hierfür eine Inanspruchnahme zum Bestand alternativer Flächen und der Errichtung neuer Infrastrukturen bedarf.

Im Ergebnis wurden fünf Standorte mit einer bedingten Eignung identifiziert. Bei diesen Standorten

- steht derzeit allein einer der beiden Bereiche der wirtschaftsbezogenen Infrastrukturen im Sinne der Zielsetzung – konkret: die Gewerbeflächen, nicht jedoch die Hafeninfrastuktur – zur Verfügung
- lässt eine zukünftige Entwicklungsperspektive ggf. die Zurverfügungstellung möglich erscheinen, aber eine konkrete Entwicklung ist bisher nicht erkennbar.

D.h. diese Standorte stehen aufgrund des aktuellen Status in Verbindung mit dem Anforderungsprofil für eine Entwicklung im Sinne der Zielsetzung nicht zur Verfügung. So wird im Ergebnis deutlich, dass aktuell keiner der 15 analysierten Standorte mit Blick auf die Gegebenheiten von Hafeninfrastuktur und Gewerbeflächen, im Sinne der formulierten Zielsetzung „Schaffung neuer Standortqualität“ zu entwickeln sind.

Im Rahmen der Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse im Juni 2017 wurde mit den Vertretern der Förderministerien sowie Akteuren der Wirtschaft vereinbart, dass in einem zweiten Schritt eine Marktanalyse hinsichtlich der Nachfrage am Standort Kiel durch ein externes Büro geführt werden solle. Auftraggeber dieser Marktanalyse ist die KiWi GmbH.

Im Rahmen der Marktanalyse werden als Grundlage der weiteren Arbeit potentielle Zielgruppen, Logistiktrends sowie Absatz- bzw. Zielmärkte im Zusammenhang mit der Zielsetzung/dem potentiellen Angebot einer gewerblich nutzbaren Kaikante betrachtet. Hierauf aufbauend erfolgt eine mehrdimensionale Nachfrageanalyse, auch unter Berücksichtigung von Anfragen in Kiel/Schleswig-Holstein sowie mit Blick auf vergleichbare Hafen- oder Gewerbeflächenprojekte.

<sup>10</sup> Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungsgesellschaft mbH in Kooperation mit der Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt, Angebotsstrategie der Landeshauptstadt Kiel – Schaffung von Gewerbeflächen mit direktem Anschluss an nutzbare Kaikanten, Betrachtung und Bewertung vorhandener Kaikanten in der Landeshauptstadt Kiel, Teil 1, Juni 2017.

Die Vorlage der Marktanalyse für eine gewerbliche Kaikante in Kiel – Nachfrage und Konkurrenz wird für Ende 2017/Anfang 2018 erwartet.

Desweiteren erfolgt aufgrund der Vereinbarungen im Juni 2017 eine vertiefende Überprüfung der bedingt geeigneten Standorte, auch im Abgleich bzw. der Verschneidung mit den Ergebnissen aus der Marktanalyse. Wurde Teil 1 durch die KiWi GmbH in Kooperation mit dem Stadtplanungsamt erarbeitet, wurde die Überprüfung – Teil 2 – des Strategiepapiers ebenfalls extern durch die KiWi GmbH vergeben.

Die Ergebnisse der stadtweiten Betrachtung vorhandener Standorte wie der Marktanalyse werden der Politik zur Kenntnis gegeben und Ableitungen hieraus im Frühjahr 2018 ggf. als Beschlussvorlage eingebracht.

Im Juni 2017 wurde ein potentieller dritter Prüfschritt vereinbart. In Abhängigkeit der im Ende 2017/Anfang 2018 vorliegenden Ergebnisse und politischer Willensbildung wird entsprechend ggf. eine Machbarkeitsstudie<sup>11</sup> im Anschluss in Auftrag gegeben werden, welche organisatorische, technische und rechtliche Aspekte überprüfen würde. Eine Förderung dieser Studie mit Mitteln des MWVATT ist denkbar.

Frühestens nach Vorlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie kann und sollte die Entscheidung bzgl. der konkreten Planungsleistungen (Objektplanung) und einer ggf. späteren Realisierung der Kaikante getroffen werden.

Eine Entscheidung bedürfte jeweils einer gesonderten Beschlussfassung und steht neben der Abhängigkeit von einem konkreten Bedarf auch in Abhängigkeit einer gesicherten Finanzierung und damit bislang unter dem Vorbehalt der Förderung durch das MWVATT mit einer möglichen Inanspruchnahme von GRW-Mitteln, alternativ durch Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln.

Ob die Realisierung einer gewerblich nutzbaren, für den Gemeingebrauch gewidmeten Kaikante ein Planfeststellungsverfahren erfordern würde, könnte erst nach Vorliegen einer ggf. vertieften Objektplanung eingeschätzt werden.

Mit dem MILI wurde zur Gewährleistung eines zügigen Projektfortschrittes vereinbart, den Wettbewerb nach Vorlage relevanter Ergebnisse entsprechend der dann fixierten Zielstellung für den gewerblichen Teilbereich auszuloben.

---

<sup>11</sup> Hierin würde bezüglich des Standortes Plüschowhafen auch die Verträglichkeit mit den Nutzungen und geplanten Nutzungen im Umfeld (z.B. Schwentineflotte, Nachfolge Britischer Yachtclub, Seglergemeinschaft der Marineflieger Kiel-Holtenau AG e.V., ABz Kiel des WSA Lübeck) beantwortet.

### 3.3 Räumliche Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme – Fördergebiet

Die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes reicht für die Inanspruchnahme bzw. die Gewährung von Städtebauförderungsmitteln durch Bund und Land nicht aus. Sie dient primär der Schaffung zeitlich und räumlich begrenzter Sonderrechte zur Erreichung der Ziele und Zwecke der Sanierung.

Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln ist auf ein abzugrenzendes Fördergebiet beschränkt, d.h. auch die städtebauliche Gesamtmaßnahme ist räumlich abzugrenzen.

Gemäß A 2.2 StBauFR 2015 (3) Nr. 3 gilt während der Vorbereitung der räumlichen Abgrenzung das Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen als Fördergebiet. Für die Zeit der Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist im Anschluss, ein Fördergebiet zu bestimmen und beschließen.

Nach A 2.2 StBauFR 2015

- muss sich die räumliche Abgrenzung der städtebaulichen Maßnahme aus einem programmspezifischen Entwicklungskonzept (vgl. A 5.6.2 StBauFR 2015) – dem IEK – ergeben.
- kann die räumliche Abgrenzung im Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ als Stadtumbaugebiet, als Sanierungsgebiet oder als Entwicklungsgebiet erfolgen.
- ist der räumliche Umfang so festzulegen, dass sich die Maßnahmen zweckmäßig durchführen lassen.

24

Bezogen auf das jetzige Sanierungsgebiet „Holtenu Ost“ erfolgte der Nachweis der Zweckmäßigkeit der Durchführung im Rahmen der VU und wurde durch den Beschluss der Sanierungssatzung und die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes bestätigt. Die sanierungsrechtliche Zweckmäßigkeit deckt sich in Ableitung der nachstehenden Inhalte des IEK in Fortschreibung der VU mit der förderrechtlichen Zweckmäßigkeit.

Auf Basis vorstehender Herleitung erfolgt die Empfehlung an die Ratsversammlung der LHK mit Beschluss des vorliegenden IEK das in Anlage 1 dargestellte Fördergebiet in den Grenzen des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes als Fördergebiet „Holtenu Ost“ zu beschließen (vgl. auch Abbildung 6).

Gemäß A 2.2 StBauFR 2015 (5) bedarf die räumliche Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme neben einem Beschluss der Selbstverwaltung der Zustimmung des MILL.

STADTPLANUNGSAMT

## Fördergebiet Holtenau Ost (Entwurf)

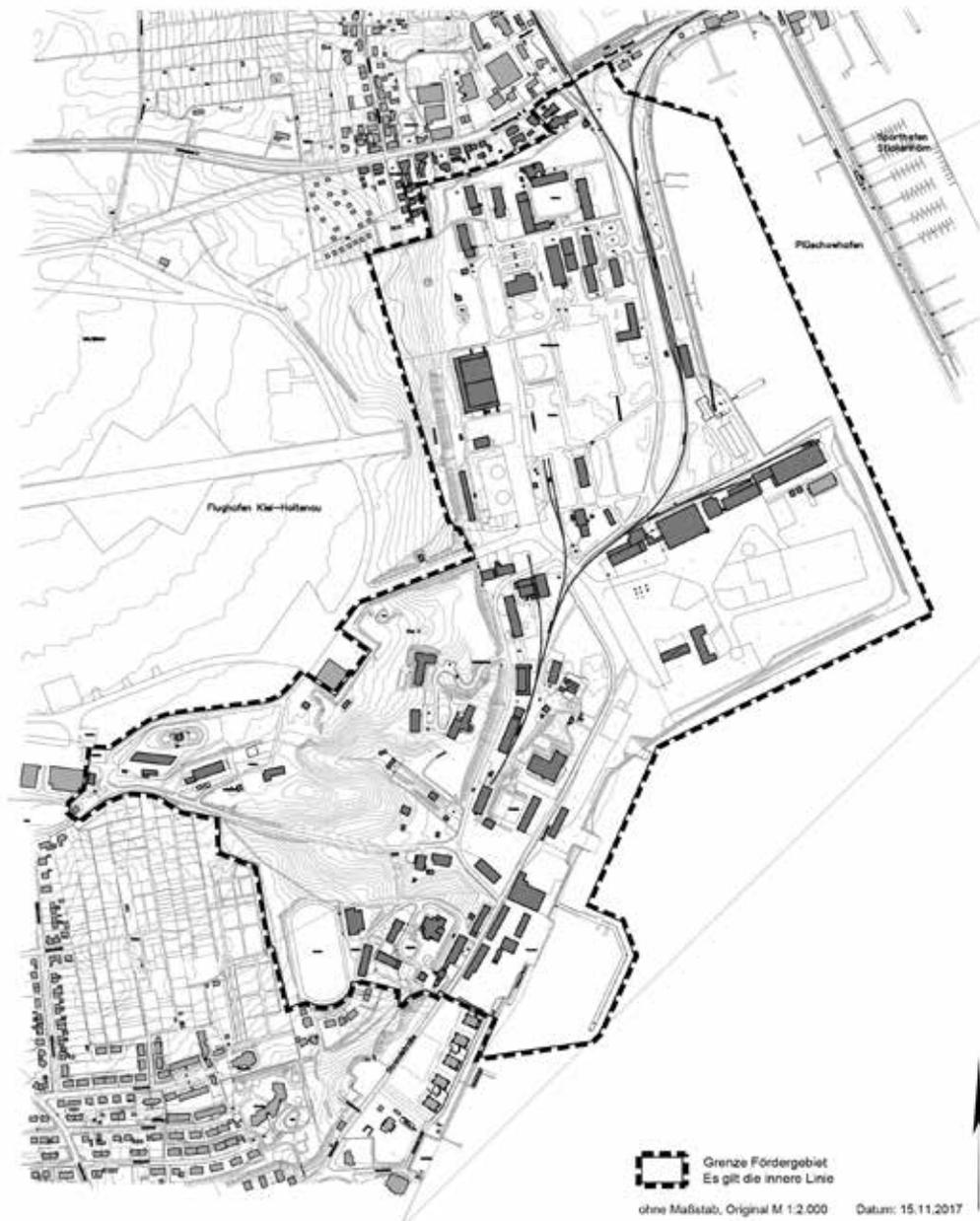


Abbildung 6: Fördergebiet Holtenau Ost (Entwurf)

## 4. Das Leitbild

Im Sinne eines übergeordneten Handlungs- und Orientierungsrahmens formulieren Leitbilder die Vision städtebaulicher Entwicklungen. Mit dieser Rahmensetzung wird eine konkrete Zielvorstellung beschrieben und dennoch Raum für Anpassungen im Rahmen der späteren Umsetzung gewahrt.

Die unter 1.2 beschriebene Methodik belegt die Notwendigkeit, mit Ausblick auf den weiteren Entwicklungsprozess, das in der VU formulierte Leitbild der „Vernetzten Stadtteile an der Förde“ fortzuschreiben. Dieser Prozess beginnt mit dem vorliegenden IEK. Das hier beschriebene Leitbild wird im Rahmen der Fortschreibung des IEK und basierend auf den Ergebnissen des Wettbewerbs, weiter konkretisiert und ausformuliert.

Leitbild der Entwicklung für das Areal ist es, einen Stadt-Teil für Alle zu schaffen.

Das bedeutet:

- durch die Konversion des Areals, auf einer ca.78 ha großen, innerhalb des Siedlungszusammenhangs gelegenen, Fläche einen Stadt-Teil mit Ausstrahlungskraft bis in die Förderregion zu schaffen,
- gesamtstädtische Bedarfe zu decken (v.a. nach Wohn- und Gewerbeflächen) sowie lokalen Nutzungsansprüchen gerecht werden,
- ein mischgenutztes Quartier zu realisieren,
- einen Stadt-Teil am Wasser mit direkter Erlebbarkeit des Ufers zu ermöglichen, welcher die spezifische Lagegunst und die hohe Attraktivität des Gebietes mit den vielfältigen Ansprüchen der Kieler Stadtentwicklung vereint,
- einen Stadt-Teil zu implementieren, der integrativ und dennoch mit eigenem Charakter die bislang nicht verbundenen Stadtteile Holtenau und Pries/Friedrichsort vernetzt und sich dabei in das stadtweite Grün-, Freiflächen- und Biotopverbundsystem einfügt,
- einen innovativen, attraktiven und lebendigen Stadt-Teil zu entwickeln,
- im derzeitigen Siedlungsgefüge bestehende Nachteile zu beheben (Auflösung von Verinselungen, Behebung städtebaulicher Mängel und Missstände).

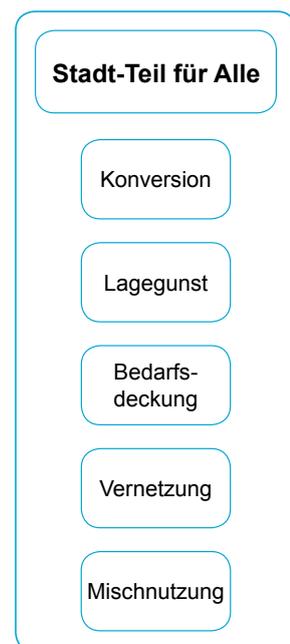


Abbildung 7: Stadt-Teil für Alle

Anmerkung: Im Rahmen des vorliegenden IEK werden zur Beschreibung stets die Begrifflichkeiten „Stadt-Teil“ und „Areal“ verwandt. Im Rahmen des anstehenden Planungs- und Entwicklungsprozesses sind der Charakter und die Identität herauszuarbeiten und zu benennen.

## 4.1 Die Entwicklungsziele

Die Entwicklungsziele sind der rote Faden im Planungsprozess sowie in der weiteren Umsetzung der Konversion. Ihr Anspruch ist es, zugleich Handlungsauftrag wie Prüfraumen für Entscheidungen zu sein. Ihre Aussagen werden durch die Ableitung räumlicher Maßnahmen umsetzbar und messbar.

Auch die Entwicklungsziele werden im anstehenden Planungsprozess, im Wesentlichen mit dem Wettbewerb sowie den weiteren Gutachten und Erkenntnissen, konkretisiert. Sie werden dabei in der Fortschreibung des IEK in die endgültigen, konkreten Sanierungsziele für die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme überführt.

Die Definition von Sanierungszielen (Ziel und Zweck der Sanierung) bereitet die Grundlage zur Behebung städtebaulicher Missstände, welche die Verhältnisse im Betrachtungsgebiet – hier im Sanierungsgebiet „Holtenau Ost“ – erheblich funktional oder substanziell beeinträchtigen (vgl. hierzu Kapitel 2).

Sie ergeben sich aus der Lage und der (perspektivischen) Funktion des Gebietes. Sie werden in strukturelle, funktionale und gestalterische Ziele kategorisiert.

Die Definition der Ziele und Zwecke der Sanierung dient als

- Prüfmaßstab für die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme sowie die Formulierung und Umsetzung der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen
- maßgebliche Betrachtungsebene für die Entscheidung über sanierungsrechtliche Genehmigungstatbestände.

So unterliegen in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet sämtliche Vorhaben und Rechtsvorgänge bestimmten, durch das BauGB definierten, Genehmigungspflichten (vgl. §§ 144, 145 BauGB). Nach § 145 BauGB dürfen Vorhaben und Rechtsvorgänge nur dann versagt werden, wenn die Durchführung die Sanierung unmöglich machen oder wesentlich erschweren oder den Zielen und Zwecken der Sanierung zuwiderlaufen würde.

27

### 4.1.1 Wandel gestalten

Das Areal wird sich verändern. Anspruch des Konversionsprozesses ist es, auf einer für Kiel bedeutsamen Fläche<sup>12</sup>, in den kommenden Jahren den aktiven Wandel zu gestalten.

Obgleich der Abzug der Streitkräfte und die damit einhergehende Aufgabe der Liegenschaft des MFG 5 einen Einschnitt in die Stadtgesellschaft Kiels darstellte, eröffnen sich hierdurch einzigartige Entwicklungsmöglichkeiten, die es nun zu ergreifen gilt:

- ein für über 100 Jahre isoliertes, geschlossenes Areal zu öffnen und erstmals dauerhaft einer der Stadtöffentlichkeit zugänglichen Nutzung zuzuführen,
- eine vormals monostrukturierte, allein auf die Belange des Militärs ausgelegte Fläche zu einer nutzungsgemischten tragfähigen Struktur mit qualitätsvollen öffentlichen Räumen

<sup>12</sup> Die maßgebliche Fläche des Areals bildet die Konversionsfläche des ehemaligen MFG 5-Areals. Das Areal umfasst zudem auch den heutigen Standort des ABZ Kiel des WSA Lübeck sowie die städtische Fläche am Plüschowhafen und ein Privatgrundstück.

- zu entwickeln,
- einen vitalen Wirtschafts- und Lebensraum mit eigener Identität auszubilden,
- überörtliche und lokale Verbindungen zu schaffen und Stadtteile zu vernetzen.

Mit der Planung und Gestaltung dieses in seinem Zielcharakter beispielhaften Stadt-Teils des 21. Jahrhunderts setzt die Stadt Kiel für sich, für seine Bürgerinnen und Bürger, aber auch für seine Gäste neue Maßstäbe. Auf lokaler Fläche wird die Grundlage für eine Stadtentwicklung mit einer Ausstrahlungswirkung über ihre Grenzen hinaus geschaffen.



Abbildung 8: Wandel gestalten

#### 4.1.2 Räume vernetzen

Die angrenzenden Stadtteile Holtenau, Pries und Friedrichsort, der benachbarte Verkehrslandeplatz, der steile Fördehang mit seinem Waldbestand sowie die zugängliche Wasserkante bilden den äußeren Rahmen und die Kulisse der Entwicklung. Sie zeigen zwingende Anschlusspunkte sowie Möglichkeiten und Grenzen auf. Genauso wie die für die Konversion zur Verfügung stehende Fläche des sogenannten Unterlandes, bilden sie das Potential der weiteren Entwicklung. Durch die Lagegunst bietet sich die Chance:

- Kiel ans Wasser zu bringen und eine Visitenkarte der Stadt auszugestalten,
- einen Stadt-Teil mit maritimen Flair und wasserseitiger Verbindung zur Fördereion und zu internationalen Gewässern auszubilden,
- bislang getrennte und fragmentierte Räume und Strukturen zu verbinden,
- weitere Entwicklungsflächen durch das Ausbilden neuer Verbindungen im direkten Umfeld zu erschließen,
- Potentialflächen für die Erholung zu verbinden und erschließen,
- Natur- und Biotopräume zu einem übergeordneten Verbund zusammenzuführen,
- das Areal durch Sichtbeziehungen und Achsen auf die Förde und über die Förde hinweg erleb- und sichtbar werden zu lassen.

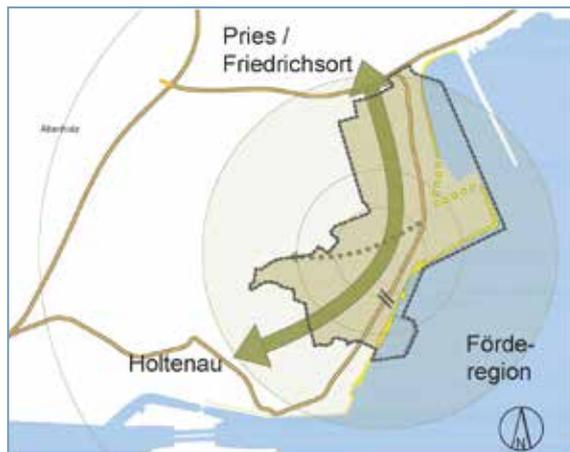


Abbildung 9: Räume vernetzen

### 4.1.3 Bedarfsgerecht innen entwickeln

Die Entwicklungsfähigkeit des Areals stellt eine seiner großen Stärken dar. In der zivilen Nachnutzung dieses nun zur Verfügung stehenden Flächenpotentials erfolgt die konsequente Umsetzung der Strategien der Innenentwicklung und des Flächenrecyclings im Sinne der „Grundsätze der Siedlungsentwicklung“ gemäß des beschlossenen Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Kiel (INSEKK).

Auf gut 78 ha im Siedlungszusammenhang gelegener Konversionsfläche werden die stadtwweit formulierten Bedarfe nach Wohn- und Gewerbeflächen (vgl. Wohnbauflächenatlas [Drs.-Nr. 0176/2017 i. d. geänderten Fassung vom 16.03.2017], Gesamtstädtische Gewerbeflächenstrategie für den Planungsraum II Schleswig-Holstein [Drs.-Nr. 0717/2016]) sowie nach Räumen für Naherholung, Freizeit, Segeln, Sport und Tourismus gerade vor dem Hintergrund der zunehmenden Flächenknappheit beantwortet.



Abbildung 10: Bedarfsgerecht innen entwickeln

Der nachfolgende Planungsprozess formuliert die Vorgaben für die gewünschte Entwicklung. Dabei berücksichtigt dieser

- die Herausforderungen einer stark wachsenden Stadt,
- die Anforderungen an eine stadträumlich qualitative Stadt,
- die Anforderungen der Nachhaltigkeit und Klimagerechtigkeit,
- einen demografiegerechten, inklusiven wie integrierten Planungsansatz,
- den menschlichen Maßstab in der Stadtentwicklung sowie
- die Wünsche der verschiedenen Akteure.

#### 4.1.4 Identität stiften

Einst allein für die militärische Nutzung geschaffen, wurde das ehemalige MFG 5-Areal ebenso ausschließlich und dies über einen Zeitraum von 100 Jahren, durch das Militär geprägt. Während die Nutzung aufgegeben wurde, blieb die räumliche und bauliche Ausformung des Areals erhalten.

Unter Berücksichtigung der Stärken und der Geschichte des Areals kann und soll in den kommenden Jahren seine Neuinterpretation des ehemaligen MFG 5-Areals unter Einbeziehung der ergänzenden Flächen erfolgen. Unter Betonung der einzigartigen Merkmale der Fläche und der Bewahrung erhaltenswerter Gebäude und baulicher Anlagen ist es Ziel, hier eine gebaute wie erlebbare Stadtidentität herauszubilden.

Es gilt, einen Raum und eine Adresse im Sinne eines hochwertigen und gleichzeitig lebendigen Stadt-Teils zu schaffen. So begründen sich städtische Identitäten v.a. in der Stadtmorphologie und dem städtischem Leben.

Aus einem Ort mit geschichtlicher Bedeutung für die Gesamtstadt des 20. Jahrhunderts wird erneut ein Ort der Zukunft der Stadt, ein Stadt-Teil des 21. Jahrhunderts. Die Transformation und Konversion soll dabei sichtbar und erlebbar geschehen.



Abbildung 11: Identität stiften

Mit der Chance und dem Alleinstellungsmerkmal, einen neuen Stadt-Teil dieser Größenordnung mit maritimen Charakter auszubilden und diesen als Standort für hochwertiges Gewerbe und Wohnen sowie als Standort für Segeln, Freizeit und Tourismus zu etablieren, wird darüber hinaus der Profilierungsprozess der Stadt als „Kiel.Sailing.City“ unterstützt. Bei der Findung eines neuen Selbstverständnisses des zukünftigen Stadt-Teils sind alle beteiligten Akteure gefordert (vgl. Kapitel 4.1.13).

#### 4.1.5 Nutzungen mischen

Ziel ist die Entwicklung einer bedarfsgerechten und vielfältigen Nachnutzung des einst monostrukturierten Areals. Dabei sind die Nutzungen der Umgebung als Chance für eine Profilbildung und Leitrahmen der Organisation der Nutzungen zu sehen.

Im Ergebnis der Auseinandersetzung mit einerseits den Rahmenbedingungen wie andererseits den Bedarfen steht die funktionale Zonierung der VU und des IEK (vgl. Kapitel 5.4). Diese bietet die Möglichkeit zur Erreichung/Umsetzung

- der Zielstellung eines vitalen mischgenutzten Stadt-Teils mit den Nutzungen Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Segeln, Tourismus, Sport- und Gemeinbedarfsflächen,
- einer stabilen, kompakten und nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsstruktur,
- der Belebung und Vielfalt, Lebendigkeit und Abwechslungsreichtum

durch

- eine lebendige und in ausgesuchten Bereichen kleinteilige Mischung, bauliche Varianz, Verbindung von Privatheit und Öffentlichkeit, soziale Vielfalt und Vielfalt der Generationen

bei

- einer hohen Aufenthalts- Erholungs- und Erlebnisqualität für die verschiedensten Bevölkerungs- und Nutzergruppen.

In der Anlage und Ausprägung des Stadt-Teils gilt es, den Bedarfen und Ansprüchen innerhalb des Areals wie auch darüber hinaus sowie den rechtlichen Anforderungen gerecht zu werden. So wird durch die Entwicklung dieser innerhalb des Siedlungszusammenhangs gelegenen Konversionsfläche erstmals ein Raum entwickelt, den es nicht nur städtebaulich wie landschaftlich, sondern auch funktional zu vernetzen gilt.



Abbildung 12: Nutzungen mischen

#### 4.1.6 Öffentlichen Raum gestalten

Als gleichzeitig zentrales, gestaltendes und übergreifendes Element obliegt dem öffentlichen Raum eine wichtige (Klammer-)Funktion. Er übernimmt die Aufgabe, Verkehrs-, Aufenthalts- und Bewegungsräume zu bilden sowie Teilräume/Quartiere zu gliedern und zu vernetzen.

Der öffentliche Raum ist Aushängeschild, Identitätsträger, gebaute Einladung und Handlungsraum für städtisches Leben. In seiner physischen Ausprägung bildet er dabei die Grundlage für den sozialen Raum. Durch die Anlage und Integration von

- Quartieren und Nachbarschaften,
- Aufenthalts-, Sport- Begegnungs- und Erholungsmöglichkeiten,
- Grün- und Freiräumen, d.h. Plätzen, Parks und Promenaden sowie von
- sozialen wie kulturellen und gastronomischen Einrichtungen

werden die Grundlagen für ein nachbarschaftliches Miteinander, für Kommunikation und für die Aneignung des Raumes geschaffen.

Grünräume und Grünachsen sowie die Promenade sind wichtige Elemente der freiräumlichen Ausstattung des Areals. Einem Quartierspark als Ort der Begegnung und des Aufenthaltes mit einer hohen Multifunktionalität und Gestaltqualität kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Diese Elemente des öffentlichen Raumes unterstreichen den Charakter des Stadt-Teils als naturnahen und dennoch urban bebauten Raumes und vermitteln zwischen den unterschiedlichen Typologien der umgebenden Naturräume, der Hoch- und Tieflagen des Areals, der Wasserlage wie den bebauten Räumen der Umgebung.

Die Schaffung eines inklusiven Stadt-Teils ist ein wesentliches Querschnittsziel für das zukünftige Leben vor Ort. Als Anspruch für die Umsetzung dieses Ziels wird die vollumfängliche, d.h. die selbstständige und angemessene Nutzbarkeit des Stadt-Teils für die BewohnerInnen sowie für die Gäste – unabhängig von ihren verschiedenen Kompetenzen und Ressourcen – formuliert. Entsprechend ist der Grundsatz des ‚Designs for all‘ in der Ausgestaltung des öffentlichen Raums sowie als Vorgabe für die Ausgestaltung der Wohn- und Arbeitsräume zugrunde zu legen.

In seiner baulich-gestalterischen Ausprägung gilt es in dem Zusammenhang, den öffentlichen Raum mit einheitlichen und hochwertigen Elementen (Möblierung, Beleuchtung) auszugestalten.



Abbildung 13: öffentlichen Raum gestalten

#### 4.1.7 Quartiere bilden

Neben der Bezugnahme auf die Umgebung und Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtteilen kommt es für eine qualitätsvolle Entwicklung des Stadt-Teils v.a. auf die Bezüge und Verbindungen im Inneren an. Im Gegensatz zu gewachsenen Stadtquartieren kann bei der Qualifizierung dieses Areals nur im geringen Maße auf bestehende Strukturen zurückgegriffen werden.

Es gilt, überschaubare Einheiten bzw. Nachbarschaften entsprechend ihrer Qualitäten und ihrer jeweiligen Ausrichtung zu eigenständigen Quartieren auszubilden, zu profilieren und dennoch zu einem Ganzen zusammenzufügen.



Abbildung 14: Quartiere bilden

Maßstab- und strukturbildende Elemente sind

- der Naturraum und der öffentliche Raum,
- der zu schaffende Stadtgrundriss, die Silhouette und die Morphologie,
- die zu implementierende Architektur und die zu bewahrenden baulichen Elemente.

Dabei stehen

- die Ausprägung des bebauten Raumes im Wechselspiel mit dem öffentlichen Raum,
- die Raumbildung durch die Gebäude und baulichen Anlage, vor der Ausprägung der Individualbauten im Vordergrund.

Im weiteren Planungsprozess (Wettbewerb, Rahmenplanung, konkrete hochbauliche Planungen etc.) wird das Augenmerk auf die Diskussion über Dichte, Geschossigkeit/Höhe, Typologie, Gliederung und Ausformung der Stadt- wie der Gebäudestruktur sowie Materialitäten zu richten sein.

Das städtebauliche Grundgerüst ist so anzulegen, dass Flexibilität bei der Vermarktung, Parzellierung und der inneren Erschließung geschaffen wird.

#### 4.1.8 Qualitäten schaffen

Der zukünftige Stadt-Teil soll sich durch die folgenden Qualitäten auszeichnen („Zielqualitäten“):

- Klimagerechtigkeit und Nachhaltigkeit (4.1.11 und 4.1.12),
- Stabilität und Funktionalität (4.1.5 und 4.1.10),
- Sichtbarkeit und Lebendigkeit (4.1.4 und 4.1.9),
- Lebens- und Aufenthaltsqualität (4.1.5 und 4.1.6).

Diese elementaren Ziele gilt es mit der Forderung nach einer hohen städtebaulichen Qualität und Baukultur im umfassenden Verständnis zu verbinden und im Rahmen der Umsetzung sicherzustellen. Diese „Umsetzungsqualitäten“ betreffen die Anlage und Ausgestaltung des öffentlichen wie privaten Raumes und damit gleichermaßen die öffentliche Hand wie die privaten Bauherren:



Abbildung 15: Qualitäten schaffen

- Verknüpfung von öffentlichem und privatem Raum dergestalt, dass eine Lebendigkeit innerhalb des Stadt-Teils generiert wird,
- Bereitstellung von und Ausgestaltung der gebauten wie grünen Freiräume , der naturnahen Landschaftsräume sowie der Promenaden,
- Ausbildung hochwertiger und qualitätsvoller Architekturen im gewerblichen wie sonstigen Bereich

Die Grundlagen hierfür gilt es im Rahmen des Planungsprozesses, bei städtebaulichen und freiraumplanerischen wie hochbaulichen Gestaltungswettbewerben, im Vermarktungskonzept wie bei Ausschreibungen und Vergaben zu berücksichtigen. Diese Zielaussage wird durch Vorgaben wie Gestaltungsleitfäden, örtliche Bauvorschriften und den ab 2017 öffentlich diskutierenden Beirat für Stadtgestaltung unterstützt.

Dabei gilt es nicht nur die Qualitäten innerhalb des neuen Stadt-Teils zu betrachten, sondern auch die Verknüpfung und Überleitung mit den angrenzenden Stadtstrukturen und Bautypologien zu fokussieren. So sind im Rahmen des Planungsprozesses der Altbestand und die Einpassung in diesen ebenso zu berücksichtigen wie die Möglichkeiten der Begegnung und des Austausches der BewohnerInnen in späteren Jahren.

#### 4.1.9 Miteinander leben und wohnen

Neben der Gewährleistung der Möglichkeit zur Teilhabe und Aneignung ist die Demografierechtigkeit, Familienfreundlichkeit wie Wohngerechtigkeit des Stadt-Teils Planungsziel. Es geht darum, einen attraktiven und lebenswerten Wohn- und Aufenthaltsraum mit nachfragegerechten und flexiblen Angeboten für alle Bevölkerungsgruppen und Generationen zu schaffen.



Abbildung 16: Miteinander leben und wohnen

In der Umsetzung des Anspruches nach einem qualitativ hochwertigen Wohnungsbau gilt es die Merkmale der Bezahlbarkeit des Wohnraums, der Vielfalt und der Mischung der Wohn- und Eigentumsformen sowie flexible Bauweisen zu berücksichtigen. Übergeordnetes Ziel dabei ist es, einen lebendigen und bewohnten Stadt-Teil zu entwickeln, die Lagegunst soll nicht Exklusivität in der Möglichkeit zur Aneignung als Wohnstandort bedeuten.

V.a. die Ausbildung der Bereiche mit Wohnnutzungen (Teilbereiche 2 und 3) soll sich durch die Kombination von unterschiedlichen Typologien und Strukturen auszeichnen. Anmerkung: Weitere Ausführungen hierzu finden sich in Kapitel 5.4.3.

Anmerkung: Beginnend im Jahr 2014 wurde ein mittlerweile ausgeweitetes Zwischennutzungskonzept erarbeitet und nach Abstimmung mit der Grundstückseigentümerin, der BlmA, umgesetzt. Auch wenn es sich allein um temporäre Nutzungen handelt, wurde der

einst geschlossene und geheimnisvolle Ort für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Öffnung beinhaltet die Durchwegung und Nutzung von Gemeinschafts- und Sportflächen sowie die Schaffung von Wohnraum auf Zeit für geflüchtete Menschen.

#### 4.1.10 Wirtschaft stärken

Durch die Bereitstellung zukunftsfähiger Gewerbeflächen größeren Umfangs wird Raum für neue Arbeitsplätze in der Landeshauptstadt Kiel geschaffen. Die Entwicklung des gewerblichen Bereiches schafft und bietet für Kiel zudem, über die bedarfsgerechte Ausformung der Flächen hinaus, Synergieeffekte.

Gerade vor dem Hintergrund des Selbstverständnisses Kiels als wachsende Stadt und des Ausbaus ihres Images als „Kiel.Sailing.City“ bietet sich auf dem Areal mit dieser Lage Flächenpotential für die Ansiedlung maritimen und produzierenden Gewerbes sowie der Wassersportwirtschaft, auch in Verbindung mit dem Thema Segeln.

Durch die Schaffung einer hochwertigen touristischen Infrastruktur (Hotellerie, Gastronomie) auf dem Areal und in räumlicher Nähe zu weiteren attraktiven maritimen Orten wie der Schleuse des Nord-Ostsee-Kanals, dem Falckensteiner Strand, dem Tiessenkai, der Festung Friedrichsort [Ifd. Vorbereitende Untersuchungen, vgl. Drs.-Nr. 0079/2015, 0294/2017] und den mit der Fährschiffahrt erreichbaren Zielen entlang der Förde kann die Stadt ihren BesucherInnen ein hochwertiges Angebot für längere Aufenthalte – auch in funktionaler Verbindung mit Angeboten der Gesundheitswirtschaft/Wellnessangeboten – bieten.



Abbildung 17: Wirtschaft stärken

Mit Blick auf die steigenden Zahlen im Bereich des Städtetourismus und der nachgefragten Destination Kiel werden hier langfristige Synergien, auf dem Areal wie für den Tourismusstandort Kiel über den Tagesausflug hinaus, geschaffen. Selbstverständlich profitieren auch die KielerInnen und BewohnerInnen der Nachbargemeinden von diesen zu schaffenden Qualitäten.

### 4.1.11 Urbane Mobilität gestalten

Ziel ist es, einen Lebensraum zu gestalten und anzubinden, dessen Mobilitätsstruktur nicht allein auf die Überwindung von Distanzen ausgerichtet ist, sondern auch auf Nachhaltigkeit und eine Alltagsfreundlichkeit des Verkehrs wie eine Erlebbarkeit des öffentlichen Raums.



Abbildung 18: Urbane Mobilität gestalten

Die Erreichung dieses Ziels basiert auf der Konzeption einer sanften und sicheren Mobilität für Alle. Durch die Ausgestaltung der Infrastrukturen und das Schaffen von alternativen Angeboten zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) gilt es, das Verkehrsaufkommen so zu steuern, dass unnötiges Verkehrsaufkommen vermieden wird und der Vorrang in der Ausrichtung auf die Alternativen zum MIV liegt.

36

Der verkehrlichen Konzeption liegt das Verständnis eines ganzheitlichen Ansatzes zugrunde. Sie soll die relevanten Belange (Verkehrsplanung, Klimaschutz, Stadtplanung, Wirtschaft, Tourismus) vereinen und ist im Sinne eines Modellprojektes nachhaltiger Mobilität zu verstehen.

### 4.1.12 Nachhaltigkeit leben

Als Klimaschutzstadt hat sich die Landeshauptstadt Kiel zur Umsetzung der nationalen Klimaschutzziele und weiterer Ziele verschiedener Klimabündnisse selbstverpflichtet [vgl. auch die Klimaschutzstrategie [Drs.-Nr. 0985/2017]. Hier bietet sich erstmals die Gelegenheit, in einem Raum dieser Größenordnung Nachhaltigkeitsstandards zu fordern und umzusetzen. Im Verständnis eines Modellcharakters wird hier ein klimagerechter, nachhaltiger und energieoptimierter Stadtumbau initiiert.

Wird dem Grundsatz der Nachhaltigkeit bereits durch die Konversion des Areals entsprechen, sollen sich die Ziele einer diesem Grundsatz entsprechenden Stadt-Teilentwicklung v.a. in

- der Stadt der kurzen Wege und einer nachhaltigen Mobilitätsinfrastruktur,
- der Klimagerechtigkeit der Stadtstruktur, Architektur und Freiflächenausstattung (Klimaschutz und Klimaanpassung),
- der Planung energieautarker Quartiere,

- der Forderung nach einem nachhaltigen Bauen (unter Berücksichtigung sämtlicher Aspekte – Energieeffizienz, Ökologie, Funktion, Gestalt und Wirtschaftlichkeit – bei Bau und Betrieb) und
- einem den Schutzgütern (Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima) entsprechenden Umgang mit diesen widerspiegeln.



Abbildung 19: Nachhaltigkeit leben

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses und der Umsetzung sind innovative Lösungen zu finden und konzeptionelle Aussagen zu treffen.

Die Lage weiter Teile der Entwicklungsflächen am Wasser sowie der bewusste Wunsch und Wille der Öffnung und Verbindung des Stadt-Teils zum Wasser erfordern ein an die Lage angepasstes Bauen und das Einhalten der Anforderungen an den Hochwasserschutz.

#### 4.1.13 Teilhabe und Beteiligung ermöglichen

Der Anspruch der Landeshauptstadt Kiel, „Teilhabe zu ermöglichen“, antizipiert verschiedene Umsetzungsebenen. Er bezieht sich auf

- die derzeitige Zwischennutzung des Areals,
- den Planungsprozess an sich,
- die Inhalte des Planungsprozesses und ihre Umsetzung (Vermarktung und Bau),
- das Leben im zu schaffenden Stadt-Teil.

Der bisherige Planungsprozess und die Durchführung der VU basieren auf einem langjährigen und intensiven Diskussionsprozess mit der Politik und der Öffentlichkeit. Zur Einbindung und Aktivierung der Stadtöffentlichkeit wurden verschiedene Bürgerdialoge sowie eine Perspektivenwerkstatt zur Leitbildentwicklung durchgeführt, die VertreterInnen der Wirtschaft und ihre Akteure beteiligt, ein öffentlich tagender Planungsbeirat installiert und der Prozess durch verschiedene Elemente der Öffentlichkeitsarbeit vor Ort begleitet.

In der Kieler Stadtentwicklung der vergangenen Jahre und v.a. im Prozess der Entwicklung des ehemaligen MFG 5-Areals hat der Dialog mit den BürgerInnen als ExpertInnen vor Ort sowie übergeordnet die Diskussion mit der Stadtöffentlichkeit einen hohen Stellenwert. Ein Projekt dieser Größenordnung und mit diesem Veränderungspotential benötigt sowohl die Akzeptanz in der Politik als auch in der Bevölkerung.



Abbildung 20: Teilhabe u. Beteiligung ermöglichen

Daher soll der Prozess der zielgruppenspezifischen Ansprache und der aktiven Einbindung in Planungsprozesse – betreffend sämtliche Akteure – auch in den kommenden Jahren und auf Basis der bewährten Tradition fortgeführt werden. Dies betrifft den Prozess des Wettbewerbes und des daraus resultierenden Rahmenplans im Rahmen der Fortschreibung des IEKals auch die sich daraus ableitenden Planungsprozesse für die verschiedenen Quartiere und Teilräume.

# 5. Räumliches Entwicklungskonzept (REK)

## 5.1 Grundlagen

Grundlage jeder strategischen Planung ist die Ermittlung von Rahmenbedingungen, Eignungen und Potentialen, aber auch von Grenzen und Konflikten.

Diese Analyse definiert im Abgleich mit den politischen wie planerischen Zielstellungen die Grundlage der weiteren Entwicklung und zeigt Handlungs- und Entwicklungsspielräume auf.

In Fortschreibung bzw. Ergänzung der von der S.T.E.RN GmbH vorgenommenen Analyse (vgl. Kap. 2.3.1) erfolgt daher

- eine tabellarische Darstellung der Stärken und Schwächen des Areals,
- eine graphische Darstellung der maßgebenden Bindungen.

### 5.1.1 SWOT-Analyse

Stärken & Chancen	Schwächen & Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• herausragende Lagegunst</li> <li>• Möglichkeiten zum Ausbau multimodaler Erschließung und zur Schaffung leistungsfähiger zweiter Erschließung</li> <li>• attraktive Vernetzung der angrenzenden Stadtteile und Einbindung des Stadt-Teils in diese Strukturen</li> <li>• Entwicklung eines gemischt genutzten Stadt-Teils</li> <li>• Stärkung Kiels als Wirtschafts- und Arbeitsstandort, Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen</li> <li>• Möglichkeiten zur Verlegung des ABz Kiel des WSA Lübeck und damit zur Umsetzung eines mischgenutzten Konzeptes</li> <li>• Schaffung neuer Standortqualitäten</li> <li>• hohes Entwicklungspotential durch Konversion des Areals</li> <li>• nachhaltige Stadtentwicklung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einspannung zwischen/Begrenzung durch Förde und Flughafen</li> <li>• fehlende attraktive Anbindungen an die Stadtzentren Holtenau und Friedrichsort, verkehrliche Erreichbarkeit ist eingeschränkt</li> <li>• zusätzliche Verkehrsaufkommen belasten umgebende Straßennetze</li> <li>• Lenkung des gewerblichen Erschließungsverkehrs über einen Knoten im Bestand (Zufahrt Nord)</li> <li>• Nutzungsbeschränkung durch Lage am Flugplatz, umfangreiche Waldflächen und Geländere relief sowie weitere Nutzungen des Umfeldes</li> <li>• Fluglärm beeinträchtigt den Außenraum</li> <li>• große Entfernung zum Stadtzentrum</li> <li>• fehlende Verflechtungsmöglichkeiten in/ mit Umgebung, nur wenige Anschlüsse der Haupterschließung</li> </ul>

Stärken & Chancen	Schwächen & Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellung von im Siedlungszusammenhang befindlichen Gewerbeflächen in hervorragender Lage (maritime Wirtschaft)</li> <li>• Möglichkeiten zur Ausweitung des Kieler Hotellerie- und Gastronomieangebotes</li> <li>• Deckung von Teilen des stadtweiten Wohnungsbedarfs</li> <li>• familien- und generationsgerechte Wohnungs- und Eigentumsformen</li> <li>• Stärkung der Stadtzentren/des Einzelhandels in Holtenau und Friedrichsort durch Zunahme der Bevölkerung und Kaufkraftzufluss</li> <li>• Stärkung und Profilierung des Tourismusangebotes</li> <li>• Potential für kulturelle Angebote, insbesondere der maritimen Kultur und Anbindung an „Maritimes Viertel“</li> <li>• Schaffung von Erholungsflächen für verschiedene Nutzergruppen, Verbesserung des Freizeitangebotes</li> <li>• Erlebbarkeit der Wasserlage zwischen NOK und Schilksee wird verbessert</li> <li>• Ergänzung und Stärkung von Freiräumen, Wegebeziehungen und Verbundstrukturen</li> <li>• Konzipierung einer auf den Stadt-Teil zugeschnittenen Energieversorgung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schienen schränken die Zugänglichkeit der Wasserkante im Plüschowhafen ein</li> <li>• Einzugsbereich der Stadtteilzentren auf lokalen Rahmen beschränkt</li> <li>• Mängel im Branchenmix im Kieler Norden</li> <li>• landgewonnen Fläche an der Förde (Teilbereich 2) ohne tragfähige Bodenschichten</li> <li>• Entwicklung des mischgenutzten Konzeptes ist abhängig von der Verlagerung des ABz Kiel des WSA Lübeck</li> <li>• hohe Empfindlichkeit des Landschaftsbildes</li> <li>• direktes Umfeld bietet wenig Freizeitangebote</li> <li>• Verbindung von erholungsrelevanten Freiflächen ist erforderlich</li> <li>• hohe Kosten der Entwicklung</li> </ul>

Abbildung 21: SWOT-Analyse

### 5.1.2 Bindungen

Neben der funktionalen Zonierung (vgl. Kap. 5.4) sind Bindungen aus der Örtlichkeit wie aus der Umsetzung fachrechtlicher Vorgaben in der Planung wie der späteren Umsetzung zu beachten. Sie sind im Bindungsplan mit Stand November 2017, welcher Anlage 2 des vorliegenden IEK ist (vgl. auch nachstehende Abbildung), dargestellt.

STADTPLANUNGSAMT

## Sanierungsgebiet Holtenau Ost - Bindungen

(November 2017)

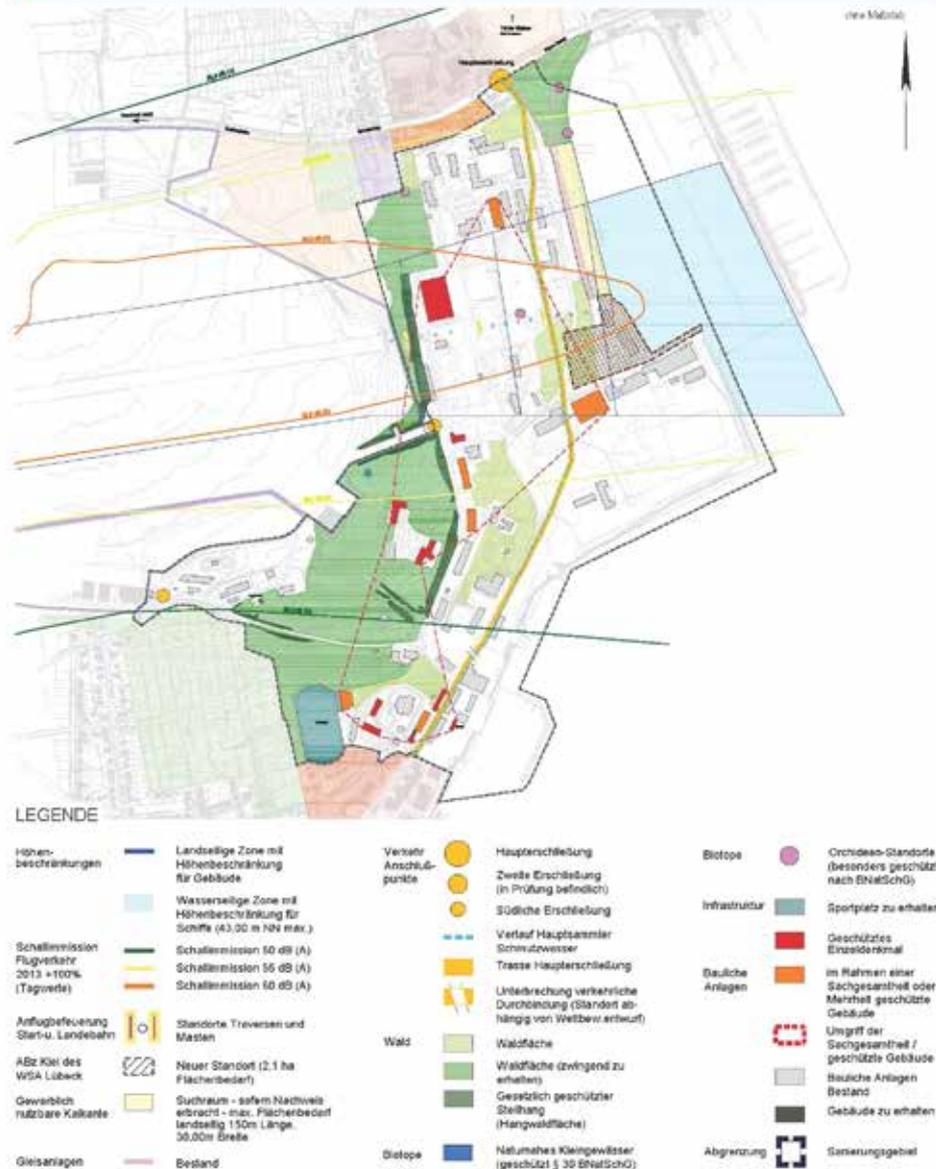


Abbildung 22: Bindungen

Sollten sich durch die derzeit noch in Erarbeitung befindlichen Gutachten Änderungen im Sinne weiterer Bindungen ergeben, werden diese entsprechend für den weiteren Prozess aufgenommen.



Durch die vorgenommene Abstraktion der Grundaussagen der VU wird gleichzeitig

- der Spielraum zur Entwicklung kreativer Lösungen beim Wettstreit der Ideen im Rahmen des Wettbewerbs ermöglicht,
- die Durchführbarkeit der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gewahrt.

## 5.3 Städtebauliche Struktur

Die über 100jährige allein militärische Nutzung des Areals i.V.m. seiner Abgeschlossenheit hat das Areal räumlich und funktional geprägt. Die ehemalige Nutzung betrachtend, existieren funktionale Strukturen und Zonierungen des Areals, z.T. auch bedingt durch das Zusammenwirken mit den topographischen Gegebenheiten.

Für eine Entwicklung, welche den Ansprüchen, Zielen und Bedarfen gerecht wird, bedarf es jedoch einer Neudefinition des Areals mit den entsprechenden Strukturen. Die perspektivische städtebauliche Struktur soll sich gleichzeitig

- in das bestehende Siedlungsgefüge einfügen und als Bindeglied zwischen den angrenzenden Stadtteilen sowie Freiräumen fungieren sowie
- eine Eigenständigkeit mit Identifikationspotential, von der lokalen bis zur gesamtstädtischen Ebene, ermöglichen.

Der Vernetzung mit dem Umfeld sowie der Gliederung und Durchlässigkeit des künftigen Stadtbausteins kommt hierbei eine zentrale Bedeutung zu. So werden die Isolation der angrenzenden Stadtteile und die einstige Trennwirkung des militärisch genutzten Gebietes aufgehoben. Insbesondere die Insellage Holtenaus und die vom Stadtkörper entkoppelte Lage der Stadtteile Pries und Friedrichsort werden infolge durchgängiger Verbindungen überwunden.

Der Stadtgrundriss soll v.a. in der Anlage des öffentlichen Raumes als wesentliches identitätsstiftendes Element mit seinen Straßen, Wegen und Plätzen sowie sonstigen Freiräumen eine hierarchische Ordnung aufweisen. Er soll durch ein übersichtliches Prinzip und einen zugrunde gelegten menschlichen Maßstab Orientierung ermöglichen.

Die Gesamtanlage soll bei einer klar erkennbaren Einheitlichkeit dennoch Differenzierungen entsprechend der funktionalen Teilbereiche (s.u.) und Raum für kleinteilige Identitäten der Quartiere aufweisen.

Die besondere Lagequalität des Areals soll durch gezielte Adressbildungen sowie das Aufgreifen und Anlegen von Sichtachsen sowie qualitativ hochwertigen Aufenthaltsbereichen unterstützt werden.

Wesentliches und verbindendes Element des Stadt-Teils ist eine durchgehende Promenade/wasserseitige Erschließung. Ziel ist die freie Zugänglichkeit und Erlebbarkeit des Fördeufers. Es gilt gleichzeitig zwischen der bebauten Stadt und der Wasserfläche zu vermitteln und Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten verschiedener Ausrichtungen zu ermöglichen (Binnensicht, Binnenerleben) sowie die wasserseitige Sicht auf den neuen Stadt-Teil gestalten (Außensicht).

## 5.4 Funktionale Zonierung

Planerische Grundlage ist und bleibt eine funktionale Zonierung des Areals. Diese ergibt sich vornehmlich aus der Immissionssituation des Betriebs des Verkehrslandesplatzes, Variante 2013 + 100 % als Vorgabe der Betreiberin (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb am Flughafen Kiel)<sup>13</sup>.

Sie ist gleichzeitig Voraussetzung und Ziel für die Umsetzung und Umsetzbarkeit des zentralen Entwicklungsziels (vgl. auch Kapitel 2):

- Im nördlichen Teilbereich 1 soll eine gewerbliche Nutzung stattfinden.
- In mittleren Teilbereich 2 soll eine lebendige Mischung mit den Nutzungen Wohnen und Gewerbe, einem hohen Freizeitanteil und touristischer Ausrichtung entstehen.
- Der südliche Teilbereich 3 soll sich durch Wohnnutzung, zum Teil unter Wahrung des Bestandes, auszeichnen.
- Im westlichen und tlw. nördlichen Bereich sind der Wald und Biotopstrukturen zu erhalten und zu schützen.
- Freiraumstrukturen sind gebietsübergreifend zu schaffen und zu stärken.

### 5.4.1 Teilbereich 1 (Gewerbliche Nutzungen)

Der Wirtschaftsstandort Kiel zeichnet sich durch das Nebeneinander von industrieller Produktion, traditionellen, maritimen und innovativen Branchen, der Gesundheitswirtschaft und modernen Dienstleistungen aus. Synergien bestehen mit der Eigenschaft Kiels als Hochschul- und Wissenschaftsstandort.

44

Im nördlichen Bereich des Areals besteht auf ca. 17 ha Fläche die Chance, ein Areal dieser Größe und mit diesen infrastrukturellen Rahmenbedingungen für eine gewerbliche Nutzung neu zu definieren. Es soll dabei, nicht allein die Fläche für den stadtwweit bestehenden Bedarf nach weiteren gewerblich nutzbaren Flächen bereitgestellt werden, sondern der Anspruch umgesetzt werden,

- das Ziel sowohl eine kleinteilige wie großräumige Nutzungsmischung miteinander zu vereinen (Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten in räumlicher Nähe),
- gewerbliche Nutzungen verschiedenster Ausrichtung und Größe direkt in Kontakt zu bringen und Möglichkeiten für Synergieeffekte zu bieten,
- die Errichtung flächensparender und kompakter Produktionstypologien zu fokussieren,
- innovative Technologien und einen schonenden Umgang mit Ressourcen zu fördern,
- moderne Arbeitswelten und Funktionserweiterungen (z.B. Dienstleistung und soziale Infrastruktur) zu verbinden,
- qualitätsvolle Gewerbearchitektur im Sinne eines verpflichtenden Selbstverständnisses zu fordern.

Die Größe der zur Verfügung stehenden Fläche erlaubt einen flexiblen Umgang in der Vermarktung und ein breites Spektrum an individuell gestaltbaren Flächenangeboten für Betriebe – von der ersten Gründeridee bis hin zum produzierenden Gewerbe.

Der Plüschowhafen stellt sowohl für den gewerblichen Teilbereich wie für das gesamte

13 LAIRM Consult GmbH; Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb am Flughafen Kiel, November 2014, im Auftrag von FLUGHAFEN KIEL GmbH.

Areal, ein besonderes Qualitäts- und wichtiges Infrastrukturmerkmal dar.

Das derzeitige Entwicklungsszenario für diesen Teilbereich beinhaltet als Grundsatz die öffentliche Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit, inklusive der Anlage einer wasserbegleitenden Promenade (vgl. Kapitel 5.3). Konkret sind zum gegenwärtigen Projektstand zwei Nutzungen im Bereich des Plüschowhafens vorgesehen:

Für den nördlichen Plüschowhafen wird bis auf Weiteres von einer Nutzung entsprechend der heutigen Bestandsnutzung, ergänzt durch maritime gewerbliche Nutzungen im landseitigen Bereich, ausgegangen.

Belegen die Prüfergebnisse des Auftrages aus dem Beschluss zur Einleitung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme (Beschlusspunkt 9 der Drs. 0234/2016, vgl. Kapitel 3.2.2) im Ergebnis die Nachfrage nach einer gewerblich nutzbaren Kaikante und die insbesondere technische Machbarkeit am Standort, wird – bei entsprechendem politischem Beschluss – die Zielstellung für den nördlichen Plüschowhafen im Rahmen der Fortschreibung des IEK – d.h. mit dem Ziel des Baus einer gewerblich nutzbaren Kaikante unter Synergie der schienengebundenen Infrastruktur bei öffentlicher Zugänglichkeit des Gesamtbereiches – neu formuliert.

Zielstellung für den südlichen Plüschowhafen ist die Verlagerung des ABz Kiel des WSA Lübeck von seinem heutigen Bereich im Süden des Areals an diesen neuen Standort. In Abstimmung mit dem WSA Lübeck wurde – abweichend zur VU und infolge der Entscheidung zur perspektivischen Verlegung der Haupterschließung (vgl. Kapitel 5.5.3) – ein optimierter Grundstückszuschnitt gewählt.

So ergeben sich nicht nur bessere Bedingungen für den Betrieb des ABz Kiel des WSA Lübeck, sondern auch Chancen für den nördlich angrenzenden Bereich. Der in der nachfolgenden Abbildung dargestellte Grundstücksumgriff ist damit für die weitere städtebauliche Planung maßgeblich.



Abbildung 24: Perspektivischer Grundstückszuschnitt ABz Kiel des WSA Lübeck, eigene Darstellung

## 5.4.2 Teilbereich 2 (Gemischte Nutzungen)

Für diesen zentral gelegenen Teilbereich tritt die Zielstellung eines lebendigen, gemischt genutzten Quartieres in Verbindung mit

- dem Geist der europäischen Stadt und einer lebenswerten und kompakten Stadt der kurzen Wege,
- dem gesetzlichen Auftrag und der Selbstverpflichtung zu gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen
- dem Alleinstellungsmerkmal des Teilbereichs mit seiner exponierten Lage und Ausprägung
- der Nachbarschaft zu den angrenzenden Teilbereichen.

Auf dieser Basis ist eine angemessene Mischnutzung Umsetzungsperspektive. Erreicht werden soll ein Quartier mit einer hohen Nutzungsvielfalt und zeitgemäßen Formen der Nutzungsmischung. Der Anspruch bezieht sich dabei gleichzeitig auf die drei Ebenen Teilbereich, Quartier und Parzelle/Gebäude. Dies erfolgt insbesondere vor dem Hintergrund der peripheren Lage und der Einbindung des neuen Stadt-Teils in den weiteren Kontext der angrenzenden Stadtteile.

D.h. besonderes Augenmerk in der Planung wie Umsetzung liegt auf einem vitalen lebensfähigen Quartier, welches

- auch ohne hochfrequentierte öffentliche Räume funktioniert,
- eine hohe Aufenthaltsqualität und Anziehungskraft für die BewohnerInnen, KielerInnen wie BesucherInnen bereithält,
- Raum für besondere Nutzungen schafft.

46

Weitere Ausführungen finden sich auch in dem nachfolgend beschriebenen Anspruch an die städtebauliche Ausgestaltung des Teilbereiches 3.

Diese Zielstellung resultiert insbesondere aus der eigenen Verpflichtung der Stadt zur Realisierung eines innovativen und vielfältigen Stadt-Teils mit einer hohen strukturellen städtebaulichen Qualität, einer kleinräumigen sozialen wie funktionalen Mischung mit gewissen „Sondernutzungen“ v.a. im touristischen und gastronomischen Bereich sowie einer bautypologischen Vielfalt. Um die Erlebbarkeit zu stärken, soll insbesondere dieser Bereich autoarm gestaltet werden.

## 5.4.3 Teilbereich 3 (Wohnnutzungen)

Als wachsende Stadt verzeichnet die LHK seit 2001 einen kontinuierlichen Bevölkerungszuwachs und damit auch einen wachsenden Bedarf an Wohnraum (vgl. Kapitel 2.4).

In der Konversion des Areals und der Verfügbarkeit eines großen Flächenpotentials besteht die Chance, Antworten auf die steigende Wohnungsnachfrage zu formulieren und mit einem vielfältigen und qualitativ hochwertigen Angebot an Wohnformen die Attraktivität Kiels als Wohn- und Lebensraum zu stärken.

Aufgrund der planungsrechtlichen Restriktionen der Schallimmissionen des Betriebs des Verkehrslandeplatzes ist eine ausschließliche Wohnnutzung nur im südlichen bzw. ggf. im angrenzenden mittleren Teilbereich möglich. Im Süden schließt die perspektivische Wohnnutzung direkt an die bestehende Wohnbebauung mit den Bereichen Alt-Holtensaus und der

sogenannten Fördererrassen an und führt diese fort.

Durch die angestrebte großräumige Funktionsmischung und die Integration des neuen Stadt-Teils in die umgebenden Siedlungsstrukturen werden eine monofunktionale Struktur und eine geringe Attraktivität vermieden.

Insbesondere die Bereiche der Wohnnutzung (d.h. im Wesentlichen der Teilbereich 3, aber auch Flächen des Teilbereiches 2) sollen

- sich durch die Kombination von unterschiedlichen Blockstrukturen, Körnigkeiten, Parzellengrößen und Bautypologien auszeichnen,
- Spielraum für unterschiedliche Realisierungs- Nutzungs- und Lebensformen (wie z.B. alternative Angebote/Wohnprojekte, Baugruppen, inklusive Wohnprojekte) eröffnen,
- ein hohes Maß an Familienwohnungen (in Ergänzung zum umgebenden Bestand) beinhalten.

Zielstellung ist es, einerseits durch die städtebauliche Struktur und andererseits durch die Vermarktung, die Voraussetzungen für eine sozial gemischte und demografisch vielfältige BewohnerInnen- und Bevölkerungsstruktur zu schaffen.

Gesamtstädtische Zielstellung der LHK ist es, dass städtische Grundstücke, die für den Geschosswohnungsbau vorgesehen sind, vorrangig der Realisierung des geförderten Wohnungsbaus dienen sollen. Dabei werden Kriterien der sozialen Wohnraumförderung (u.a. Zielgröße: ca. 30 % gefördert) angewendet. [Drs.-Nr. 0267/2013, Drs.-Nr. 0991/2017] Aufgrund der perspektivischen Eigentumssituation und der Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme/einheitlichen Steuerung kann dieses Ziel hier in größerem Umfang umgesetzt werden.

Das Zusammenspiel zwischen privatem Raum, Wohnumfeld und öffentlichem Raum ist für die Erlebbarkeit von Bedeutung. Das gewünschte soziale Miteinander soll nicht nur abstrakt realisiert werden, es sind daher die Voraussetzungen für das Ausleben dieses Anspruches räumlich auszubilden.

Die Ausbildung und Gestaltung des Raumes stellt dabei eine Grundsäule für den Anspruch an ein lebendiges Quartier dar. Eine andere Säule bildet die bauliche Ausgestaltung und Fassadengestaltung der Gebäude, insbesondere in Form belebter Erdgeschosszonen. Trotz oder gerade wegen der vorstädtischen Lage des Areals, ist eine Beachtung dieser Elemente, ausdrücklich auch aufgrund der Größe des Areals und der Funktion eines Bausteins innerhalb des Siedlungszusammenhangs, von hoher Priorität für eine gelungene Anlage und Zukunft dieses Stadt-Teils.

#### 5.4.4 Freiraum- und Biotopstrukturen sowie Teilbereich 4 (Geschützter Wald)

Das Areal liegt eingebettet in den umgebenden Landschafts- und Naturraum. Neben der Lage an der Förde (2 km Fördeufer) prägen das Areal in seinem Bestand im sog. Unterland

- Baumgruppen, Gebüsche, Ruderalflächen, Wiesen und Rasenflächen, Biotopverbünde,
- unbebaute, versiegelte bzw. nicht versiegelte Flächen (z.B. Start- und Landebahnen und

-plätze, besondere Funktionsbereiche wie Wasserrampen und Schießplätze),

und im sog. Oberland insbesondere

- der Fördehangwald und der Höhenversprung mit dem Steilhang im nördlichen Bereich.
- der ehemalige Offiziersbereich mit dem Ensemble aus Offizierskasino und Offiziersgebäude inmitten des geschützten Waldes im Teilbereich 4.

Während der künftige Umgang mit den benannten Elementen des Unterlandes an dieser Stelle noch nicht abschließend und allein mit einem übergeordneten Ziel (s.u.) formuliert wird/werden kann, ist ein Erhalt der benannten Elemente des Oberlandes verbindlich für die Zukunft.

Nicht allein die baulichen Strukturen und funktionale Aspekte stehen im Fokus der Entwicklung des Areals. Gerade die Verbindung mit Freiraum- und Biotopstrukturen bestimmen das perspektivische Potential. So sind der Erhalt, die Herstellung sowie die Stärkung von Biotopverbund-, Grün- und Freiflächenverbundsystemen innerhalb ebenso von Bedeutung und explizites Ziel wie die Verknüpfung dieser Strukturen mit dem südlich und nördlich angrenzenden Bestand außerhalb.

Neben der Sicherung der naturräumlichen Funktionen geht es um die Ausbildung qualitativ hochwertiger Räume für die Naherholung und den Aufenthalt in einem System logischer Abfolgen und Verbindungen. Die Schaffung von Aussichtsmöglichkeiten, Sichtbezügen, inneren Wegebeziehungen und der Lückenschluss in bestehenden übergeordneten Wanderwegen komplettieren das Ziel der Sicht- und Erlebbarkeit.

Die vorstehende Betrachtung umfasst allein grüne Freiräume, die „gebauten“ Räume des öffentlichen Raums sind in den Kontext zu diesen Elementen wie den Nutzungen zu bringen (vgl. Kapitel 4.1.6 und 5.3 zur Bedeutung des öffentlichen Raums).

## 5.5 Nachhaltigkeit & Klimagerechtigkeit

Als Klimaschutzstadt hat sich die Landeshauptstadt Kiel dem Ziel verpflichtet, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Stadtgebiet bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu senken. Darüber hinaus will Kiel mit der Erstellung des Masterplans „100 % Klimaschutz“ modellhaft Projekte umsetzen, mit denen sich die von der Bundesregierung bis zum Jahr 2050 angestrebten Klimaschutzziele zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 95 % und Halbierung des Energieverbrauchs erreichen lassen.

### 5.5.1 Klimaschutz und Energieversorgung

Zur Umsetzung der o.g. Zielstellung liegt ein wesentlicher Schlüssel in der Konzeptionierung und Anlage einer kompakten und energieeffizienten städtebaulichen Struktur. Kennzeichen dieser sollen sein:

- eine optimierte städtebauliche Dichte, welche gleichzeitig dem Areal in seiner Lage und topographischen Rahmenbedingungen entsprechen muss,
- die Beachtung von Gebäudestellungen und kompakten Gebäudeformen, auch zur späteren aktiven und passiven Nutzung der Sonnenenergie,

- die Erschließungsstruktur,
- die energetische Sanierung des erhaltenswerten Bestandes, welche in den Fällen einer denkmalrechtlichen Unterschutzstellung auch diesen Ansprüchen entsprechen muss.

Der Entwicklung des Areals soll ein innovatives Energiekonzept zugrunde liegen. Die städtebauliche Struktur des neuen Stadt-Teils soll Möglichkeiten bieten

- einzelne oder mehrere Quartiere durch innovative Nahwärmekonzepte auf der Basis von regenerativen Energieträgern und ggf. in Kombination mit Kraft-Wärme-Kopplung zu erschließen
- den Einsatz von Ressourcen zu minimieren, d.h. eines möglichst geringen Energiebedarfs und einer höchstmöglichen Gesamtenergieeffizienz im Bereich des Gebäudebestandes.

## 5.5.2 Anpassung an den Klimawandel

Neben den Erfordernissen des Klimaschutzes ist die Anpassung an den Klimawandel bzw. die Resilienz gegenüber klimatischen Veränderungen und ihren Folgewirkungen ein wichtiges Handlungserfordernis in der Planung und Umsetzung der städtebaulichen Struktur. Hierbei sind auch die topographischen Rahmenbedingungen zu beachten. Dies betrifft unter anderem

- die Überflutungsvorsorge mit der Ausbildung eines effektiven Hochwasserschutzes, auch in Verbindung mit einer attraktiven Gestaltung des Promenadenbereiches,
- den Erhalt und die dauerhafte Sicherung klimawirksamer Strukturen,
- die wirksame und vielfältige Durchgrünung des Areals, v.a. in seinen bebauten Gebieten,
- die nachhaltige Auslegung der Infrastruktur für Ver- und Entsorgung
- alle Aspekte bzgl. der Aufenthaltsqualität, gerade in den windlastigen Bereichen.
- Die Wechselwirkungen dieser Aspekte untereinander sowie mit den weiteren Ansprüchen an eine attraktive Siedlungsstruktur sind dabei zu beachten.

## 5.6 Erschließung und Mobilität

### 5.6.1 Nachhaltige Mobilität

Auch die Planung und Umsetzung der verkehrlichen Konzeption fokussiert neben ihren fachlichen und technischen Erfordernissen einen ganzheitlichen und nachhaltigen Ansatz. Auf lokaler Fläche soll die stadtweite Zielstellung des „Masterplans 100 % Klimaschutz“ [Drs.-Nr. 0985/2017), welcher die Belange der Verkehrsplanung, des Klimaschutzes, der Stadtplanung sowie von Wirtschaft und Tourismus verknüpft, umgesetzt werden.

In diesem Sinne kann die Entwicklung des Areals als städtisches „Modellprojekt“ nachhaltiger Mobilität unter Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Energieverbrauches verstanden werden (vgl. Kapitel 5.5). Sie leistet einen sichtbaren und vor allem lebenswerten Beitrag zur Umsetzung eines neuen Planungsverständnisses, eines neuen Verständnisses von Stadtentwicklung. In der Konversion des Areals besteht die Chance, in einem größeren Planungskontext die Rahmenbedingungen für ein geändertes Mobilitätsverhalten zu determinieren.

Dabei sind die periphere Lage des Areals sowie die derzeit noch bestehenden Schwächen der Erreichbarkeit und Anbindung (sowohl infrastrukturell als von der Bedienung durch den ÖPNV) mit ihren Auswirkungen v.a. auf den Ziel- und Quellverkehr des neuen Stadt-Teils bewusst. Hier sind in den kommenden Jahren im übergeordneten Rahmen kontextuale Lösungen zur Verbesserung der Situation zu erarbeiten. Bezogen auf das Areal soll mit dem Ziel,

- der o.g. Selbstverpflichtung einer umweltverträglichen Mobilität gerecht zu werden,
- einen Stadt-Teil der kurzen Wege mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität zu entwickeln,
- kontinuierlich an einem Wandel in der gesamtstädtischen Verkehrsabwicklung zu arbeiten,

eine städtebauliche Struktur geschaffen werden, welche die wesentlichen Voraussetzungen für sämtliche zukünftigen Mobilitätsoptionen und die Vermeidung von Kfz-orientierten Verkehren, mindestens bezogen auf den Binnenverkehr im Areal und seine Anschlüsse an das übergeordnete Netz, beinhaltet. Fundiert wird dieses Ziel durch die Entwicklung eines zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes, welches Car-Sharing, Bike-Sharing sowie die Fuß- und Radverkehrsfreundlichkeit ins Zentrum stellt. Die städtebauliche und verkehrliche Ausgestaltung soll durch organisatorische Maßnahmen des Mobilitätsmanagements unterstützt werden.

## 5.6.2 Äußere Erschließung

Die bestehenden straßengebundenen Anschlusspunkte Schusterkrug, Eekbrook und Strandstraße definieren gleichzeitig die Rahmenparameter der äußeren und der inneren Erschließung auch für die zukünftige Entwicklung. Dabei sind sie in ihrer funktionalen Ausprägung als äußere Erschließung perspektivisch differenziert zu betrachten: Die äußere Haupterschließung soll im Norden über den Knotenpunkt „Schusterkrug“ erfolgen. Er ist wesentlicher Anschlusspunkt. Über diesen Knotenpunkt soll die Andienung v.a. der gewerblichen Nutzungen und die Abwicklung der durch sie generierten Verkehre, aber auch der Verkehre des Teilbereiches 2 vorgesehen.

Der Anschlusspunkt Strandstraße im Süden bindet nachzeitigem Stand allein ergänzend und ausschließlich den Teilbereich 3 an. Die Verhinderung einer direkten Durchbindung für Verkehre (mit Ausnahme des ÖPNV) ist bislang kommunizierter Wunsch der Bürgerschaft und Lokalpolitik.

Im Rahmen der derzeit in Erarbeitung befindlichen Machbarkeitsstudie wird dieser Aspekt in den Folgewirkungen einer Durchbindung oder Verhinderung der Durchbindung auf den angrenzenden Bestand in Holtenau und die Verkehrsabwicklung überprüft. Auch im Zusammenwirken mit dem Wettbewerbsergebnis wird hierzu im Rahmen der Fortschreibung des IEK ein abschließender Lösungsvorschlag zu entwickeln sein.

Kapitel 7.3.4 der VU thematisiert das „Erschließungsproblem für das Gesamtareal“ im Rahmen der Diskussion von zum Zeitpunkt des Abschlusses nicht endgültig geklärten Aspekten.<sup>14</sup>

Im Rahmen des seitdem stattgefundenen Diskussionsprozesses verfestigte sich die Not-

---

14 S.T.E.R.N. GmbH, Abschlussbericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen, Teil I von III, Kapitel 7.2.4.3, S. 126.

wendigkeit, eine zusätzliche leistungsfähige Erschließung des Areals zu schaffen.

So wurde im Herbst 2016 eine zweistufige verkehrsplanerische Machbarkeitsstudie beauftragt, welche auf Basis einer Variantenprüfung und –bewertung die Frage

- nach der besten Erschließungslösung für Individual- und Wirtschaftsverkehre,
- eine attraktive Rad- und Fußwegeverbindung mit Anschluss an das vorhandene Veloroutennetz

beantworten soll.<sup>15</sup>

Im Zwischenbericht [vgl. Drs.-Nr. 0385/2017] wurde eine Vielzahl an Trassenverläufen diskutiert und hinsichtlich ihrer Eignung und Machbarkeit bewertet. Eine vertiefte Betrachtung einer ausgewählten Anzahl an Trassenverläufen ist Gegenstand der zweiten Phase der Machbarkeitsstudie. Hier erfolgt insbesondere der Vorschlag zur Festlegung des konkreten westlichen Trassenverlaufs. Bereits der Zwischenbericht geht in allen Varianten von den Anschlusspunkten der zweiten Erschließung Flughafenrampe und Eekbrook aus.

Synergieeffekt einer zusätzlichen Erschließung ist die Möglichkeit, weitere perspektivische Flächenentwicklungen der LHK im räumlichen Umfeld (z.B. Wohnungsbau auf den Flächen südlich des Flughafens gemäß dem beschlossenen StadtTEILentwicklungskonzept Holtenau, [vgl. Drs.-Nr. Nr. 0892/2015] kostensparend und im Sinne der Vernetzung des neuen Stadt-Teils mit den angrenzenden Siedlungsgebieten umsetzen zu können.

### 5.6.3 Innere Erschließung

51

Derzeit verfügt das Areal über eine dem ursprünglichen Zweck der militärischen Nutzung entsprechende innere Erschließung. Diese entspricht jedoch in Bestand und Struktur nicht den perspektivischen Anforderungen, so dass es in weiten Teilen einer Neuausrichtung und Neuanlage bedarf.

Die Konzeption und Ausbildung der künftigen inneren Erschließung soll eine funktionale Abwicklung der Verkehre mit einer hohen Aufenthalt- und Erlebnisqualität, einer Aneignungsfähigkeit und einer konfliktfreien und komfortablen Nutzbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen und Verkehrsarten vereinen. Dies gilt auch für die Erreichbarkeit der hochbaulichen Nutzungen aber auch der freiräumlichen Angebote. Erstmals wird eine interne Erschließung des Areals durch den ÖPNV vorgesehen.

Als wichtiger Bestandteil des öffentlichen Raumes soll die Erschließungsstruktur Orientierung und Ordnung ermöglichen und in ihrer Dimensionierung und Abfolge im Raumerleben begreifbar sein.

Die fortgeschriebenen Vorgaben zur inneren Erschließung weichen in einem maßgeblichen Punkt von den Ergebnissen der VU ab:

Im Sinne einer ressourcensparenden Siedlungsentwicklung wird die Lage der inneren

<sup>15</sup> Hierzu wird auch auf die Drs.-Nr. 0932/2013 i.V.m. 0878/2013 verwiesen.

Haupterschließung auf die Trasse des derzeitigen Schmutzwasserhauptsammlers festgelegt (Wegfall von Verlagerungskosten in Höhe von ca. 1,9 Mio. €) und als bindende Vorgabe allein von einer durchgängigen einachsigen Haupterschließungsachse in Nord-Süd-Richtung, welche mit ihren Polen an die angrenzenden Stadtteile anschließt, ausgegangen. Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten und Beeinträchtigungen in den Anschlussbereichen sowie auf dem Areal ist allein für den Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) eine direkte Führung über diese Achse vorgesehen. Eine Durchbindung der Verkehre des MIV erfolgt nicht.

Durch eine entsprechende übergeordnete Verkehrsführung sowie durch Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung auf dem Areal, soll dieses vor gebietsfremden Verkehren, Durchgangsverkehren und Verkehrsbelastungen geschützt werden.

## 6. Anforderungen an die städtebauliche Planung

Nachstehend werden die konkreten Anforderungen an die städtebauliche Planung definiert. Die Aussagen des Leitbildes, der hieraus abgeleiteten Entwicklungsziele sowie des räumlichen Entwicklungskonzeptes werden in direkte, operative Vorgaben für die Entwicklung des neuen Stadt-Teils übersetzt.

Die konkrete Ableitung bzw. Definition basiert zudem auf

- den Ergebnissen einer mehrstufigen Beteiligung der Ämter, Eigenbetriebe und Tochtergesellschaften der LHK,
- den Ergebnisse der Diskussion mit der Politik, der Bürgerschaft und von der Sanierung Betroffenen.

Wo bereits, aufgrund von Bedarfen, Kennwerten und Standards zum jetzigen Zeitpunkt möglich, sind die Vorgaben entsprechend quantifiziert.

Die Anforderungen finden in einem ersten Schritt Berücksichtigung in der Auslobung zum Wettbewerb. In Rahmen der Fortschreibung des IEK erfolgt im Sinne einer Selbstevaluati-on ein Abgleich und eine Überprüfung dieser Vorgaben. Sofern aufgrund der Methodik des Wettbewerbes keine vollumfängliche Aufnahme der Anforderungen an die städtebauliche Planung erfolgte oder sofern eine Ergänzung und Weiterentwicklung aufgrund parallel verlaufender Verfahrensschritte notwendig ist, werden zu diesem Zeitpunkt Ergänzungen vorgenommen.

Die Prüfung der Umsetzbarkeit des Wettbewerbsergebnisses im Sinne der Ziele und Sanierung, inklusive der vorgenommenen Aussagen zu zeitlichen und räumlichen Entwicklungsabschnitten, wie eine Erstellung der Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgrund der dann vorliegenden Planung, erfolgt ebenfalls im Rahmen der Fortschreibung des IEK. Insgesamt zu beantworten ist die Frage, wie die Entwicklung trotz eines längeren Zeitraumes erfolgreich gestaltet werden kann.

Anmerkung: Der in den formulierten Anforderungen bestehende und hier zugeordnete Bezug zum Entwicklungsziel (jeweils rechte Spalte) überprüft und sichert den integrierten Ansatz der Aufgabenstellung und die Ableitung aus den Entwicklungszielen.

## 6.1 Planerische Vorgaben

Übergeordnetes Ziel	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konversion des ehemaligen MFG 5-Areals unter Einbeziehung des Standortes des ABz Kiel des WSA Lübeck</li> <li>• zu einem mischgenutzten vitalen Stadt-Teil des 21. Jahrhunderts</li> <li>• als eigenständiger Stadt-Teil, mit der Verknüpfung zu den benachbarten Siedlungsbereichen (Städtebau, Verkehr, Grün) und ggf. weiteren neuen Entwicklungen im lokalen Umfeld</li> <li>• als hochwertige Stadtfigur mit städtebaulichen, architektonischen und freiräumlichen Qualitäten entsprechend der gegliederten Teilbereiche</li> <li>• mit der Schaffung von Arbeitsplätzen, Wohnraum, Angeboten touristischer und sonstiger Infrastruktur</li> <li>• bei Beibehaltung und Stärkung der naturräumlichen Ausgestaltung/prägnanten Topografie und Überlieferung der Geschichte</li> </ul>	alle

Zielwerte/Flächenvorgaben (netto), abgeleitet aus räumlichem Entwicklungskonzept der VU	
<p><u>Zielwerte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• mind. 17 ha Gewerbeflächen</li> <li>• 2,1 ha verschiedene Einrichtungen der Bundesbehörden im Bereich des Plüschowhafens (insbesondere ABz Kiel des WSA Lübeck)</li> <li>• insgesamt 1.200 bis 1.400 Wohneinheiten</li> <li>• max. 15 % Erschließungsflächenanteil zzgl. Uferpromenade (Sonderverkehrsfläche) bezogen auf das Bruttobauland*</li> </ul> <p><u>Orientierungswerte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12,5 ha Flächen für gemischte Nutzungen und sozialer, kultureller und gastronomischer Infrastruktur</li> <li>• 6 ha Wohnflächen</li> </ul> <p>*</p> <p>Das Bruttobauland wird definiert als Plangebiet abzüglich der Flächen des Hangwaldes, zu erhaltender Waldflächen sowie der Wasserflächen.</p>	alle

**Vorgaben zur Erreichung der übergeordneten Zielstellung, Ergebnis der Fortschreibung der VU**

Vernetzung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung übergeordneter funktionaler, räumlicher wie landschaftlicher Bezüge bei der Einbindung des Stadt-Teils</li> <li>• Vernetzung des Stadt-Teils mit dem umgebenden Siedlungsraum durch Gestaltung der Übergänge und Anschlussbereiche bei gleichzeitiger Ausbildung eines eigenen Charakters Einbindung in die Abfolge der bestehenden Frei- und Naturräume wie auch der Erlebnisräume             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wald, Förde, angrenzende Freiflächen, überörtliche Grünzüge</li> <li>• Maritimes Viertel, Nord-Ostsee-Kanal mit Kanalfähre, Tiessenkai mit Leuchtturm Holtenau, Nachnutzung Britischer Yachtclub, Festung Friedrichsort und Falckensteiner Strand</li> </ul> </li> <li>• Erhalt, Herstellung und Stärkung von Biotopverbänden und Grünverbundsystemen sowie Freiflächensystemen</li> <li>• Aufgreifen und Ergänzen bestehender überörtlicher Fuß- und Radwegeverbindungen             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fördewanderweg entlang der Uferkante, An- und Verbindung NOK-Wanderweg und Stekendammsau</li> <li>• Wanderweg entlang der Förde-Hangkante mit Querverbindungen Richtung Fördeufer und Anschluss an den sog. Stadtgartenweg (s. Kleingartenentwicklungskonzept)</li> <li>• Ostseeküstenradwanderweg, Europäische Fernwanderwege</li> </ul> </li> </ul>	<p>4.1.2, 4.1.4, 4.1.9, 4.1.10, 4.1.11</p>

Erschließung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• übergeordnete multimodale Erschließung des Areal</li> <li>• Ausbildung funktionsgerechter und leistungsfähiger Anschlusspunkte an die Stadtteile, Differenzierung gemäß anknüpfender Erschließungsfunktionen             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbildung der äußeren Haupterschließung für den MIV und gewerblichen Verkehr am Knoten Schusterkrug</li> <li>• Ausbildung einer sekundären äußeren Erschließung für den MIV an der Strandstraße ohne verkehrliche Durchbindung für den MIV, jedoch für den Umweltverbund (insb. ÖPNV) bis an den Schusterkrug</li> <li>• Berücksichtigung einer zweiten leistungsfähigen äußeren Erschließung mit Anschluss im Westen über die Anschlusspunkte Eekbrook und Flughafenrampe</li> </ul> </li> <li>• Anlage der inneren Haupterschließungsachse in Nord-Süd-Richtung zwischen den Anschlusspunkten Schusterkrug und Strandstraße zwingend auf dem bestehenden Schmutzwasserhauptsammler</li> </ul>	<p>4.1.2, 4.1.7, 4.1.11, 4.1.12</p>

Erschließung	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung aller Quartiere an die innere Haupterschließungsachse <ul style="list-style-type: none"> <li>• differenzierte Erschließung mit Ableitung der Verkehre über verschiedene Anschlusspunkte</li> <li>• Integration einer Unterbrechung des MIV an funktional wie städtebaulich sinnvoller Stelle</li> <li>• Eröffnung von Handlungsspielräumen im Flächendesign für die spätere Vermarktung (v.a. im gewerblichen Bereich)</li> </ul> </li>   <li>• Anschluss des Areals an den ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> <li>• erstmals durchgehende Führung über das Areal (Bus) mit Anschluss an Holtenau, Pries und Friedrichsort</li> <li>• planerische Vorhaltung einer Anlegemöglichkeit, auch als Option für den Personenverkehr zur ggf. Anbindung an die Fördeschiffahrt</li> </ul> </li>   <li>• Aufbau eines lokalen wie übergeordneten Mobilitätsmanagements <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung des MIV zugunsten des ÖPNV</li> <li>• Anlage und Ausbau von Infrastrukturen zugunsten eines Modal Split mit Schwerpunkt auf den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr</li> <li>• Umsetzung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung</li> <li>• autoarme Gestaltung der Teilbereiche 2 und 3</li> <li>• Anbindung an bestehende Velorouten</li> <li>• Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit</li> <li>• Ausbildung von sicheren Schulwegen und Wegen zu Sport- und Freizeitangeboten</li> <li>• Ausbildung von Tempo-30-Zonen</li> <li>• Unterbringung des ruhenden Verkehrs mit entsprechendem Nachweis (Stellplatzschlüssel entsprechend den Vorgaben der unteren Bauaufsichtsbehörde), Auseinandersetzung im Wettbewerb mit Stellplatzkonzept/Verkehrskonzept</li> <li>• Abstellanlagen für Fahrräder mit entsprechendem Nachweis (Stellplatzschlüssel entsprechend den Vorgaben der unteren Bauaufsichtsbehörde)</li> <li>• Einrichtung von Mobilitätsstationen mit Vorhalten von Car-Sharing- und Bike-Sharing-Angeboten (Vorschläge zu Anzahl und Größe sind zielorientiert (s.o.) im Wettbewerb herauszuarbeiten)</li> </ul> </li>   <li>• Gewährleistung einer funktionalen und konfliktfreien Verkehrsabwicklung bei gleichzeitiger Erfüllung der Anforderungen des Mobilitätsmanagements, einer hohen Aufenthaltsqualität und des ‚Designs for All‘</li> <li>• Erhalt der bestehenden Gleisanlage mit Anschluss des Gewerbegebietes Friedrichsort</li> <li>• Erhalt des vorhandenen Schmutzwasserhauptsammlers</li> <li>• Neuanlage sämtlicher sonstiger Ver- und Entsorgungsleitungen nach Rückbau des vorhandenen, nicht funktionstüchtigen Altbestandes</li> </ul>	<p>4.1.2, 4.1.7, 4.1.11, 4.1.12</p>

## Nutzungsmischung & Quartiersbildung

- Anlage entsprechend funktionaler Zonierung
  - die Grenzen bestimmen sich durch die Immissions- und Emissionssituation und der möglichen Umsetzung in Planung sowie der planungsrechtlichen Konfliktbewältigung
  - mit Herausbildung und Profilierung von Quartieren

### Teilbereich 1 (gewerbliche Nutzung)

- bedarfsgerechte Entwicklung und Profilierung des gewerblichen Bereiches
  - Erhalt bzw. Schaffung von Angeboten bedarfsgerechter verkehrlicher Infrastruktur (s.o.)
  - Schaffung flexibler Baufelder mit Möglichkeiten bedarfsgerechter Grundstückszuschnitte
  - Infrastruktur für maritimes und produzierendes Gewerbe sowie für die Wassersport- und Gesundheitswirtschaft
- Verlegung des ABz Kiel des WSA Lübeck in den südlichen Plüschowhafen
  - Flächenbedarf von 2,1 ha
  - vorgegebener Flächenzuschnitt
  - Bedarf für die zwei vorhandenen, zu sanierenden Kajen
- Schaffung eines für den Stadt-Teil angemessenen Entrees

### Teilbereich 2 (gemischte Nutzungen)

- Profilierung des Areals als Standort für Tourismus verschiedener Ausprägung (Ausflugsort für BesucherInnen aus Stadt und Region/Tagestourismus, Angebote Hotellerie)
  - Hotellerieangebot – mind. 3 Sterne, Richtwert bis 120 Zimmer, nachhaltig auf auszubildende Infrastruktur und Umgebung reagierend
- Stärkung der bestehenden Versorgungszentren in Holtenau und Pries/Friedrichsort
  - Ermöglichung von Läden zur Deckung des täglichen Bedarfs
  - keine Integration eines Supermarktes, Discounters oder Vollversorgers (> 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, 1.200 m<sup>2</sup> Grundfläche)
- Berücksichtigung von Gastronomie und von Einrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs
- Vermeidung von Standortkonkurrenzen – keine Berücksichtigung für Einrichtungen und Unternehmen der Kreativwirtschaft, da Profilierung in anderen Bereichen Kiels erfolgt

### Teilbereich 3 (Wohnnutzung)

- bedarfs- und nachfragegerechte Entwicklung der für Wohnbebauung vorgesehenen Bereiche mit dem Ziel einer sozial durchmischten Bevölkerung
  - Schaffung und Mischung verschiedener Angebote des Wohnungsmarktes in Größe, Ausstattung, Eigentum, Kosten
  - Berücksichtigung eines Anteils von mind. 30 % sozialem Wohnungsbau
  - stabiler Wohnungsmix
  - familienaffine Angebote
  - Generationengerechtigkeit

### Soziale und sonstige Infrastruktur

- Ermöglichung einer sozialen Vielfalt, Einrichtung sozialer Nachbarschaften
- Errichtung und Integration von sozialer Infrastruktur aufgrund der durch die Entwicklung generierten Bedarfe
  - siebengruppige Kindertageseinrichtung mit einem Flächenbedarf (inkl. Außengelände) von ca. 2.300 m<sup>2</sup> und unter Berücksichtigung einer ggf. Nachnutzbarkeit des Gebäudes für andere Zielgruppen (Vereine, Volkshochschule, Senioren, Kultur) sowie zentraler Verortung
  - Jugendtreff mit 150 m<sup>2</sup> Nutzfläche und 300 m<sup>2</sup> Außenfläche
  - ggf. Errichtung beider Einrichtungen als Kombinationsbau, auch in Kombination mit einem Gemeinschaftshaus, jedoch ohne Doppelraumnutzung
- nicht zu berücksichtigen sind nachfolgende Bedarfe/Einrichtungen
  - Schulkindbetreuung und Grundschule ( Holtenau)
  - weiterführende Schulen (→ gesamtes Stadtgebiet)
- Erhalt und Nutzung des bestehenden Sportplatzes Süd
- Vorhalten einer Sporthalle im Stadt-Teil (Sporthalle Nord in Prüfung oder Alternativstandort in vergleichbarer Größe)
- Anlage eines Quartiersparks inklusive öffentlichem Spielplatz, idealerweise in räumlicher Nähe zur o.g. sozialen Infrastruktur
  - Orientierungswert Quartierspark = 6 – 7 qm/EW für siedlungsbezogene, d.h. quartierszugeordnete allgemein nutzbare öffentliche Grünflächen
  - Orientierungswert für Kinder je Altersgruppe < 6 Jahre = 0,75 qm/EW, 6 bis 12 Jahre = 0,75 qm/EW, > 12 Jahre = 0,75 qm/EW und Erwachsene = 1,5 qm/EW
- der durch die Entwicklung generierte Bedarf an Kleingärten muss außerhalb des Sanierungsgebietes untergebracht/im Bestand integriert werden, eine räumliche Nähe und die Erreichbarkeit für alle NutzerInnen ist sicherzustellen

<p><u>Identität</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermittlung der Geschichte durch Erhalt und Umnutzung <ul style="list-style-type: none"> <li>• der eingetragenen Kulturdenkmäler und der im Rahmen der Sachgesamtheit geschützten Gebäude</li> <li>• ggf. weiterer erhaltenswerter Gebäude (je nach Konzeption, im Wettbewerb herauszuarbeiten)</li> <li>• Freistellung besonders prägender Gebäude (je nach Konzeption, im Wettbewerb herauszuarbeiten)</li> </ul> </li> <li>• Erhalt und Schutz bestehender und zusammenhängender Waldflächen sowie von Biotopen und Biotopverbundsysteme <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beibehaltung als naturnaher Wald</li> <li>• Zulassen behutsamer Erholungsnutzung</li> <li>• Vermeidung von Hangrutschungen</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Quartiere als Grundgerüst der Entwicklung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbildung von Raumkanten entlang der Haupteinschlüssen</li> <li>• Ausprägung von Nachbarschaften in den Teilbereichen 2 und 3</li> <li>• Anlage von klaren, eindeutigen Übergangsbereichen</li> <li>• Anlage von Grünachsen und Aufenthalts- wie Erholungsräumen</li> <li>• Ausbildung von baulichen Zusammenhängen, basierend auf der Diskussion von Parzellenstrukturen und der Ausbildung von Raumzusammenhängen</li> <li>• Ermöglichung von unterschiedlichen Eigentums-, Bau- und Nutzungsformen, die einen lebendigen Charakter des Areal/der Teilbereiche/ Quartiere ermöglichen</li> </ul>	<p>alle</p>
--	-------------

<b>Sichtbarkeit</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausbildung einer standortgerechten Silhouette <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung der Landschaftskulisse („Grüne Kante“ als Maßstab der Höhenentwicklung)</li> <li>• Einordnung der Höhenentwicklung, Kubaturen und Materialitäten der Baukörper in die Umgebung bei gleichzeitiger baulich hochwertiger Ausprägung</li> </ul> </li> <li>• Anlage und Freihaltung von Sichtbeziehungen im Inneren wie vom und zum Areal (auch vom Wasser und dem Förde-Ostufer)</li> <li>• Herstellung von waldbewahrenden Ausblicken und Blickbeziehungen</li> <li>• Respektierung vorhandener Landmarken der Umgebung</li> </ul>	<p>4.1.2, 4.1.7, 4.1.8</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• differenzierte Anlage der Verkehrsräume und sonstiger öffentlicher Räume <ul style="list-style-type: none"> <li>• entsprechend der funktionalen Ausrichtung, ohne Ausschluss von Nutzergruppen</li> <li>• aber auch Anlage multifunktionaler Räume unter Berücksichtigung einer konfliktfreien Nutzung durch alle Nutzergruppen und Verkehrsarten</li> <li>• unter Berücksichtigung von Sichtbeziehungen und Bezügen im Areal und den Quartieren</li> </ul> </li> <li>• Herstellung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums für Alle <ul style="list-style-type: none"> <li>• barrierearme Gestaltung, Berücksichtigung des „Design for All“</li> <li>• Integration von Möglichkeiten des Aufenthaltes und Verweilens zur Überwindung von Distanzen, auch für Menschen mit Bewegungseinschränkung sowie zur Kommunikation</li> <li>• Vernetzung der Räume untereinander sowie mit angrenzenden Freiräumen</li> </ul> </li> <li>• Ausbildung qualitativ hochwertiger Bezüge zum Wasser mit möglichst durchgehenden Promenadenbereichen und der Verbindung zu den anliegenden Bereichen (Stadt-Teil am Wasser, Stadt ans Wasser bringen) <ul style="list-style-type: none"> <li>• als Bewegungs- und Erholungsraum mit Integration von Ruhe- und Spielbereichen</li> <li>• als Aufenthaltsraum mit windgeschützten Bereichen und der Erlebbarkeit des Wassers</li> <li>• unter Berücksichtigung von Segelinfrastruktur für den Freizeitsport</li> <li>• mit Möglichkeiten der Zugänglichkeit zum und Nutzbarkeit des Wassers</li> <li>• mit einer Zugänglichkeit der Wasserkante auch im gewerblichen Bereich, im Bereich des ABz Kiel des WSA Lübeck sind hier attraktive Wegeführungen entlang des Bereiches vorzusehen</li> </ul> </li> <li>• hochwertige und einheitliche (Wiedererkennungswert) Ausstattung mit Elementen der Möblierung, Beleuchtung und Vegetation</li> <li>• Schaffung von frei zugänglichen und multifunktionalen Sport- und Bewegungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum i.V.m. mit Wegebeziehungen</li> <li>• Schaffung von Begegnungsräumen und nutzbaren Außenräumen im öffentlichen Raum, aber auch von Baulichkeiten (Quartierstreff, kulturelle Veranstaltungen etc.)</li> <li>• ggf. Umnutzung bestehender baulicher Anlagen für kulturelle Zwecke</li> <li>• Schaffung und Ausbildung entsprechender Angebote zur Aneignung sowie Integration von kommerziellen (Gastronomie) wie nicht-kommerziellen Angeboten zum Aufenthalt</li> <li>• Ausbildung des öffentlichen Raums als Rahmen für die privaten Räume bei Gestaltung qualitativer Übergänge</li> </ul>	<p>4.1.5, 4.1.7, 4.1.9, 4.1.11</p>
--	------------------------------------

**Bauweise & Gestaltung**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• qualitative räumliche Verknüpfung von Neubauten und Denkmalbestand sowie erhaltenswerten Gebäuden</li> <li>• bewaldete Hangkante und Höhendeterminanten der Umgebung (Dankeskirche) sowie Höhenbegrenzung des Flughafens als grundsätzlicher Maßstab der Höhenentwicklung</li> <li>• an die Umgebung angepasstes Bauen, insbesondere in den Aspekten             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hochwasser</li> <li>• Grundwasser</li> <li>• Bodenverhältnisse und Tragfähigkeiten</li> <li>• Nachhaltigkeitsorientiertes Bauen</li> </ul> </li> <li>• Auseinandersetzung mit der Fragestellung der Themen Körnigkeit, Kleinteiligkeit, Parzellierung, auch zur Eröffnung breiter späterer Realisierungsmöglichkeiten i.V.m. der Zielstellung „Wohnen für alle“</li> <li>• vielfältige und dabei aufeinander abgestimmte Architektur mit qualitätsvoller Formensprache, Fassadengestaltung und Materialität</li> <li>• Formulierung eines sich in der Architektur des Areals wiederfindenden Grundthemas (Grundthema ist im Wettbewerb herauszuarbeiten)</li> <li>• kompakte Bauweise mit hochwertiger Architektur in den Teilbereichen 2 und 3</li> <li>• qualitätsvolle Architektur auch im gewerblichen Bereich (Teilbereich 1), mindestens im Bereich der dem öffentlichen Raum zugewandten Seite</li> </ul>	<p>4.1.7, 4.1.12</p>
---	--------------------------

**Nachhaltigkeit, Klimagerechtigkeit, Umgang mit Schutzgütern**

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse</li> <li>• bestandsberücksichtigende Planung mit Sicherstellung             <ul style="list-style-type: none"> <li>• des Flugbetriebs und der Ver- und Entsorgung des Verkehrslandeplatzes auf dem Oberland</li> <li>• der Verträglichkeit mit luftaufsichtsrechtlichen Vorgaben aus Höhenbegrenzungen, Bauschutzbereichen und Hindernisfreiflächen für den Flugplatzbetrieb</li> <li>• der Anflugbefeuerung für den Verkehrslandeplatz sowie entsprechender und weiterer Leitungsrechte, Gestattungen und Dienstbarkeiten zugunsten des Betriebsgrundstückes</li> <li>• nutzungsverträglicher Zuordnung mit Ausschluss planungsrechtlicher Nutzungskonflikte innerhalb des Areals und außerhalb</li> </ul> </li> </ul>	<p>4.1.3, 4.1.7, 4.1.8, 4.1.12</p>
---	--

## Nachhaltigkeit, Klimagerechtigkeit, Umgang mit Schutzgütern

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung quartiersbezogener Energiekonzepte mit dem Ziel energieautarker sowie emissionsarmer bzw. -neutraler Quartiere</li> <li>• Nutzung alternativer Energieformen und Speichermöglichkeiten</li> <li>• Vorsehen von Baufeldern für Energieeffizienzhäuser</li> <li>• energieoptimierte Bauweisen mit energieeffizienter Energieversorgung, Einhaltung des energetischen Mindeststandards der LHK für Neubauten</li> <li>• Integration von Maßnahmen der Klimaanpassung             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimierung versiegelter Flächen</li> <li>• klimawirksame Freiraumgestaltung, Durchgrünung der Quartiere, Berücksichtigung bei der Architektur von Haupt- und Nebengebäuden</li> </ul> </li> <li>• Berücksichtigung von Kompensationsflächen und -maßnahmen für Ausgleich und Ersatz von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie für ggf. Waldumwandlung</li> <li>• Berücksichtigung des Artenschutzes und der biologischen Vielfalt in der Planung und Umsetzung             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schutz von Biotopen, Biotopverbundräumen und schützenswerten Arten an Land und im Wasser</li> <li>• siedlungsnaher Rückzugsraum für ansässige Tierarten</li> </ul> </li> <li>• Erhalt der natürlichen Bodenfunktion             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Altlastensanierung</li> <li>• Vorsehen von Maßnahmen der Vorsorge v.a. im gewerblichen Bereich</li> <li>• vorsorgender Bodenschutz – Vermeidung von schädlichen Einwirkungen, Minimierung der Versiegelung</li> </ul> </li> <li>• Berücksichtigung der Hochwasservorsorge             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bebaubarkeit entsprechend Landesnaturschutzgesetz sicherstellen</li> <li>• Bauvorsorge – angepasstes Bauen im Kombination mit weiteren Maßnahmen des Objektschutzes</li> </ul> </li> </ul>	<p>4.1.3, 4.1.7, 4.1.8, 4.1.12</p>
--	--

## 6.2 Berücksichtigung spezifischer Belange und Teilhabe

Diese Querschnittsaufgabe findet sich in sämtlichen vorstehenden Aspekten wieder, so dass sie hier nicht explizit benannt werden. Der Handlungsrahmen hierzu ist als Entwicklungsziel in Kapitel 5 beschrieben.

# 7. Handlungskonzept

Zur Gewährleistung eines zielgerichteten und verbindlich gesteuerten Entwicklungsprozesses ergibt sich das Erfordernis eines Handlungs- und Sanierungskonzeptes.

Im Rahmen des vorliegenden IEK werden an dieser Stelle die zentralen Handlungsbausteine bis zum Beschluss der Fortschreibung des IEK als Handlungskonzept mit einem Zeithorizont von vsl. zwei Jahren dargestellt.

Die als Grundlage für die weiteren Maßnahmen der Durchführung und Abwicklung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme im anstehenden Planungsprozess sowie darauf aufbauend erarbeiteten Inhalte – das Sanierungskonzept mit dem Sanierungsrahmenplan, dem Maßnahmenplan sowie der Kosten- und Finanzierungsübersicht – werden mit der Fortschreibung des IEK dargelegt.

## 7.1 Städtebauliche Planung nach §140 BauGB

Erarbeitung von Fachgutachten, Expertisen sowie Inanspruchnahme von Beratungsleistungen	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"><li>• Schaffung von Beurteilungsgrundlagen für Wettbewerb, Rahmenplan und Bauleitplanung</li><li>• Gewinn von notwendigen sektoralen Fachaussagen für weitere Planung</li><li>• Erarbeitung von Abwägungsmaterial</li></ul>

**Erarbeitung von Fachgutachten, Expertisen  
sowie Inanspruchnahme von Beratungsleistungen**

<p>Gutachten</p>	<p><u>bereits beauftragt und in Erarbeitung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verfahrensmanagement für den Wettbewerb*</li> <li>• Verkehrswertgutachten unter Berücksichtigung des sanierungsunbeeinflussten Anfangswertes für den Ankauf der Liegenschaft des ehemaligen MFG 5 sowie für den Altstandort des ABz Kiel des WSA Lübeck</li> <li>• Immissionsgutachten* Gutachten Vegetationskartierung, Artenschutzrechtliche Prüfung, Marine Lebensräume*</li> <li>• Machbarkeitsstudie zur 2. Erschließung des MFG 5-Areals*</li> <li>• Detailuntersuchung Altlasten für das ehem. MFG 5-Areal</li> <li>• Angebotsstrategie der Landeshauptstadt Kiel – Schaffung von Gewerbeflächen mit direktem Anschluss an nutzbare Kaikanten, Betrachtung und Bewertung vorhandener Kaikanten in der Landeshauptstadt Kiel, Teil 1</li> <li>• Ergänzung der Machbarkeitsstudie zur Verlagerung der Außenstelle Kiel des WSA Lübeck in Hinblick auf eine mögliche Rückspundung am neuen Standort (Plüschowhafen, Süd- und Westkaje).</li> <li>• Marktanalyse für eine gewerbliche Kaikante in Kiel – Nachfrage und Konkurrenz</li> <li>• Geotechnischer Bericht/Baugrundgutachten für einen Teilbereich des ehem. MFG 5-Areals*</li> <li>• Angebotsstrategie der Landeshauptstadt Kiel – Schaffung von Gewerbeflächen mit direktem Anschluss an nutzbare Kaikanten, Betrachtung und Bewertung vorhandener Kaikanten in der Landeshauptstadt Kiel, Teil 2</li> </ul> <p><u>des Weiteren notwendig und in Vorbereitung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Untersuchung und gutachterliche Stellungnahme zu den Ufereinfassungen für einen Teilbereich des ehem. MFG 5-Areals*</li> <li>• Verkehrswertgutachten unter Berücksichtigung des sanierungsunbeeinflussten Anfangswertes für weitere Flächen im Sanierungsgebiet</li> </ul> <p><u>des Weiteren notwendig</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• .... (– in Abhängigkeit des Planungsprozesses )</li> </ul> <p>* Finanzierung über Städtebauförderungsmittel (siehe Kostenschätzung und Finanzierung)</p>
<p>Verantwortlichkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LHK</li> <li>• KiWi GmbH</li> <li>• Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Stadt Kiel</li> </ul>

### Erarbeitung von Fachgutachten, Expertisen sowie Inanspruchnahme von Beratungsleistungen

Zeitraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Juni 2016 bis Ende 2017/Anfang 2018</li> </ul>
Kostenschätzung & Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzierung <ul style="list-style-type: none"> <li>• gefördert – Förderprogramme verschiedener Fachministerien, Eigenmittel LHK</li> <li>• Eigenanteil LHK</li> <li>• Mittel der KiWi GmbH</li> <li>• Mittel der BImA für Detailuntersuchung Altlasten für das ehem. MFG 5-Areal (anteilig)</li> </ul> </li> <li>• Kostenrahmen/-schätzung der Gutachten in der Verantwortlichkeit der LHK unter (tlw.) Inanspruchnahme der Finanzierung über Städtebauförderungsmittel* (siehe Gutachten) derzeit ca. 630.000 € brutto</li> </ul>

### Städtebaulich-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb

Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung einer städtebaulichen Konzeption</li> <li>• Schaffung der Grundlage für den städtebaulichen Rahmenplan und die weiteren Planungen</li> </ul>
Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschluss der Auslobungsbedingungen und Auslobung des Wettbewerbes</li> <li>• Durchführung</li> <li>• Abschluss</li> <li>• Weiterbeauftragung des ersten Preisträgers für weitere Leistungen (s.u.)</li> </ul>
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LHK, mit Unterstützung Verfahrensmanagement</li> </ul>
Zeitraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beginn – Auslobung nach Beschluss IEK bzw. Beschluss der Auslobungsbedingungen, vsl. im ersten Halbjahr 2018</li> <li>• Dauer insgesamt ca. neun Monate</li> <li>• Dauer Phase 1 ca. drei Monate</li> <li>• Dauer Phase 2 ca. fünf Monate</li> <li>• Abschluss Verhandlungsverfahren für Auftragsversprechen</li> </ul>
Kostenschätzung & Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostenschätzung 500.000 € brutto ohne Verfahrensmanagement</li> <li>• Finanzierung über Städtebauförderung</li> </ul>

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• einheitliche Vorbereitung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme</li> <li>• Formulierung integrierter Entwicklungsziele, Definition von Handlungsfeldern sowie Maßnahmen</li> <li>• Grundlage für Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fördergebiet</li> <li>• Sanierungskonzept</li> <li>• Maßnahmenplanung</li> <li>• Kosten- und Finanzierungsübersicht</li> </ul> </li> <li>• Rahmenplan als Grundlage für Änderung bzw. Schaffung Planungsrecht               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Änderungsverfahren Flächennutzungsplan</li> <li>• mehrere Bebauungsplanverfahren</li> </ul> </li> <li>• in Verbindung hiermit – Entwicklung eines Vermarktungskonzeptes (Voraussetzung hierfür ist das Eigentum an den zur Entwicklung anstehenden Flächen durch die LHK)</li> </ul>
Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschluss vorliegendes IEK durch die Selbstverwaltung</li> <li>• Fortschreibung IEK durch externen Beauftragten</li> <li>• unter</li> <li>• Beteiligung der Öffentlichkeit, Behörden und weiterer Akteure</li> <li>• Beschluss durch die Selbstverwaltung</li> <li>• nach Durchführung des Wettbewerbes</li> </ul>
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LHK, Fortschreibung mit Unterstützung eines externen Beauftragten</li> </ul>
Zeitraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dauer der Fortschreibung ca. sechs bis neun Monate</li> </ul>
Kostenschätzung & Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 240.000 € brutto für die Fortschreibung</li> <li>• Finanzierung über Städtebauförderung möglich</li> </ul>
Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• verbindliche Grundlage für die nachfolgenden Planungen der LHK im öffentlichen Raum</li> <li>• Erarbeitung von Gestaltungsgrundsätzen sowohl für das Gesamtareal wie für die einzelnen Teilbereiche</li> <li>• Ableitung von Vorgaben für die verschiedenen Raumkategorien</li> </ul>
Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung durch externen Beauftragten i.V.m. der Fortschreibung des IEK und im Zusammenwirken der Erarbeitung eines Gestaltungsleitfadens (s.u.)</li> <li>• Beschluss durch die Selbstverwaltung</li> </ul>

Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum	
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>LHK, mit Unterstützung des externen Beauftragten</li> </ul>
Zeitraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dauer ca. sechs Monate nach Abschluss Fortschreibung IEK, ggf. teilweise parallele Bearbeitung möglich</li> </ul>
Kostenschätzung & Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>30.000 € brutto</li> <li>Finanzierung über Städtebauförderung möglich</li> </ul>

Gestaltungskonzept für private Bauherren, Investoren und Architekten	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informationen und Empfehlungen für die Ausgestaltung der Hochbauten sowie der privaten Freiräume</li> <li>Beachtlichkeit im Rahmen von Kaufverträgen und/oder Festsetzungen im Rahmen von Bebauungsplänen (ÖBV)</li> </ul>
Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erarbeitung durch externen Beauftragten i.V.m. der Fortschreibung des IEK und im Zusammenwirken der Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes für den öffentlichen Raum (s.o.)</li> </ul>
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>LHK, mit Unterstützung des externen Beauftragten</li> </ul>
Zeitraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dauer ca. sechs Monate nach Abschluss Fortschreibung IEK, ggf. teilweise parallele Bearbeitung möglich</li> </ul>
Kostenschätzung & Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>20.000 € brutto</li> <li>Finanzierung über Städtebauförderung möglich</li> </ul>

## 7.2 Verlagerung des ABz Kiel des WSA Lübeck incl. weiterer Bundesbehörden im Behördenzentrum

Verlagerung des ABz Kiel des WSA Lübeck u. a.	
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlagerung des heutigen Standortes („Altstandort“) nördlich der Fördeterrassen in den südlichen Plüschowhafen („Neustandort“) in Kooperation mit den Behörden des Bundes durch das WSA Lübeck</li> <li>• Schlüsselmaßnahme für die Umsetzbarkeit des mischgenutzten Konzeptes durch vorlaufende Konfliktbewältigung (Immissionschutz)</li> </ul>
Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundstücksherrichtung für den Neustandort inklusive neubaugleiche Sanierung der Kaikanten im Plüschowhafen</li> <li>• Herstellen der äußeren Grundstückerschließung gem. § 127 BauGB</li> <li>• Schaffung von Baurecht für die spätere Nutzung, Widmung des Standortes gemäß Fachrecht durch den Bund</li> <li>• Hochbau des WSA Lübeck am Neustandort nach Übergabe an WSA Lübeck</li> <li>• Umzug und Integration wasserseitiger Anlagen durch WSA Lübeck</li> <li>• Umzug sämtlicher Bundesbehörden und Übergabe/Erwerb Altstandort an LHK</li> <li>• Freilegung Altstandort nach Übergabe und weitere Schritte für Neunutzung des Standortes durch LHK</li> </ul>
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LHK und Bundesbehörden</li> <li>• Die konkreten Aufgabenzuordnungen und Verantwortlichkeiten aller dreier Vertragsparteien sind noch im Zuge der Finalisierung der „Vereinbarung zur Verlagerung des Außenbezirks Kiel des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck im Rahmen der Sanierungsmaßnahme Holtenau Ost“ zu bestimmen.</li> </ul>
Zeitraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• laufend</li> <li>• Grundstücksherrichtung am Neustandort vsl. 2023</li> <li>• Übergabe/Erwerb Altstandort vsl. 2024</li> </ul>
Kostenschätzung & Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A., siehe Kapitel 1.2</li> </ul>

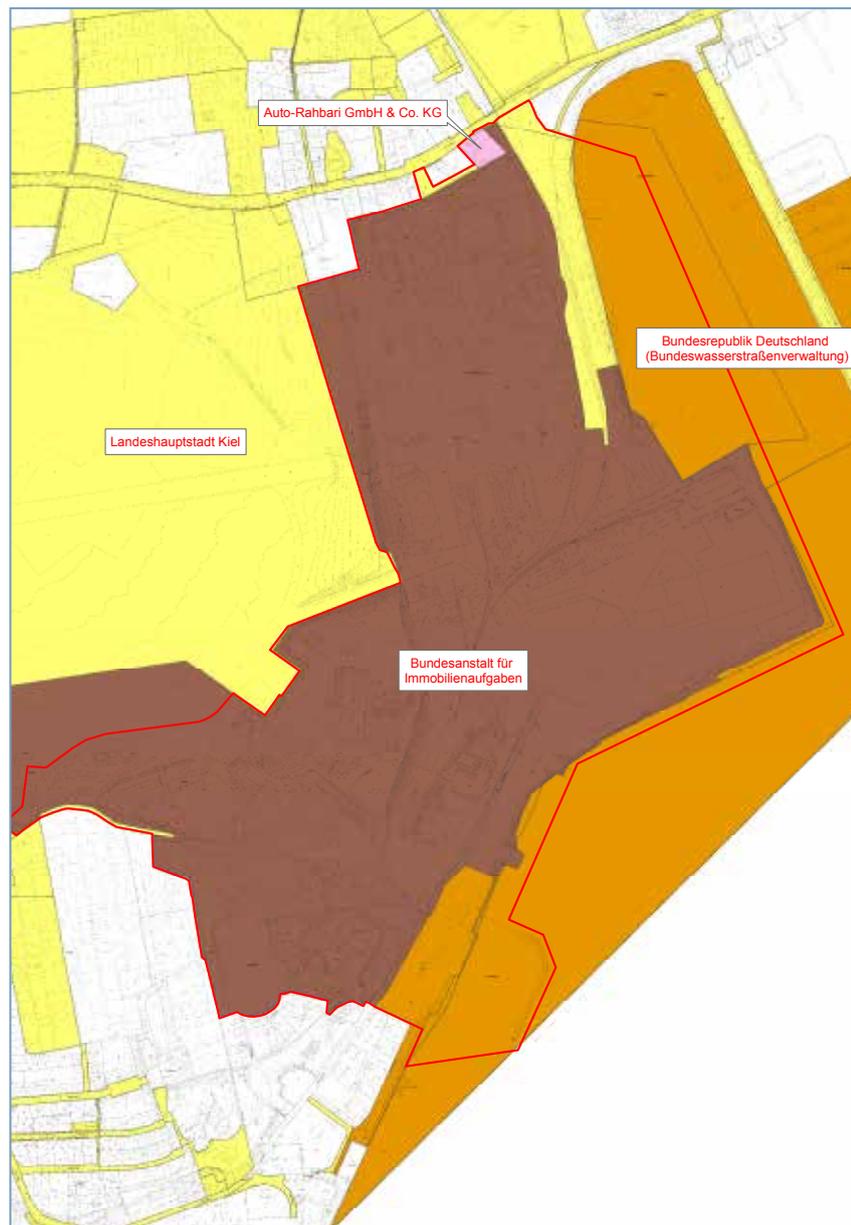
## 7.3 Erschließung

Erschließung	
Ziel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung einer leistungsfähigen äußeren wie inneren Erschließung</li> <li>• Schaffung und Vorhaltung eines attraktiven und nachhaltigen Mobilitätsangebot</li> </ul>
Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zweite äußere Erschließung <ul style="list-style-type: none"> <li>• Machbarkeitsstudie zur zweiten Erschließung Holtenau Ost</li> <li>• Planung und Bau einer zusätzlichen leistungsfähigen Erschließung des Areals</li> <li>• Sicherung des Eigentums notwendiger Flächen</li> </ul> </li> <li>• Innere Erschließung (MIV) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planung und Bau einer durchgehenden Nord-Süd-Verbindung auf dem Verlauf des Schmutzwasserhauptsammlers</li> <li>• Planung und Bau eines ergänzenden hochwertigen Netzes</li> <li>• Einrichtung eines Mobilitätsmanagements</li> </ul> </li> <li>• ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der Busverbindung, Sicherstellung eines bedarfsgerechten Angebotes</li> <li>• weitere Schritte zur Vorbereitung</li> </ul> </li> </ul>
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• LHK</li> </ul>
Zeitraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorlage Machbarkeitsstudie im Ende 2017/Anfang 2018</li> <li>• Prüfung ÖPNV im Zuge der Fortschreibung des IEK</li> <li>• Realisierung zu differenzieren nach äußerer und innerer Erschließung, Abhängigkeiten von Planungsvorlauf und Phasenmodell der Umsetzung</li> </ul>
Kostenschätzung & Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k. A., siehe Kapitel 1.2</li> </ul>

## 7.4 Eigentumsübergang

### Eigentumsübergang

Voraussetzung für die Entwicklung des Areals entsprechend der Zielstellung ist der Erwerb des ehemaligen MFG 5-Areals sowie des Altstandortes des ABz Kiel des WSA Lübeck. Beide Flächen sind im Eigentum des Bundes.



## Eigentumsübergang

Handlungsschritte	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ermittlung der Verkehrswertes unter Berücksichtigung des sanierungsunbeeinflussten Anfangswertes für das ehem. MFG-5 Areal ist erfolgt</li> <li>• Ermittlung des Verkehrswertes für den Altstandort des ABz Keil des WSA Lübeck unter Berücksichtigung des sanierungsunbeeinflussten Anfangswertes</li> <li>• Abschluss der „Vereinbarung zur Verlagerung des Außenbezirks Kiel des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Lübeck im Rahmen der Sanierungsmaßnahme Holtenau-Ost“ und nachlaufende Gremienbeschlüssen</li> <li>• Abschluss der Altlastenuntersuchung für die Fläche des ehem. MFG 5-Areals</li> <li>• vsl. Ermittlung des Neuordnungswertes für das Grundstück am Plüschwohafen (perspektivischer Neustandort)</li> <li>• Verhandlungen über den Eigentumsübergang der notwendigen Flächen inklusive der notwendigen Schritte zum Abschluss der trilateralen Vereinbarung (vgl. Kapitel 3.2.1)             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fläche des ehemaligen MFG 5-Areals</li> <li>• Flächen ABz Kiel des WSA Lübeck (alt und neu)</li> <li>• sonstige für die Entwicklung notwendige Flächen, insbesondere Flächen für die zweite äußere Erschließung</li> </ul> </li> <li>• vertiefende Altlastenuntersuchungen für den Altstandort des ABz Kiel des WSA Lübeck</li> <li>• in Abhängigkeit vom Zeitraum der Verhandlungen zum Grunderwerb vsl. Aktualisierung der Verkehrswertermittlung insbesondere für die Fläche des ehem. MFG 5-Areals und des Altstandortes des ABz Kiel des WSA Lübeck</li> <li>• mit Eigentumsübergang Ende des Zwischennutzungsvertrages LHK - BImA</li> <li>• ggf. Berücksichtigung der derzeitigen bzw. perspektivischen Zwischennutzung von Teilen des Geländes durch Einrichtungen des Bundes</li> <li>• Umsetzung eines ggf. Zwischennutzungskonzeptes für die Fläche durch die LHK</li> </ul>
Verantwortlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HK mit Unterstützung eines externen Beauftragen bzw. des Gutachterausschusses für Grundstückswerte in der Stadt Kiel, Anerkennung durch MILI</li> <li>• LHK mit BImA und WSV, Abstimmung mit MILI</li> </ul>

Eigentumsübergang	
Zeitraum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschluss der Verkehrswertermittlung für den Altstandort des WSA Lübeck Ende 2017/2018</li> <li>• nachlaufend Verhandlungen mit den Bundesbehörden zu Umsetzungs- und Finanzierungsmodellen/</li> <li>• nachlaufend Abschluss und Beschluss der o.g. trilateralen Vereinbarung mit dem Ziel des 1. Halbjahres 2018</li> <li>• Verhandlungen zum und Erwerb des ehemaligen MFG 5-Areals vsl. in 2018/19, mind. vor Beginn der Vermarktung und Maßnahmen der Durchführung (wie bspw. Ordnungsmaßnahmen, Erschließung)</li> <li>• Eigentumsübergang des Altstandortes vsl. in 2024</li> </ul>
Kostenschätzung & Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• k.A., siehe Kapitel 1.2</li> </ul>

## 8. Beteiligung

Zum bisherigen Arbeits- und Partizipationsprozess wird auf die Darstellung in Kapitel 2.3.1 sowie die Geschäftliche Mitteilung mit der Drs.-Nr. 0858/2014 verwiesen.

Neben dem Selbstverständnis der LHK ist die Beteiligung auch generelle Anforderung der Städtebauförderung. Diese Aussage bezieht sich nicht allein auf die Beteiligung der Öffentlichkeit und betroffener Akteure, sondern auch auf die Beteiligung der Verwaltung sowie weiterer institutioneller Akteure.

Das vorliegende IEK stellt in seinen Aussagen im Wesentlichen eine Fortschreibung der VU dar (vgl. Kapitel 1) und nimmt keine grundlegenden Abweichungen im konzeptionellen Ansatz vor.

Entwicklungsziel ist und bleibt weiterhin das vitale, mischgenutzte Quartier mit Wohnen, Gewerbe, Freizeit, Segeln, Tourismus, Sport- und Gemeinbedarfsflächen auf Basis einer funktionalen Zonierung.

Neben der Konkretisierung der Zielstellungen wird das Konzept inhaltlich

- im gewerblichen Bereich
- in der inneren Erschließung (Vorgabe der Lage der Haupterschließungsachse) sowie
- in der äußeren Erschließung

fortgeschrieben.

Beide Aspekte greifen Beschlüsse der Selbstverwaltung und damit der gewählten Vertreter der Kieler Bevölkerung auf (vgl. die Drs.-Nr. 0878/2013 und 0146/2016).

Die Erarbeitung der VU basiert auf einer sehr breiten Beteiligung der Öffentlichkeit mit der zentralen Perspektivenwerkstatt im Jahre 2013 sowie den weiteren Möglichkeiten der Einbringung (z.B. im Planungsbeirat).

Die Erarbeitung des vorliegenden IEK greift diese Ergebnisse grundsätzlich auf. Die Erarbeitung der Anforderungen an die städtebauliche Planung (IEK, Wettbewerb) erfolgte verwaltungsintern interdisziplinär.

Die wesentliche Weiterentwicklung und Präzisierung der städtebaulichen Planung erfolgt im Rahmen des anstehenden Wettbewerbes, welcher in den Anforderungen/den Auslobungsbedingungen auf das IEK zurückgreift.

Im Rahmen der Erarbeitung des IEK und der Auslobungsbedingungen zum Wettbewerb wurde bereits im November 2016 eine öffentliche Informations- und Dialogveranstaltung mit der Vorstellung und Diskussion der Inhalte des IEK sowie den hierauf basierenden Auslobungsbedingungen durchgeführt („Planungswerkstatt“). Die KiWi GmbH hatte zuvor

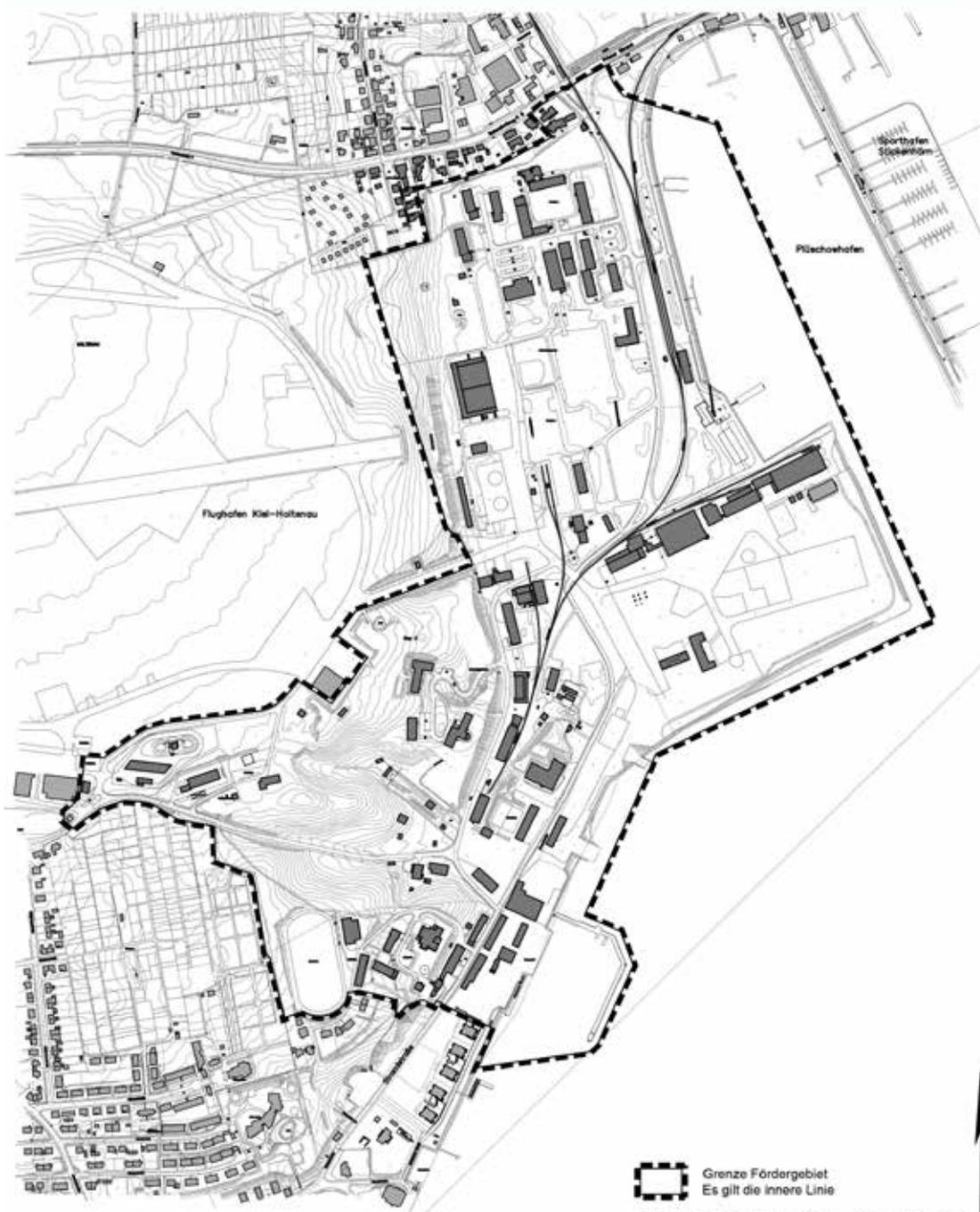
bereits im Juni 2016 eine Investorenbeteiligung zur städtebaulichen Entwicklung durchgeführt. Die Ergebnisse wurden abgewogen und im vorliegenden IEK berücksichtigt. Die Dokumentation zur Planungswerkstatt kann auf der Internetpräsenz der LHK – hier in der Chronik zum Sanierungsgebiet Holtenau Ost – aufgerufen werden.

Für die nachfolgende Fortschreibung des IEK mit dem Sanierungs- und Umsetzungskonzept werden, neben der Einbindung der Bürgerschaft im Rahmen der Sitzungen der Ortsbeiräte und des Planungsbeirates, jeweils Formate der formellen Beteiligung der Öffentlichkeit wie der Behörden gewählt.

# 9. Anlagen

STADTPLANUNGSAMT

## Fördergebiet Holtenau Ost (Entwurf)



STADTPLANUNGSAMT

# Sanierungsgebiet Holtenau Ost - Bindungen

(November 2017)



## LEGENDE

Höhenbeschränkungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Landseitige Zone mit Höhenbeschränkung für Gebäude</li> <li>Wassersseitige Zone mit Höhenbeschränkung für Schiffe (43,00 m NN max.)</li> </ul>	Verkehrsanschlusspunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>Haupterschließung</li> <li>Zweite Erschließung (in Prüfung befindlich)</li> <li>Südliche Erschließung</li> <li>Verlauf Hauptsammler Schmutzwasser</li> <li>Trasse Haupterschließung</li> <li>Unterbrechung verkehrliche Durchbindung (Standort abhängig von Wettbewerbswurf)</li> </ul>	Biotope	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orchideen-Standorte (besonders geschützt nach BNatSchG)</li> </ul>
Schallmission Flugverkehr 2013 +100% (Tagwerte)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schallmission 50 dB (A)</li> <li>Schallmission 55 dB (A)</li> <li>Schallmission 60 dB (A)</li> </ul>	Wald	<ul style="list-style-type: none"> <li>Waldfläche</li> <li>Waldfläche (zwingend zu erhalten)</li> <li>Gesetzlich geschützter Steilhang (Hangruhfäche)</li> </ul>	Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sportplatz zu erhalten</li> <li>Geschütztes Einzeldenkmal</li> </ul>
Anflugbefeuerung Start- u. Landebahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Standorte Traversen und Masten</li> </ul>	Biotope	<ul style="list-style-type: none"> <li>Naturnahes Kleingewässer (geschützt § 30 BNatSchG)</li> </ul>	Bauliche Anlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Rahmen einer Sachgesamtheit oder Mehrzahl geschützte Gebäude</li> <li>Umgiff der Sachgesamtheit / geschützte Gebäude</li> <li>Bauliche Anlagen Bestand</li> <li>Gebäude zu erhalten</li> </ul>
ABZ Kiel des WSA Lübeck	<ul style="list-style-type: none"> <li>Neuer Standort (2,1 ha Flächenbedarf)</li> </ul>	Gleisanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bestand</li> </ul>	Abgrenzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sanierungsgebiet</li> </ul>
Gewerblich nutzbare Kalkante	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schutzum - sofern Nachweis erbracht = max. Flächenbedarf landseitig 150m Länge, 30,00m Breite</li> </ul>				



**geplante Nutzungen**

- TB 1 Teilbereich 1 Gewerbe und ABZ des WSA Lübeck
- TB 2 Teilbereich 2 gemischte Nutzungen
- TB 3 Teilbereich 3 Wohnen
- TB 4 Teilbereich 4 erhaltenswerte Wald- / Grünflächen

- Sanierungsgebiet Holtenau Ost

**geplante Erschließung**

- innere Haupterschließungsachse
- Anschlusspunkte
- äußere Erschließung
- Suchraum 2. Erschließung
- gewidmete Gleisanlagen
- Fußweg
- Promenade
- pot. Kaikante mit öff. Zugänglichkeit (Suchraum)

**weitere Planungen im Umfeld**

- Entwicklung Wohnbauflächen südl. Flughafengelände
- gewerbliche Entwicklung Air Park

# 10. Quellen

## 10.1 Gutachten

CPL Competence in Ports and Logistics, Bewertung und Entwicklung der Verkehrsträger auf dem MFG 5-Gelände in Kiel-Holtenau, Abschlussbericht, Oktober 2015

INROS LACKNER SE, Machbarkeitsstudie zur Verlagerung des Außenbezirks Kiel (ABz) des Wasser- und Schifffahrtsamtes Lübeck (WSA Lübeck) für die Stadt Kiel, November 2015

Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungsgesellschaft mbH in Kooperation mit der Landeshauptstadt Kiel, Stadtplanungsamt, Angebotsstrategie der Landeshauptstadt Kiel – Schaffung von Gewerbeflächen mit direktem Anschluss an nutzbare Kaikanten, Betrachtung und Bewertung vorhandener Kaikanten in der Landeshauptstadt Kiel, Teil 1, Juni 2017.

LAIRM Consult GmbH; Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb am Flughafen Kiel, November 2014, im Auftrag von FLUGHAFEN KIEL GmbH

S.T.E.R.N. GmbH, Abschlussbericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen, Teil I von III Oktober 2015, Teil II und Teil III von III Februar 2016

Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung, über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen (VV Städtebauförderung 2016) vom 18.12.2015/ 15.03.2016

## 10.2 Beschlüsse/Geschäftliche Mitteilungen Holtenuau Ost

Drucksachen-Nr. 1117/2009  
Drucksachen-Nr. 0630/2010  
Drucksachen-Nr. 0491/2012  
Drucksachen-Nr. 0878/2013 i.V.m. 0932/2013  
Drucksachen-Nr. 0203/2014  
Drucksachen-Nr. 0477/2014  
Drucksachen-Nr. 0989/2014  
Drucksachen-Nr. 1051/2014  
Drucksachen-Nr. 0157/2015  
Drucksachen-Nr. 0146/2016  
Drucksachen-Nr. 0234/2016  
Drucksachen-Nr. 0315/2016  
Drucksachen-Nr. 0316/2017  
Drucksachen-Nr. 0974/2017

## 10.3 Gesetze und Richtlinien

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein, StBauFR SH 2015 in der Fassung vom 01.01.2015

# 11. Abbildungsnachweis

- Abbildung 1: Verfahrensablauf
- Abbildung 2: Stadtentwicklungspolitische Ziele
- Abbildung 3: Plan SWOT-Analyse Quelle: S.T.E.R.N. GmbH, Abschlussbericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen, Teil I von III, S. 103
- Abbildung 4: Plan Entwicklungskonzept „Vernetzte Stadtteile an der Förde“ Quelle: S.T.E.R.N. GmbH, Abschlussbericht Teil I von III, S. 110.
- Abbildung 5: Übersicht Gesamtkosten und Finanzierungsbedarf, Stand VU April 2016
- Abbildung 6: Fördergebiet Holtenau Ost (Entwurf)
- Abbildung 7: Stadt-Teil für Alle
- Abbildung 8: Wandel gestalten
- Abbildung 9: Räume vernetzen
- Abbildung 10: Bedarfsgerecht innen entwickeln
- Abbildung 11: Identität stiften
- Abbildung 12: Nutzungen mischen
- Abbildung 13: öffentlichen Raum gestalten
- Abbildung 14: Quartiere bilden
- Abbildung 15: Qualitäten schaffen
- Abbildung 16: Miteinander leben und wohnen
- Abbildung 17: Wirtschaft stärken
- Abbildung 18: Urbane Mobilität gestalten
- Abbildung 19: Nachhaltigkeit leben
- Abbildung 20: Teilhabe und Beteiligung ermöglichen
- Abbildung 21: SWOT-Analyse
- Abbildung 22: Bindungen
- Abbildung 23: Räumliches Entwicklungskonzept des IEK
- Abbildung 24: Perspektivischer Grundstückszuschnitt ABz Kiel des WSA Lübeck, eigene Darstellung

Alle Abbildungen die nicht explizit einen Verweis auf einen Verfasser enthalten sind eigene Darstellungen des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Kiel.

## 12. Anlagenverzeichnis

Anlage 1 – Fördergebiet Holtenau Ost (Entwurf)  
Anlage 2 – Bindungsplan, Stand November 2015  
Anlage 3 – Räumliches Entwicklungskonzept