

BEGRÜNDUNG

1. ÄNDERUNG DES VORHABENBEZOGENEN BEBAUUNGSPLANES NR. 1017V „KAP HORN MISCHNUTZUNG“

Baugebiet: Kiel-Südfriedhof, Grundstück Werftbahnstraße Nr. 1 (Gemarkung Kiel-N,
Flur 14, Flurstück 285 und Flur 13, Flurstück 232)



Übersichtskarte o. M.

Verfahrensstand: Entwurf,
Beteiligungen nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB

I. Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziel der Planung	5
2. Planungsgrundlagen	6
2.1 Rechtliche Grundlagen	6
2.2 Übergeordnete und vorangegangene Planungen	8
2.2.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung	8
2.2.2 Landesentwicklungsplan – Fortschreibung 2021	8
2.2.3 Regionalplan.....	8
2.2.4 Flächennutzungsplan.....	9
2.2.5 Landschaftsplan	10
2.2.6 Geltendes Planungsrecht und angrenzende Bebauungspläne.....	11
2.2.7 Freiräumliches Leitbild.....	14
2.2.8 Konkurrierendes Verfahren.....	14
2.3 Verfahren.....	15
2.3.1 Verfahrensschritte	15
2.3.2 Kinder- und Jugendbeteiligung	15
3. Plangebiet.....	16
3.1 Lage / Abgrenzung / Größe / Eigentumsverhältnisse	16
3.2 Bestandssituation	19
3.3 Städtebauliche / räumliche Analyse	25
3.4 Denkmalschutz.....	26
4. Planinhalt und Festsetzungen	26
4.1 Planvorhaben / städtebauliches Konzept	26
4.2 Planungsrechtliche Festsetzungen	31
4.2.1 Art und Maß der baulichen Nutzung	31
4.2.2 Überbaubare Grundstücksflächen	41
4.2.3 Verkehrliche Erschließung.....	41
4.2.4 Grünordnung	48
4.2.5 Immissionsschutz	51
4.2.6 Ver- und Entsorgung.....	58
4.2.7 Technische Infrastruktur / Brandschutz.....	59
4.2.8 Klimaschutz / Energieversorgungskonzept	59
4.2.9 Örtliche Bauvorschriften	60
4.2.10 Kennzeichnung.....	61
5. Auswirkungen der Planung	62
6. Abwägung.....	66

7. Kosten und Durchführungsvertrag	67
7.1 Kosten	67
7.2 Durchführungsvertrag	68
8. Flächenzusammenstellung	68
9. Rechtsgrundlagen	68
10. Quellenverzeichnis	69

II. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausschnitt aus dem LEP	8
Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Regionalplan	9
Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan	9
Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Landschaftsplan	11
Abbildung 5: Geltendes Baurecht Bebauungsplan Nr. 1017V	13
Abbildung 6: Angrenzende Bebauungspläne	13
Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Freiräumlichen Leitbild	14
Abbildung 8: Lage der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1017V (Kartengrundlage LHK)	17
Abbildung 9: Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1017V	17
Abbildung 10: Übersichtsplan der Geltungsbereiche	18
Abbildung 11: Einstufung der MKW-Belastung des Bodens nach LAWA	22
Abbildung 12: Einstufung der PAK-Belastung des Bodens nach LAWA	23
Abbildung 13: Ermittlung der PAK-Belastung des Grundwassers nach LAWA/ BBodSchV ..	24
Abbildung 14: Bestandssituation des Plangebietes mit Umgebung (Luftbild LHK)	25
Abbildung 15: Städtebaulicher Entwurf, Stand Mehrfachbeauftragung (MVRDV)	30

Auftraggeberin:



Landeshauptstadt Kiel

vertreten durch das
Stadtplanungsamt
Fleethörn 9
24103 Kiel

Auftragnehmer:



Evers & Partner Stadtplaner PartGmbH

Ferdinand-Beit-Straße 7b
20099 Hamburg
Tel.: 040/2577673 – 70
E-Mail: mail@ep-stadtplaner.de

1. ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG

Die 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V „Kap Horn Mischnutzung“ hat die Zielsetzung, im Bereich zwischen Werftbahnstraße, Gablenzstraße und Werftstraße auf dem Grundstück Werftbahnstraße 1 einen Neubau mit Hotelnutzung, einen Neubau mit Hotelnutzung und einem Boarding House sowie ein die beiden Gebäude verbindenden Sockelbau mit Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen zu ermöglichen.

Das innenstadtnahe und gut erschlossene Gebiet, das sich lange Zeit in einer Zwischennutzung befand und derzeit weitestgehend brachliegt, weist keine der Lagegunst angemessene Nutzung auf. Ziel ist es daher, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine standortgerechte Nutzung mit angemessener baulicher Dichte zu schaffen.

Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1017V steht in engem räumlichen und inhaltlichen Zusammenhang zu den südlich angrenzenden und ebenfalls in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen Nr. 1030V und 1031V, die die derzeit gewerblich genutzten Flächen zwischen der Werftbahnstraße und der Werftstraße überplanen.

Im Rahmen der durchgeführten Mehrfachbeauftragung zur architektonischen Gestaltung wurde ein Gesamtkonzept prämiert, das den besonderen städtebaulichen Herausforderungen des Standorts gerecht wird und gleichzeitig ein neues, qualitativ hochwertiges und funktionsgemischtes Quartier für Kiel entwickelt. Innerhalb des Gesamtquartiers KoolKiel zwischen Werftbahnstraße und Werftstraße ist die Realisierung von Betrieben des Beherbergungsgewerbes, Wohnnutzungen, Dienstleistungsbetriebe und Einzelhandelsnutzungen sowie Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzungen und Anlagen für soziale Zwecke geplant. Mindestens 30 % der wohnlich genutzten Geschossfläche sind insgesamt als öffentlich geförderter Wohnraum vorzusehen (geplant sind ca. 42 %). Die Aufteilung des Gesamtprojekts auf drei Bebauungspläne war erforderlich, da die Planung durch mehrere Vorhabenträger*innen umgesetzt wird und unterschiedliche zeitliche Realisierungsabsichten für die einzelnen Baufelder bestehen.

Den städtebaulichen Auftakt des Gesamtquartiers KoolKiel bildet die vorliegende 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1017V für das nördliche Grundstück, auf dem der geplante Hochpunkt eine Landmarke im Stadtbild Kiels bilden wird. Für das Plangebiet wurden mit dem am 15.12.2020 in Kraft getretenen vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1017V die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung einer Hotel- und Büronutzung geschaffen. Da jedoch kein Betreiber für die angedachten Nutzungen gefunden wurde, wurde das Nutzungskonzept des Vorhabengebietes angepasst. Die aktuellen Planungen zur künftigen Nutzung sehen in einem 21-geschossigen Hochpunkt ein Hotel, ein Boarding House und ergänzende gewerbliche sowie gastronomische Einrichtungen vor. Der Hochpunkt ist mit dem östlich angrenzenden zweigeschossigen Sockelbau verbunden. In dem 15-geschossigen Hochpunkt ist ein Hotel ergänzt um Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen geplant.

Diese neue planerische Zielsetzung kann im Geltungsbereich des Bebauungsplanes auf Grundlage des bestehenden Planrechts nicht umgesetzt werden, weshalb die 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V erforderlich ist.

Mit dem südlich angrenzenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1030V werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Wohnnutzungen, gewerbliches Wohnen, Büro-, Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen sowie soziale Einrichtungen im Bereich

entlang der Werftstraße geschaffen. Es sind drei sechsgeschossige Punkthäuser entlang der Werftstraße geplant, die über einen gemeinsamen dreigeschossigen Sockelbau verbunden werden. Im Sockelbereich sind frei finanzierte Wohnungen, gewerbliche Wohnungen, eine Tagespflege sowie Büro-, Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen vorgesehen. In den drei Punkthäusern werden öffentlich geförderte Wohnungen realisiert. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist geplant, den Anteil von mindestens 30 % öffentlich geförderten Wohnungen für das Gesamtgebiet KoolKiel innerhalb des Neubaus im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1030V zu realisieren. Es ist eine Übernahme der geförderten Wohnungen durch die Kieler Wohnungsgesellschaft KiWoG vorgesehen, sodass über den Förderzeitraum hinaus dauerhaft bezahlbarer Wohnraum geschaffen wird. Mit dem Bebauungsplan Nr. 1030V soll zusätzlich eine südlich vorgelagerte öffentliche Grünfläche/Parkanlage gesichert werden, die eine wichtige Ost-West Verbindung im Stadtgefüge darstellt.

Im Rahmen des hieran westlich angrenzenden und parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 1031V soll das Baurecht zur Entwicklung eines Wohnquartiers, ergänzt um Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen, geschaffen werden. Das geplante Gebäude besteht aus einem überhöhten eingeschossigen Sockelbau, in dem gewerbliche sowie Einzelhandelsnutzungen vorgesehen sind. Der Sockelbau verbindet zwei darüber liegende siebengeschossige Wohnzeilen.

Dem Bedarf an privaten Kleinkinderspielflächen ausgehend von den geplanten Wohnnutzungen innerhalb der zwei parallel in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungspläne Nr. 1030V und 1031V wird – soweit es im Plangebiet möglich ist – im Innenhof zwischen den dort geplanten Neubauten in Form eines zusammenhängenden Kinderspielplatzes für das Gesamtquartiers KoolKiel zum Teil nachgekommen.

Die Vorhabenträgerin ist an die Stadt Kiel herangetreten, hat die Einleitung der 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes beantragt und erklärt, dass sie zur Durchführung des Vorhabens bereit und in der Lage ist und sich zur Realisierung des Vorhabens innerhalb einer bestimmten Frist vertraglich im Durchführungsvertrag zum Vorhaben- und Erschließungsplan verpflichtet.

Der entsprechende Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) wird Bestandteil der Satzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.

2. PLANUNGSGRUNDLAGEN

2.1 Rechtliche Grundlagen

Grundlage des Bebauungsplanes ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6). In Erweiterung der städtebaulichen Festsetzungen enthält der Bebauungsplan bauordnungs- und naturschutzrechtliche Festsetzungen.

Es handelt sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach § 12 BauGB. Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist gemäß § 12 Absatz 3 Satz 1 BauGB der Vorhaben- und Erschließungsplan, welcher die Planung konkretisiert. Zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird ein Durchführungsvertrag zwischen der Bauträgerin und der Bauverwaltung geschlossen, der ergänzende Regelungen

(siehe Kapitel 7.2 Durchführungsvertrag) sowie eine Umsetzungsverpflichtung innerhalb bestimmter Fristen enthält.

Der Bebauungsplan soll als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt werden. Die Anwendungsvoraussetzungen liegen vor:

- Es handelt sich um die Nachverdichtung einer Fläche im Innenbereich.
- Die festgesetzte zulässige Grundfläche gemäß § 19 Absatz 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6) liegt unter 20.000 m². Es sind hierbei zwar alle Grundflächen der angrenzenden Bebauungspläne mitzurechnen (Bebauungspläne 1030V und 1031V), die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang stehen. Durch alle drei Planverfahren wird insgesamt jedoch keine Grundfläche überplant, die die Anwendung des § 13a BauGB ausschließt.
- Es besteht darüber hinaus keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Der Bebauungsplan weist zwei Vorhabengebiete aus, in denen neben Betrieben des Beherbergungsgewerbes, Wohn-, Geschäfts-, Büro und Verwaltungsnutzungen sowie Dienstleistungsbetrieben ebenfalls Schank- und Speisewirtschaften zulässig sind. Zudem sind Einzelhandelsnutzungen, die insgesamt eine Verkaufsfläche von 200 m² nicht überschreiten dürfen, ausnahmsweise zulässig. Hieraus ergibt sich keine Vorprüfungspflicht nach UVPG. Darüber hinaus ist unter Berücksichtigung offensichtlicher Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen festzuhalten, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind und dass somit keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Eine eigenständige Umweltprüfung mit Umweltbericht ist damit nicht erforderlich.
- Die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1362), sind durch die Aufstellung des Bebauungsplanes nicht betroffen.
- Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 S.1 BImSchG in der Fassung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes am 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792) zu beachten sind.

Trotz der planungsrechtlichen Möglichkeit der Beschleunigung des Bebauungsplanverfahrens durch Verzicht auf die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung soll lediglich auf die Umweltprüfung mit Umweltbericht sowie auf die Anwendung der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung verzichtet werden.

Auch wenn von der Anwendung der Eingriffsregelung abgesehen wird, somit keine Ausgleichspflicht besteht, verbleibt die Verpflichtung, die Belange des Naturschutzes nach § 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB in der Abwägung zu beachten. Das Vermeidungsgebot ist anzuwenden. Der Artenschutz nach § 44 BNatSchG, der Biotopschutz nach § 30 BNatSchG sowie der Baumschutz gemäß der Satzung zum Schutze des Baumbestandes im Innenbereich der Landeshauptstadt Kiel bleiben unberührt.

2.2 Übergeordnete und vorangegangene Planungen

2.2.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Gemäß § 1 Absatz 4 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Die für die Bauleitpläne maßgebenden Ziele und Grundsätze sind im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 (LEP) vom 17. Dezember 2021 und in dem Regionalplan Planungsraum III (neue Bezeichnung: Planungsraum II Schleswig-Holstein Mitte) vom 11. Oktober 2002, dargelegt.

2.2.2 Landesentwicklungsplan – Fortschreibung 2021

Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 stellt die Landeshauptstadt Kiel als Oberzentrum mit entsprechenden zentralörtlichen Funktionen und das Plangebiet als Verdichtungsraum dar. Insbesondere Themen wie eine nachhaltige Entwicklung („Flächensparen nachhaltig gestalten – Flächeninanspruchnahme reduzieren“) sind für zukünftige Planungen von hoher Relevanz. Die vorgelegte Planung entspricht den Zielen und Grundsätzen des LEP.



Abbildung 1: Ausschnitt aus dem LEP

2.2.3 Regionalplan

Der Regionalplan für den Planungsraum Schleswig-Holstein Mitte stellt die Landeshauptstadt Kiel entsprechend dem Landesentwicklungsplan ebenfalls als Oberzentrum dar. Das Plangebiet liegt innerhalb des dargestellten zentralen Bereiches im Stadtgebiet.

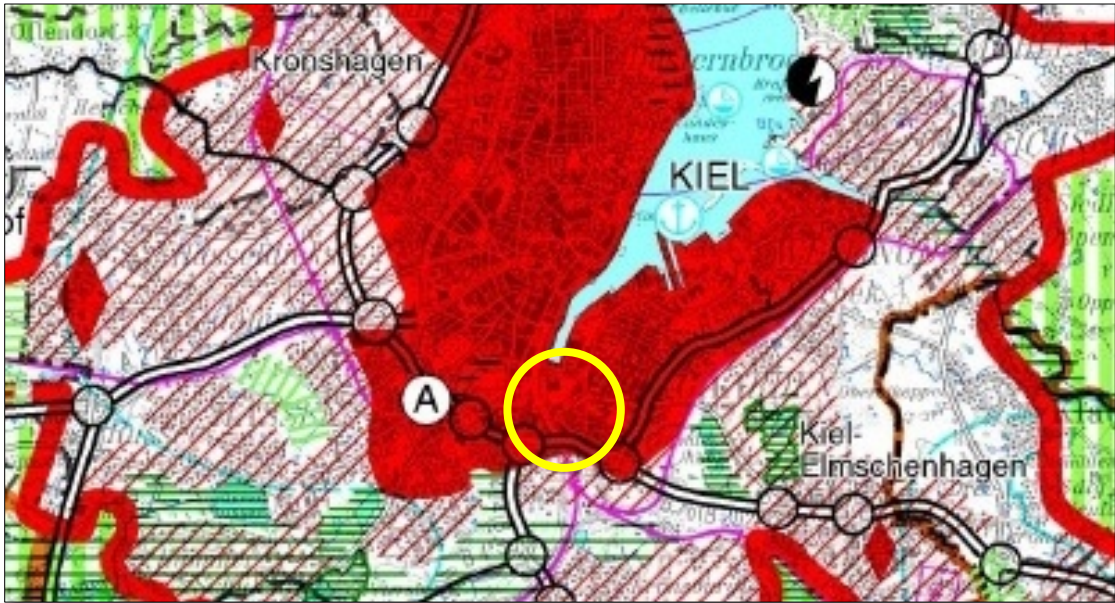


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Regionalplan

2.2.4 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Kiel aus dem Jahr 2000 stellt das gesamte Plangebiet als gewerbliche Baufläche dar. Zusätzlich ist innerhalb des Geltungsbereichs ein Standort, dessen Boden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet ist, gekennzeichnet. Die 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V kann aufgrund der angestrebten Mischnutzung aus Betrieben des Beherbergungsgewerbes, Schank- und Speisewirtschaften sowie Dienstleistungs- und Einzelhandelnutzungen nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt werden. Auch die Planungsinhalte der parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne, die mit diesem Bebauungsplan in einem engen zeitlichen und inhaltlichen Zusammenhang stehen, können innerhalb der



Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan

dargestellten gewerblichen Baufläche nicht umgesetzt werden. Im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung muss der Flächennutzungsplan im Anschluss an die Bebauungsplanverfahren hinsichtlich der Darstellung von gemischten Bauflächen berichtigt werden. Der Flächennutzungsplan wird daher gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB im Rahmen der Berichtigung angepasst.

2.2.5 Landschaftsplan

Dem Landschaftsplan wurde am 04.12.2000 von der Ratsversammlung mit Selbstbindungswirkung zugestimmt. Aufgabe ist die Darstellung der örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Die Ziele zur umweltverträglichen Entwicklung der Landeshauptstadt Kiel werden nach den Schutzgütern gemäß Naturschutzgesetzgebung konkretisiert.

Das Plangebiet ist als gewerbliche Baufläche dargestellt. Der südliche Teilbereich des Gesamtquartiers KoolKiel ist als öffentliche Grünfläche dargestellt. Durch die öffentliche Grünfläche verläuft in West-Ost-Richtung ein Wanderweg von gesamtstädtischer Bedeutung (Wanderweg 2. Ordnung, Verbindungsweg). Die Fläche ist von Bedeutung für den Erhalt und die Entwicklung örtlicher Verbundstrukturen.

Nördlich angrenzend an das Plangebiet ist eine gewerbliche Baufläche dargestellt, die in einem Teilbereich von der Darstellung landschaftsprägender Gehölze überlagert wird. Entlang der Gablenzstraße im Norden verläuft der Ostseeküsten-Radwanderweg.

Die Fachkarten des Landschaftsplanes beinhalten folgende, für das Bebauungsplan-gebiet relevante Aussagen:

- Karte 11 – Landschaftsbild: Lage im Landschaftsbildraum Fördeufer-Hörn, südlich angrenzend visuelle und funktionale Unterbrechung von Talzügen.
- Karte 14 – Erholung: Versorgungsgrad von Wohngebieten mit Erholungsflächen, Lage im 300m Radius um unterversorgte Wohngebiete mit Geschosswohnungen.



Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Landschaftsplan

2.2.6 Geltendes Planungsrecht und angrenzende Bebauungspläne

Im Geltungsbereich gilt der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 1017V „Kap Horn Hotel“. In diesem sind drei Vorhabengebiete „Hotel“, „Empfangs- und Veranstaltungshalle“ und „Büro“ festgesetzt. Für das Vorhabengebiet „Hotel“ gilt eine Grundfläche von 1.150 m² als Höchstmaß, eine Geschossfläche von 14.100 m² als Höchstmaß sowie eine Gebäudehöhe von 73 m über NormalhöhenNull als Höchstmaß. In dem Vorhabengebiet „Hotel“ sind ausschließlich Hotelnutzungen zulässig.

Für das Vorhabengebiet „Empfangs- und Veranstaltungshalle“ gilt eine Grundfläche von 480 m² als Höchstmaß, eine Geschossfläche von 950 m² als Höchstmaß sowie eine Gebäudehöhe von 16,5 m über NormalhöhenNull als Höchstmaß. In dem Vorhabengebiet „Empfangs- und Veranstaltungshalle“ sind ausschließlich Nutzungen zu Empfangs- bzw. Veranstaltungszwecken zulässig.

Das Vorhabengebiet „Büro“ sieht eine Grundfläche von 650 m² als Höchstmaß, eine Geschossfläche von 7.500 m² als Höchstmaß sowie eine Gebäudehöhe von 56 m über NormalhöhenNull als Höchstmaß vor. In dem Vorhabengebiet „Büro“ sind ausschließlich Büronutzungen zulässig.

In den Vorhabengebieten „Hotel“, „Empfangs- und Veranstaltungshalle“ und „Büro“ sind Schank- und Speisewirtschaften allgemein zulässig. Hotelaffine Dienstleistungsbetriebe sowie Einzelhandelsnutzungen sind ausnahmsweise zulässig, wenn sie eine

Verkaufsfläche von insgesamt 200 m² nicht überschreiten. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1017V sind die Werftbahnstraße im Westen, die Gablenzstraße im Norden sowie die Werftbahnstraße im Osten bestandskonform als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Südlich grenzen an den Geltungsbereich der vorliegenden 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 1030V und Nr. 1031V an. Die drei Bebauungspläne stehen in einem engen räumlichen und inhaltlichen Zusammenhang zueinander. Insgesamt soll ein städtebaulich und funktional aufeinander abgestimmtes Quartier am Standort entstehen.

Zurzeit gilt südlich angrenzend der weiterhin bestehende Bebauungsplan Nr. 615 vom 14. Juni 1984 an. Dieser weist ein Gewerbegebiet aus. Die als Baufeld ausgewiesene Fläche ist entsprechend der festgesetzten Grundflächenzahl (GRZ) bis zu 80 % überbaubar. Es ist eine GFZ von 1,2 festgesetzt. Es sind bis zu drei Vollgeschosse in geschlossener Bauweise zulässig. Entlang der Werftstraße sind zu erhaltende sowie zu pflanzende Bäume festgesetzt. Ferner ist innerhalb der Werftstraße eine Gasleitung ausgewiesen. An der Werftbahnstraße sind Flächen für öffentliche Parkplätze festgesetzt. Die vorhandene, südlich anschließende Grünfläche ist planungsrechtlich als Parkanlage gesichert.

Die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 615 diene innerhalb des Geltungsbereichs dem textlichen Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben, wobei KFZ- und Möbelhandelsbetriebe weiterhin zulässig sind.

An das Plangebiet grenzt im Westen der Bebauungsplan Kiel Nr. 871 an. In diesem ist eine bestehende, unmittelbar an das Plangebiet angrenzende Bahnanlage nachrichtlich übernommen. Westlich der Bahnanlage sind parallel eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage sowie eine Planstraße ausgewiesen. Daran schließt ein Kerngebiet mit einer GRZ von 0,7 und einer zulässigen Gebäudehöhe von 13 bis 20 m über vorhandenem Gelände an. In diesem benachbart zum Plangebiet liegenden Teilbereich des Kerngebietes sind Einzelhandelsbetriebe und eine Wohnnutzung ausgeschlossen. Nördlich des Kerngebietes ist die Gablenzstraße bestandskonform als öffentliche Straßenverkehrsfläche gesichert worden.

Nördlich und östlich des Plangebietes grenzen keine Bebauungspläne an. Die Zulässigkeit von baulichen Vorhaben richtet sich dort nach § 34 BauGB.

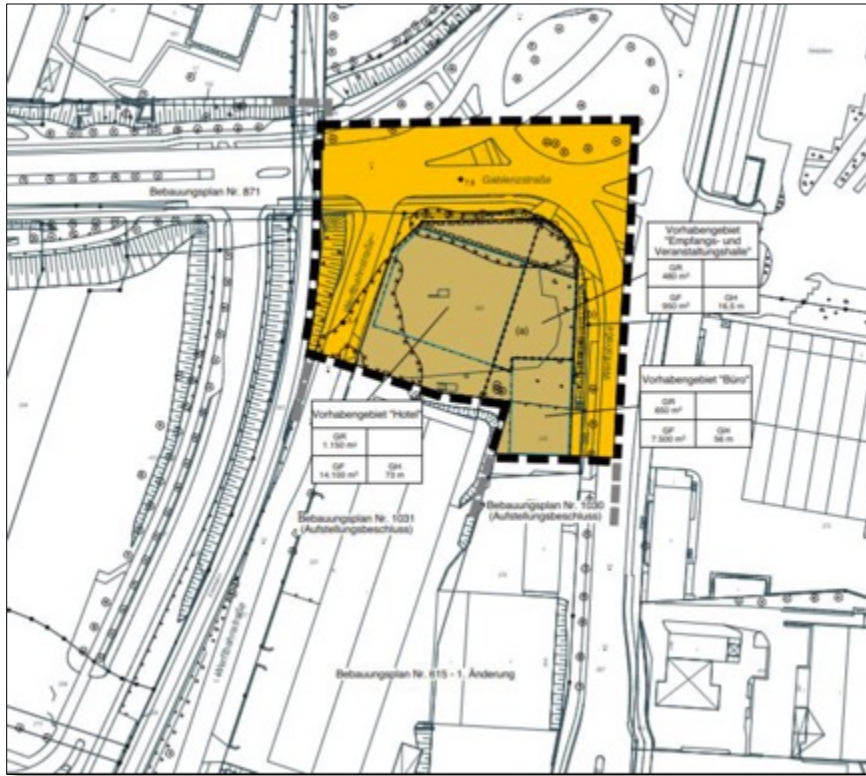


Abbildung 5: Geltendes Baurecht Bebauungsplan Nr. 1017V

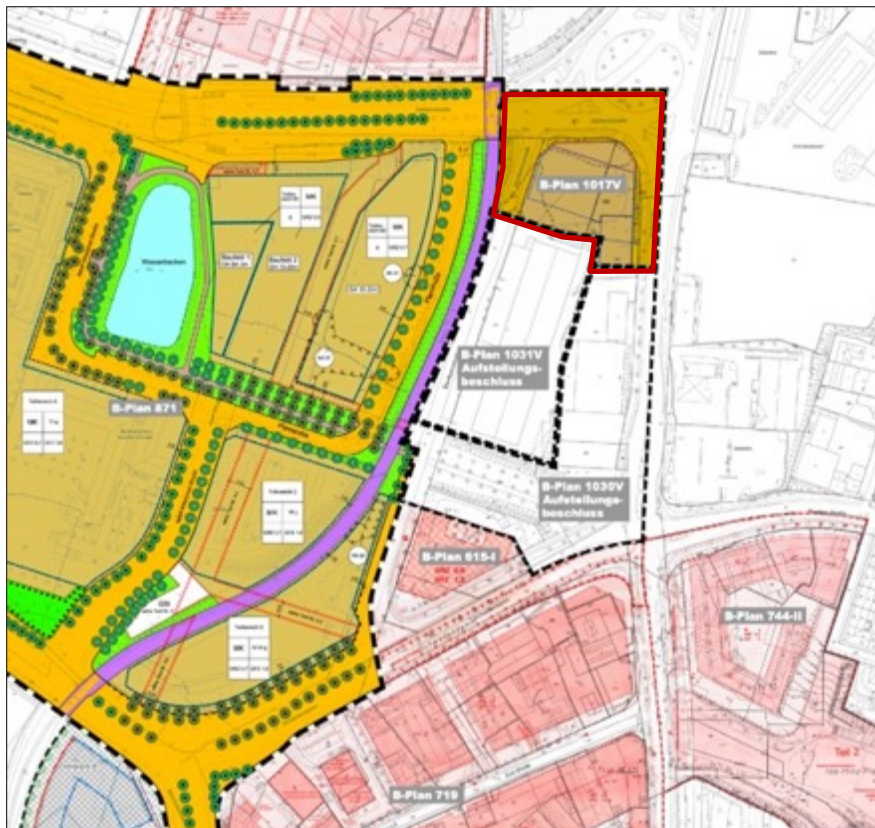


Abbildung 6: Angrenzende Bebauungspläne

2.2.7 Freiräumliches Leitbild

Im Jahre 2007 wurde durch die Interkommunale Arbeitsgemeinschaft Kiel und Umland ein gemeinsames Freiräumliches Leitbild erarbeitet. Dieses Leitbild stellt ein grünes Grundgerüst dar, an dem sich die städtebauliche Entwicklung orientieren soll. Es baut auf den Landschaftsplänen der Gemeinden und der regionalen Planung auf. Dargestellt sind die Grundzüge des Grün-Ring-Systems mit seinen Querverbindungen in die freie Landschaft. Grundsätzlich sollen die Flächen des Leitbildes nach Möglichkeit von Bebauung freigehalten werden. Das Freiräumliche Leitbild Kiel und Umland soll bei allen Planungen und Vorhaben der beteiligten Gemeinden berücksichtigt werden.

Die Bauflächen im Plangebiet sind nicht unmittelbar als zu berücksichtigender Stadt-raum im Freiräumlichen Leitbild dargestellt. Die südlich des Plangebietes vorhandene Grünfläche, die im Geltungsbereich des parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungs-planes Nr. 1030V liegt, ist jedoch als Querverbindung mit gesamtstädtischer Bedeutung festgelegt, sodass mit der städtebaulichen Planung darauf entsprechend reagiert werden muss. Die Intentionen des Freiräumlichen Leitbildes sollen ebenfalls im Bebauungsplan Anklang finden und sich in einem gesamten Freiraumkonzept wiederfinden.



Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Freiräumlichen Leitbild

2.2.8 Konkurrierendes Verfahren

Aufgrund der innerstädtischen Lage des Plangebietes und seiner dadurch vorhandenen Prominenz innerhalb der Landeshauptstadt Kiel wurden zwischen August 2018 und

Dezember 2018 im Rahmen einer Mehrfachbeauftragung mehrere Baukonzepte durch renommierte internationale Architekturbüros erarbeitet. Das hiermit durch die Landeshauptstadt Kiel verfolgte Ziel, insbesondere die Kreativwirtschaft nachhaltig zu stärken und auszubauen, war Grundlage dieses Verfahrens.

Neben der Schaffung eines prägnanten Hochpunkts im Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1017V durch ein bis zu 67 m messendes Hochhaus mit bis zu 18 Geschossen plus Sockelbau galt es, eine ganzheitliche Quartierentwicklung zu verfolgen. Das so neu zu planende Stadtquartier KoolKiel sollte sich, trotz der Schaffung eines eigenen und modernen Charakters, in die bestehende Umgebung einfügen und Anknüpfungspunkte zum Bestand aufweisen.

Die in diesem konkurrierenden Verfahren erarbeiteten Konzepte wurden durch eine Fachjury, besetzt aus Vertreter*innen der Politik und Öffentlichkeit, anerkannten Architekt*innen, Stadtplaner*innen sowie Vertreter*innen des Investors, bewertet und ein Konzept zum Sieger gekürt. Das Büro MVRDV aus Rotterdam konnte sich durchsetzen. Das vom Büro MVRDV entwickelte Konzept des Quartiers KoolKiel dient gleichzeitig als planerische Grundlage für die aufzustellenden Bebauungspläne.

2.3 Verfahren

2.3.1 Verfahrensschritte

Das Planverfahren wurde durch den Aufstellungsbeschluss vom 6. Mai 2021 eingeleitet.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung mit öffentlicher Unterrichtung und Erörterung hat nach Bekanntmachung am 05.09.2022 vom 12.09.2022 bis 23.09.2022 stattgefunden. Ferner wurde der Bebauungsplan-Vorentwurf am 14.09.2022 in der Sitzung des Ortsbeirates Gaarden vorgestellt und der interessierten Öffentlichkeit Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Der Ortsbeirat stimmte dem Bebauungsplan mehrheitlich zu.

2.3.2 Kinder- und Jugendbeteiligung

Bei der Öffentlichkeitsbeteiligung zu Bauleitplanungen sind nach § 3 Abs. 1 Satz 2 BauGB auch Kinder und Jugendliche in die Unterrichtung und Erörterung der Planung einzubeziehen. § 47 f der Gemeindeordnung (GO) für Schleswig-Holstein sieht darüber hinaus eine angemessene Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei denjenigen Planungen und Vorhaben vor, die ihre Interessen berühren.

Durch die vorliegende Planung sind im Zusammenhang mit den vorhabenbezogenen Bebauungsplänen 1. Änderung Nr. 1017V, Nr. 1030V und Nr. 1031V, die die planungsrechtliche Ausweisung von Wohn- und Gewerbenutzung sowie Dienstleistungsbetrieben zum Ziel hat, die Belange von Kindern und Jugendlichen absehbar mittelbar betroffen (Wohnungsbau, Wohnquartier, Quartiersentwicklung, Sport-, Spiel-, und Freizeitflächen, Sicherheit, Querungshilfen, Wegeverbindungen usw.). Nach Artikel 3 Abs. 1 UN-Kinderrechtskonvention ist das Wohl des Kindes vorrangig zu berücksichtigen. Entsprechende Regelungen zur späteren Kinder- bzw. Jugendbeteiligung, wie z.B. bei

der Gestaltung der Frei-, Spiel-, Sport- und Aufenthaltsflächen werden in die Durchführungsverträge der Bebauungspläne entsprechend aufgenommen. Zu diesem Zeitpunkt wird von einer gesonderten Kinder- und Jugendbeteiligung abgesehen. Kinder und Jugendliche werden jedoch im Rahmen der vom Gesetzgeber geregelten förmlichen Beteiligung als Teil der Öffentlichkeit mit beteiligt.

Dabei wird besonders auf eine kinder- bzw. jugendgerechte Sprache geachtet. Geeignete Kommunikationskanäle und Medien werden für die Informationsweitergabe genutzt, zum Beispiel durch die Einbindung von Sozialraumakteur*innen und sozialen Medien. Es existieren Ansprechpersonen, die Fragen von Kindern/Jugendlichen zum Vorhaben angemessen und vollständig beantworten.

3. PLANGEBIET

3.1 Lage / Abgrenzung / Größe / Eigentumsverhältnisse

Das Plangebiet der 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V liegt südlich der Hörn am östlichen Rand des Stadtteils Südfriedhof im Übergangsbereich zum Stadtteil Gaarden. Das Vorhaben erstreckt sich zwischen der Werftbahnstraße, der Gablenzstraße und der Werftstraße. Im Osten, jenseits der Werftstraße, sowie im Süden befinden sich gewerblich genutzte Flächen, die u. a. zwei Tankstellen beherbergen. Die südlich angrenzenden gewerblich genutzten Flächen werden gemeinsam mit dem vorliegenden Bebauungsplan als funktionsgemischtes Gesamtquartier neu qualifiziert werden.

Das Plangebiet der 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V umfasst rund 9.540 m², wobei der Größe des Vorhabengebietes ca. 4.100 m² beträgt. Zusammen mit den südlich angrenzenden, parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen Nr. 1030V und 1031V wird an dieser Stelle das neue Quartier KoolKiel mit einer Gesamtgröße von rund 21.700 m² geschaffen.

Die Flurstücke 285 und 232 der Gemarkung Kiel-N befinden sich im Eigentum der Vorhabenträgerin.



Abbildung 8: Lage der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1017V (Kartengrundlage LHK)

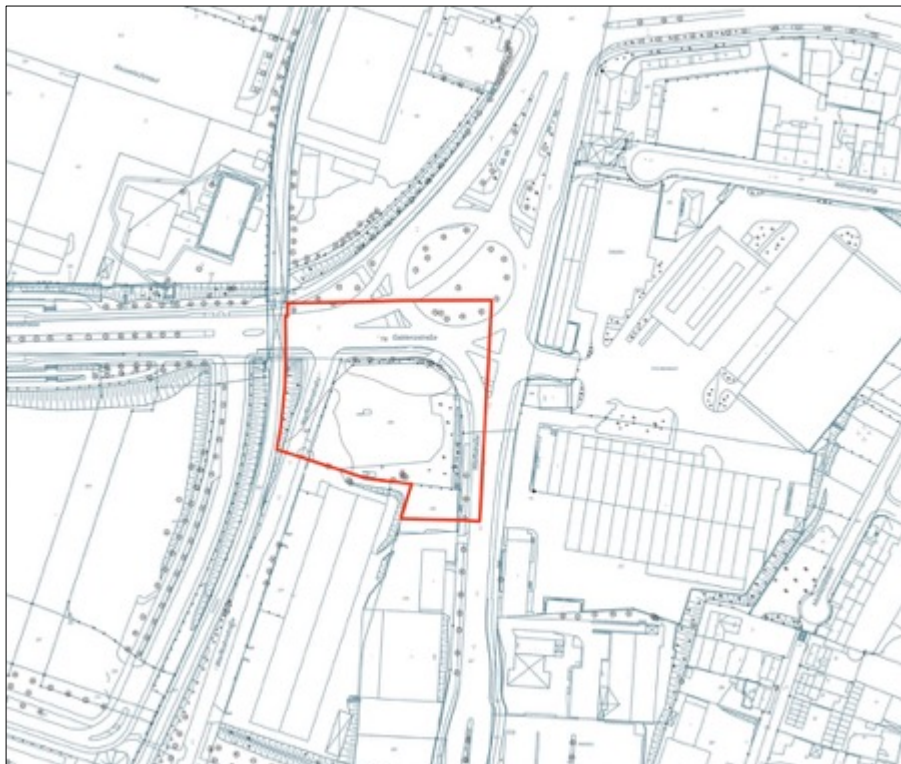


Abbildung 9: Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1017V

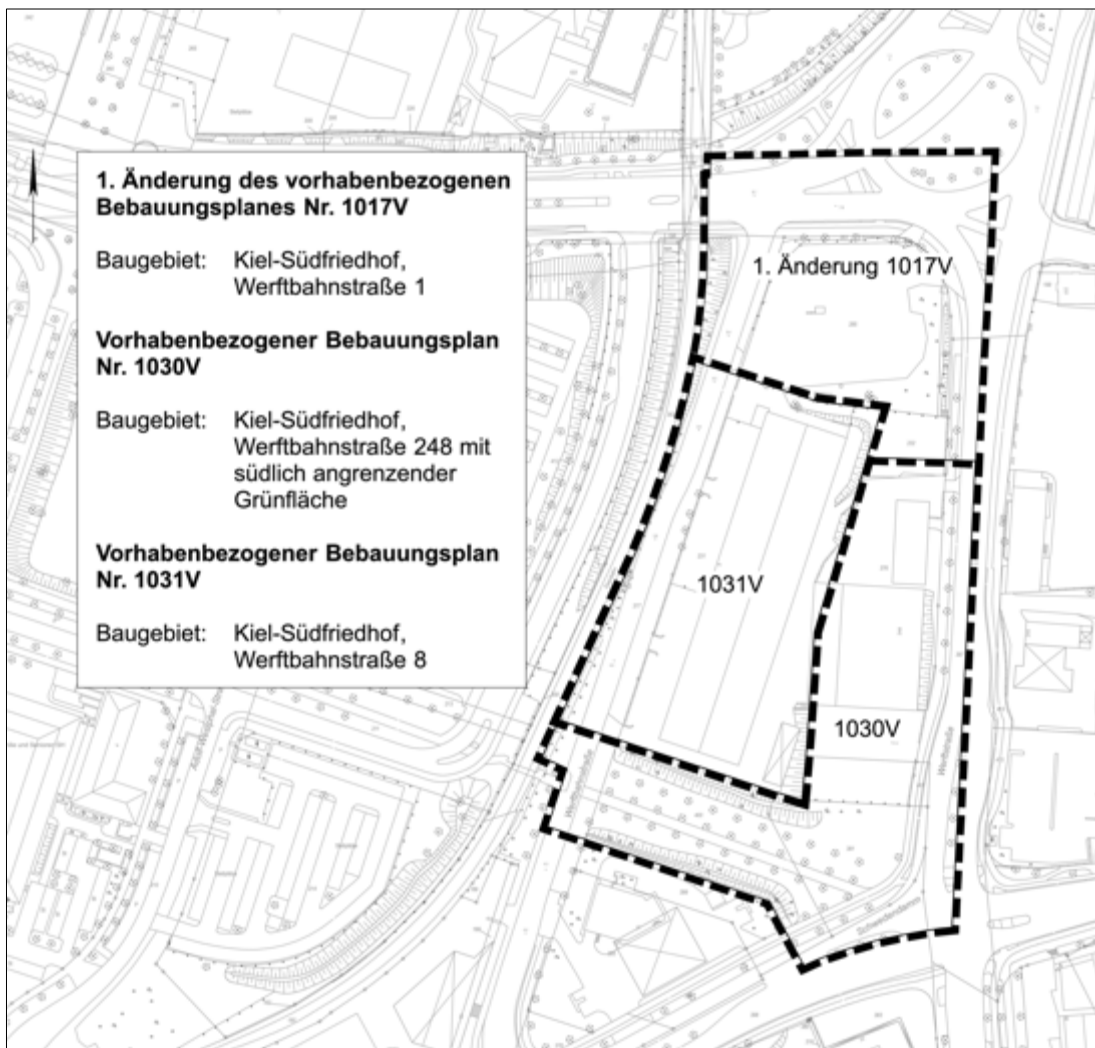


Abbildung 10: Übersichtsplan der Geltungsbereiche

3.2 Bestandssituation

Nutzungsstruktur, Biotoptypen, Bäume, Artenschutz

Das Plangebiet umfasst die Fläche des Vorhabens sowie die westlich, nördlich sowie östlich angrenzenden Verkehrsflächen. Die Fläche für das geplante Vorhaben wurde bis vor wenigen Jahren für den Handel mit gebrauchten Pkw genutzt und ist derzeit, ohne Nutzung. Unterhalb der Vorhabenfläche befindet sich ein Tiefbunker, der zurückgebaut wird. Die Vorhabenfläche ist geprägt von versiegelten, vegetationsarmen oder vegetationsfreien Teilflächen sowie Ruderalflächen. Entlang der Werftbahn-, Gablenz- und Werftstraße umsäumen Straßenbäume die Vorhabenfläche. Der Süden und Osten der Fläche ist mit Gehölzen und heimischen Baumarten bestanden.

Im Plangebiet sind keine naturschutzfachlich wertgebenden Biotope vorhanden. Ein großer Teil der Fläche ist bereits versiegelt.

Im Bereich des geplanten Vorhabens wurden 41 Bäume kartiert. Bäume auf Flächen, für die in Bebauungsplänen eine entgegengesetzte Nutzung festgesetzt ist, unterliegen nicht dem Schutz der Baumschutzsatzung. Unter Berücksichtigung der Festsetzung einer entgegenstehenden Nutzung des Bebauungsplanes 615 (überbaubare Grundstücksfläche) wurden im Bereich des geplanten Vorhabens 14 Bäume ermittelt, die einem Schutzstatus gemäß Baumschutzsatzung unterliegen. 11 Bäume (Robinien) am westlichen und nördlichen Rand der Vorhaben-Fläche sind als Ersatzpflanzungen geschützt (§3 Abs. 1f der Baumschutzsatzung). Ein Baum (Weißdorn, mehrstämmig) ist gem. §3 Abs. 1c geschützt; zwei Linden an der Werftstraße unterliegen dem Schutz gem. §3 Abs. 1a und d.

Nur die beiden Linden an der Werftstraße weisen Baumhöhlen auf, die für Gehölzhöhlenbrüter geeignet sind. Aushöhlungen oder gespaltene Äste der anderen Gehölze weisen keine Eignung als Quartierstandort für Fledermäuse oder als Bruthöhle für Vögel auf.

Nester oder Horste von Brutvögeln wurden nicht festgestellt. Nester von Gehölzfrei-, Gehölzhöhlen- und Gebüschbrütern lassen sich in den Gehölzen dennoch nicht abschließen.

Im Inneren des Tiefbunkers wurden 23 Wasserfledermäuse nachgewiesen. Der Bunker wurde von Wasserfledermäusen als Winterquartier genutzt. Die Populationsgröße betrug bis zu 50 Tiere. Der Bunker wurde im Sommer 2018 verschlossen. Zeitgleich zum Bunkerverschluss wurden als FCS-Artenschutzmaßnahmen (engl. favorable conservation Status; auch: Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes) nach dem Bundesnaturschutzgesetz zwei noch verschlossene Bunker in Kiel in der Rendsburger Landstraße und am Funkstellenweg geöffnet und für Wasserfledermäuse aufgewertet.

Verkehr

Das Plangebiet grenzt im Norden an die Gablenzstraße, im Osten an die Werftstraße und im Westen an die Werftbahnstraße und wird über diese erschlossen. Unmittelbar westlich der Werftbahnstraße verläuft die oberirdische Bahntrasse. An dieser Stelle soll ggf. die Trasse der zukünftigen Stadtbahn über die Werftbahnstraße an das Bahnnetz angebunden werden.

Boden

Ergänzend zu bereits vorliegenden Aufschlüssen dokumentieren sechs Kleinrammbohrungen und sechs Drucksondierungen aus dem Jahr 2019 unterhalb der zum Teil vorhandenen Oberflächenbefestigung heterogen zusammengesetzte Auffüllungen von großer Mächtigkeit. Dabei handelt es sich vorwiegend um Sande mit rolligen Eigenschaften, die in einzelnen Bereichen schluffige und kiesige Anteile aufweisen. Unterhalb von abschnittsweise auftretenden, bindigen Auffüllungshorizonten konnten Torfe ausfindig gemacht werden, die wiederum von Sanden und Beckenschluffen unterlagert werden. Die Torfschicht, die durch ihre geringe Durchlässigkeit grundwasserstaudend wirkt, ist im Baufeld nahezu flächig vorhanden.

In den Sanden unterhalb der Torfschicht und in den aufgefüllten Böden oberhalb der Torfschicht wurde Grundwasser lokalisiert, das jedoch nicht als betonangreifend eingeschätzt wird. In saisonaler Abhängigkeit befindet sich der obere Grundwasserleiter in den Auffüllungsschichten zwischen 3 m und 6 m unter Geländeoberkante, entsprechend zwischen ca. + 2 m üNN und + 3 m üNN.

Eine Versickerung von anfallendem Niederschlagswasser ist innerhalb des Plangebietes grundsätzlich möglich. Es besteht allerdings die Gefahr, dass sich versickerndes Niederschlagswasser zeitweise auf den wenig durchlässigen Auffüllungshorizonten aufstaut. Je nach Tiefenlage der bindigen Schichten ist mithin mit lokalen Wasserständen bis nah an die Geländeoberkante zu rechnen.

Die Böden im Plangebiet sind als bautechnisch geeignet einzustufen, sofern der wenig tragfähigen Auffüllungs- und Torfschicht mithilfe einer tiefen Gründung des Gebäudekomplexes entgegengewirkt wird. Unterhalb des Torfes sind tragfähige Sande zu erwarten, die sich durch eine überwiegend mitteldichte Wechsellagerung aus Beckenschluff und Beckensand auszeichnen. Aus wirtschaftlichen Gründen und aufgrund der lokalen Schadstoffbelastung erscheint der Austausch nicht tragfähiger Schichten gegen einen Füllboden als wenig sinnvolle Alternative.

Altlasten

Auf dem Grundstück an der Gablenzstraße / Ecke Werftbahnstraße befand sich zwischen den Jahren 1935 und 1988 ein Tankstellenbetrieb. Bereits im Jahr 1942 wurden sieben unterirdische Kraftstofftanks auf dem Grundstück betrieben und bis zu 235.000 Liter Kraftstoff (Stand 1963) gelagert. Laut Zeitzeugenaussagen, Mängellisten und Ordnungsverfügungen des Tiefbauamtes bestanden viele Jahre lang Missstände bezüglich der Fassung und Reinigung des Oberflächenwassers und des Abwassers aus der Wagenwäsche. Mindestens bis in das Jahr 1978 konnten diese potenziell mit Ölen, Kraftstoffen und verschiedenen Lösungsmitteln belasteten Wässer insbesondere im Bereich der südwestlichen Grundstücksgrenze ungereinigt in den Untergrund versickern. Im Jahr 1988 wurden die Tankstelle einschließlich ihrer Nebengebäude, sowie die unterirdischen Kraftstofftanks abgebrochen und beseitigt.

Während des Rückbaus der Tanks wurden organoleptische Auffälligkeiten beobachtet, woraufhin orientierende Bodenuntersuchungen veranlasst wurden. Im Ergebnis wurden maximale Gehalte an Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) von 5.780 mg/kg Trockensubstanz (TS) in einer Tiefe von 3,0 bis 3,5 m unter Gelände (uG) im Bereich der

südwestlichen Grundstücksgrenze nachgewiesen. Sensorisch auffälliger Boden wurde bis in Tiefen von ca. 6,70 m beobachtet.

Die PAK- bzw. MKW-Gehalte überschreiten die Vorsorge- und Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) bereichsweise deutlich. Daher besteht eine Gefährdung der Schutzgüter Boden und Grundwasser. Die Schwerpunkte der Verunreinigungen liegen im Süden im Bereich der ehemaligen Diesel-Hochbehälter sowie im Bereich der Wasch- und Lagerhalle. Im Norden sind Verunreinigungsschwerpunkte im Bereich der ehemaligen Kraftstofftanks und der Zapfanlage vorhanden. Es ist davon auszugehen, dass sich die Verunreinigungen nach Süden und Westen über die Grundstücksgrenzen hinaus ausdehnen.

Im Rahmen einer im Jahr 2007 durchgeführten Gefährdungsabschätzung wurde festgestellt, dass die Verunreinigung des Bodens und des oberflächennahen Grundwassers durch MKW, PAK und BTEX (GEOC 2007) eine erhebliche laterale und vertikale Ausdehnung besitzt und sehr wahrscheinlich auf das nach Süden angrenzende Betriebsgelände an der Werftstraße übergreift.

Im Vorwege der geplanten Bebauung der Grundstücke wurde die Erstellung eines Gutachtens (Detailuntersuchung des Altstandortes AS 283, ehemals Tankstelle der Fa. Franz Ritter, Gablenzstraße / Ecke Werftbahnstraße 24143 Kiel) beauftragt, um die vertikale und horizontale Abgrenzung der Boden- und Grundwasserverunreinigungen zweifelsfrei bestimmen und in die Planung einstellen zu können. Ziel der vorliegenden Untersuchung ist die abschließende Eingrenzung der Verunreinigung am Standort und eine abschließende Abschätzung der Gefährdung für die Schutzgüter „Mensch“ und „Grundwasser“ sowie eine Bewertung der Betroffenheit Dritter, insbesondere im Hinblick auf die Feststellung der Menge und räumlichen Verteilung der Schadstoffe, ihrer mobilen oder mobilisierbaren Anteile, ihrer Ausbreitungsmöglichkeiten in Boden, Gewässer und Luft sowie der Möglichkeit ihrer Aufnahme durch Menschen, Tiere und Pflanzen.

Um die laterale und vertikale Ausbreitung der Schadstoffe im Boden und im Grundwasser näher einzugrenzen, wurden auf dem Grundstück weitere 13 Bohrsondierungen bis in 6,0 m uG bzw. 7,0 m uG durchgeführt. Insgesamt wurden 88 Bodenproben entnommen (je Meter, bei Schichtwechsel oder bei sensorischen Auffälligkeiten). Sechs Rammkernsondierungen wurden zu PVC-Rammpegeln (DN50) mit je 2 m Filterlänge ausgebaut, die anschließend beprobt wurden. Die Durchführung der Sondierungen, die Bodenprobenahme sowie die Entnahme der Grundwasserproben erfolgte im Zeitraum vom 20. November bis 24. November 2008 bzw. am 26. November 2008 (Grundwasserbeprobung).

Gefährdungsabschätzung Schutzgut Mensch:

Auf Grund der hohen MKW- und PAK-Gehalte in oberflächennahen Einzelproben ist davon auszugehen, dass Schadstoffe bei trockenen und windigen Wetterlagen aufgewirbelt werden und - je nach Windrichtung - in den Bereich der Fußgängerwege an der Werftbahn- und Gablenzstraße gelangen und dort von Passanten über die Atemwege aufgenommen werden. Da die Exposition der Geh- und Fahrradwegbenutzer*innen aufgrund der geringen Verweildauer gering ist, dürfte trotz der hohen Gehalte keine Gefährdung des Schutzgutes „menschliche Gesundheit“ über den Wirkungspfad Boden-Mensch gegeben sein. Jedoch erzeugte die Staubentwicklung bei entsprechenden Witterungsbedingungen eine unmittelbare Schadstoffexposition für die Kund*innen und Mitarbeiter*innen des vormals dort angesiedelten Kfz-Handels. Aus gutachterlicher Sicht standen die spezifischen Gegebenheiten (hohe Schadstoffgehalte im Oberboden, fehlende Flächenversiegelung) vor diesem Hintergrund nicht im Einklang mit der damaligen Zwischennutzung.

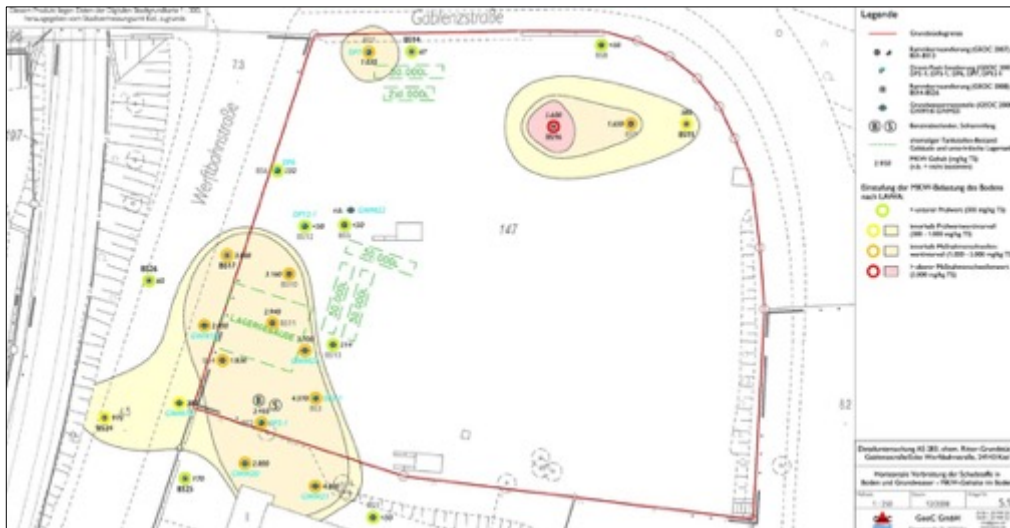


Abbildung 11: Einstufung der MKW-Belastung des Bodens nach LAWA

Gefährdungsabschätzung Schutzgut Grundwasser:

Das oberflächennahe Grundwasser ist im westlichen und südwestlichen Bereich der Fläche erheblich mit PAK belastet. Im südlichen Bereich der Fläche sowie auf der dort angrenzenden Fläche überschreiten die PAK-Gehalte den obere Maßnahmenschwellenwert der LAWA; die MKW-, BTEX- und PAK-Gehalte überschreiten die in der BBodSchV festgelegten Prüfwerte um ein Vielfaches. Teilweise liegen die PAK- und MKW-Verunreinigungen bereits in der grundwassergesättigten Bodenzone.

Die Hauptschadensbereiche liegen im Süden im Bereich der ehemaligen Diesel-Hochbehälter sowie im Bereich der Wasch- und Lagerhalle. Im Norden liegen Verunreinigungsschwerpunkte im Bereich der ehemaligen Kraftstofftanks und der Zapfanlage. Die Verunreinigungen dehnen sich nach Süden und Westen über die Grundstücksgrenze auf benachbarte Flächen aus. Durch die nach Westen gerichtete Grundwasserströmungsrichtung sind ausweislich der im Bereich der Werftbahnstraße nachgewiesenen PAK-Gehalte erhebliche Schadstoffmengen auch nach dorthin verlagert worden.

Trotz der z.T. erheblichen MKW-Gehalte und ihrer flächenhaften Verbreitung im Boden, wurden MKW in nur zwei Grundwasserproben im südwestlichen Schwerpunktbereich

der Verunreinigungen nachgewiesen. Somit ist der Schluss zu ziehen, dass nur geringe MKW-Mengen freigesetzt und mit dem Grundwasser verlagert werden.

Dagegen sind im Grundwasser hohe PAK-Gehalte nachzuweisen. Da keine unbelastete Überdeckung des oberflächennahen Grundwassers vorhanden ist, können Schadstoffe ungehindert mit dem eindringenden Sickerwasser in das Grundwasser gelangen. Insbesondere im südlichen Abschnitt der Fläche ist auf Grund des geringen Anteils bindiger Ablagerungen mit einer vergleichsweise hohen Sickerwasserrate zu rechnen.

Da auf Grund der fehlenden Oberflächenversiegelung und der hohen Durchlässigkeit mit einer geringen Verweildauer des Sickerwassers gerechnet werden muss, ist ein natürlicher Abbau der Schadstoffe zu vernachlässigen. Entsprechend lassen die Chromatogramme der MKW-Grundwasseranalysen ausweislich der deutlichen n-Alkan-Peaks keine Hinweise auf einen mikrobiologischen Abbau erkennen.

Die bereits vermutete Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser über den Wirkungspfad Boden-Grundwasser wird mit den vorliegenden Untersuchungen bestätigt. Eine Gefährdung von Trinkwasserfassungen ist jedoch nicht gegeben. Damit liegt im westlichen und südwestlichen Bereich der Fläche eine Gefährdung des Schutzgutes Grundwasser vor. Über den Grundwasserpfad findet eine ständige Ausbreitung der PAK nach Westen und Südwesten statt.



Abbildung 12: Einstufung der PAK-Belastung des Bodens nach LAWA

Betroffenheit Dritter:

Durch die Ausbreitung der Schadstoffe auf benachbarte Bereiche werden Sachgüter von Dritten erheblich geschädigt. Die Ausbreitung der Verunreinigungen in den Bereich der Werftstraße führt zu Investitionshemmnissen und Inanspruchnahmerisiken bei Tiefbauarbeiten.

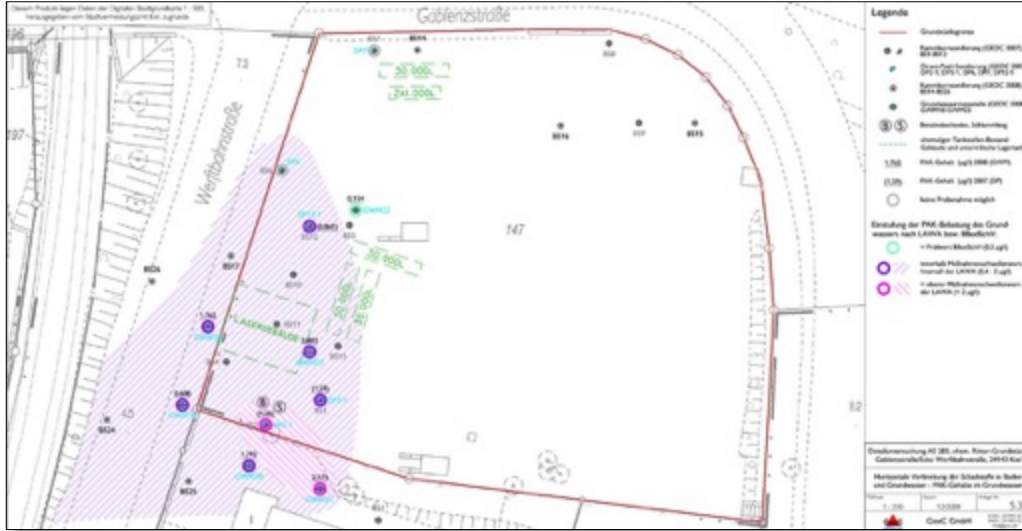


Abbildung 13: Ermittlung der PAK-Belastung des Grundwassers nach LAWA/ BBodSchV

Zusammenfassend kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die festgestellten Verunreinigungen des Bodens und des oberflächennahen Grundwassers durch MKW und PAK im Rahmen der vorliegenden Bearbeitung räumlich eingegrenzt werden konnten. Es ist festzustellen, dass sowohl der Oberboden als auch tiefere Bereiche des Untergrundes sowie das Grundwasser erheblich mit MKW und insbesondere PAK belastet sind. Es wird daher empfohlen, die gesamte Fläche möglichst kurzfristig zu versiegeln und mit einer Oberflächenentwässerung zu versehen. So könnte die gegenwärtige Nutzung bestehen bleiben. Weiterhin sollte das am westlichen und südlichen Rand der Fläche abströmende Grundwasser mit einer Drainage gefasst und in einer mobilen Aufbereitungsanlage gereinigt werden. Da Laufzeiten und Kosten für die Grundwasseraufbereitung jedoch kaum zu kalkulieren sind, können die Verunreinigungen auch ausgekoffert werden. Dabei ist nach überschlägiger Abschätzung mit ca. 3.000 m³ (ca. 6.000 t) verunreinigten Bodens zu rechnen. Sämtliche Erd- und Tiefbaumaßnahmen sind fachgutachterlich zu überwachen und das Aushubmaterial entsprechend der Regelungen der LAGA zu beproben und zu entsorgen. Weiterhin sollten die durchgeführten Messungen fortgeführt und die Grundwassermessstellen bis auf weiteres zweimal jährlich beprobt werden.

Eine Teilfläche (ca. 760 m²) an der Werftbahnstraße wurde 2012 dauerhaft asphaltiert, da damals für diese Fläche eine Parkplatznutzung vorgesehen war. Der unterirdische und oberflächennahe Bunker wurde von der Versiegelung ausgenommen, da in diesem Bereich eine Versickerung nahezu ausgeschlossen werden kann. Eine Restfläche von ca. 1.300 m² wurde temporär mit PEHD- Dichtungsbahnen abgedeckt und für eine Rasenansaat vorbereitet. Unter der Voraussetzung, dass das Grundstück zukünftig ausschließlich als gewerbliche Fläche genutzt wird, ist eine Versiegelung der Fläche nach Aussage der unteren Bodenschutzbehörde als Sicherungsmaßnahme ausreichend. Der Wirkungspfad Boden-Mensch sowie der Pfad Boden-Grundwasser würden mit dieser Maßnahme unterbrochen.

Kampfmittel

Gemäß Auskunft des Kampfmittelräumdienstes muss davon ausgegangen werden, dass evtl. eine Kampfmittelbelastung im Plangebiet vorliegt. Vor Beginn von Erdarbeiten ist daher die betroffene Fläche auf Kampfmittelfreiheit zu überprüfen.



Abbildung 14: Bestandssituation des Plangebietes mit Umgebung (Luftbild LHK)

3.3 Städtebauliche / räumliche Analyse

Der Geltungsbereich der 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V befindet sich im Westen des Stadtteils Kiel-Gaarden, unmittelbar südöstlich der Kieler Hörn. Das Plangebiet ist dreiseitig von Straßenverkehrsflächen umgeben. Nördlich schließt der Kreuzungsbereich bzw. der Kreisverkehr Gablenzstraße und östlich die Werftstraße an. Westlich wird der Geltungsbereich durch die Werftbahnstraße und die Bahngleise begrenzt. Im Süden grenzen weitere, derzeit baulich genutzte Flächen, an, die durch die ebenfalls in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 1030V und 1031 mit Wohn- und Gewerbenutzungen, Dienstleistungsbetrieben, Einzelhandelsnutzungen sowie Anlagen für soziale Zwecke qualifiziert werden sollen. Jenseits der Werftstraße befinden sich größere Gewerbestrukturen der KVG – Kieler Verkehrsgesellschaft mbH.

Der Standort profitiert von seiner Lagegunst in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum, weist jedoch in seinem Umfeld bislang sehr diverse, wenig urbane Baustrukturen auf. Die Umgebung ist insbesondere durch hallenartige Baustrukturen geprägt:

- Östlich der Werftstraße ist der Betriebshof der Kieler-Verkehrsgesellschaft angesiedelt. Südlich daran schließen eine Tankstelle sowie ein Lebensmittelmarkt an. Diese Nutzungen gehen mit den üblichen, großflächigen versiegelten Flächen für den motorisierten Individualverkehr einher.
- Westlich der Werftbahnstraße befindet sich das im Jahre 2017 realisierte Hörnbad.
- Südlich des Geltungsbereichs befinden sich gewerbliche Nutzungen, die jedoch im Zusammenhang mit der weiteren Quartierentwicklung überplant bzw. in Teilen in die Neuentwicklung einbezogen werden und im Süden durch einen bestehenden öffentlichen Grünzug von benachbarten baulichen Nutzungen abgegrenzt werden.

3.4 Denkmalschutz

Das Plangebiet befindet sich im Umgebungsschutzbereich folgender nach §§ 2 und 8 Denkmalschutzgesetz Schleswig-Holstein (DSchG SH) geschützten Kulturdenkmale:

- Sachgesamtheit Straßenbahnbetriebshof ON 43998, Werftstraße 233-243,
- Ehemaliger Luftschutzbunker ON 11352, Werftstraße 231.

Gemäß § 12 Abs. 1 DSchG bedürfen Veränderungen der Umgebung eines Kulturdenkmals, wenn sie geeignet sind dessen Eindruck wesentlich zu beeinträchtigen, der Genehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde. Das Vorhaben stellt eine denkmalrechtlich genehmigungspflichtige Maßnahme dar.

Es ist auf eine hohe gestalterische Qualität der Fassadenplanung und Außenanlagen der Gebäude gemäß des Wettbewerbsentwurfs zu achten. Die untere Denkmalschutzbehörde ist bei Abstimmungen zu Gestaltung und Materialien der Fassaden und Freiflächen zu beteiligen.

Im Plangebiet selbst befinden sich keine Kulturdenkmale.

Archäologie

Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümer*innen und die Besitzer*innen des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiter*innen der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben.

4. PLANINHALT UND FESTSETZUNGEN

4.1 Planvorhaben / städtebauliches Konzept

Im Rahmen der durchgeführten Mehrfachbeauftragung zur architektonischen Gestaltung wurde ein Gesamtkonzept prämiert, das den besonderen städtebaulichen Herausforderungen des Standorts gerecht wird und gleichzeitig ein neues, qualitativ hochwertiges und funktionsgemischtes Quartier für Kiel entwickelt. Das Gesamtquartier Kool-Kiel zwischen Werftbahnstraße und Werftstraße wird in drei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen planungsrechtlich umgesetzt.

Den städtebaulichen Auftakt des Gesamtquartiers KoolKiel bildet die vorliegende 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1017V für das nördliche Grundstück, auf dem der geplante Hochpunkt eine Landmarke im Stadtbild Kiels bilden wird. Für das Plangebiet wurden mit dem am 19.11.2020 in Kraft getretenen vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1017V die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung einer Hotel- und Büronutzung geschaffen. Da jedoch kein Betreiber für die angedachten Nutzungen gefunden wurde, wurde das Nutzungskonzept des Vorhabengebietes angepasst. Die aktuellen Planungen zur künftigen Nutzung sehen zwei Hotels, ein Boarding House, Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen sowie gastronomische Einrichtungen vor, die in einem 21-geschossigen, einem 15-geschossigen Hochpunkt sowie einem die beiden Gebäude verbindenden zweigeschossigen Sockelbau untergebracht werden. In dem nordwestlich befindlichen 21-geschossigen Hochpunkt sind in den zwei überhöhten Erdgeschossen integrierte Nutzungen im gewerblichen und gastronomischen Sektor geplant. In den darüberliegenden Geschossen ist ein Hotel sowie ein Boarding House angedacht. In dem südöstlichen 15-geschossigen Hochpunkt ist ein Hotel geplant, ergänzt um integrierte Nutzungen im Dienstleistungs- und Einzelhandelssektor sowie Lager- und Fahrradstellflächen in den ersten beiden Geschossen.

Diese neue planerische Zielsetzung kann im Geltungsbereich des Bebauungsplanes auf Grundlage des bestehenden Planrechts nicht umgesetzt werden, weshalb die 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V erforderlich ist.

Mit dem südlich angrenzenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 1030V werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Wohnnutzung sowie soziale Einrichtungen im Bereich entlang der Werftstraße geschaffen. Es sind drei sechsgeschossige Punkthäuser mit öffentlich geförderten Wohnungen sowie ein verbindender dreigeschossiger Sockelbau mit freifinanzierten Wohnungen geplant. Im Erdgeschoss des Sockelbaus sind gewerbliche Wohnungen, eine Tagespflege sowie Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen vorgesehen.

Gemäß dem Gesetz über die Wohnraumförderung in Schleswig-Holstein (Schleswig-Holsteinisches Wohnraumförderungsgesetz - SHWoFG) vom 25. April 2009 ist es das Ziel, den geförderten Mietwohnungsbau mit Mietpreis- und Belegungsbindungen für Haushalte mit geringen und mittleren Einkommen zu stärken. Durch Beschluss der Ratsversammlung vom 18.01.2018 sind mindestens 30 % der zusätzlich zu erstellen- den Wohnfläche als geförderter Wohnraum herzustellen und entsprechend zu nutzen bzw. zu vermieten, um die Wohnraumversorgung für die Kieler Bevölkerung insbesondere in innerstädtischen Lagen und im preisgünstigen Segment zu sichern. Der Funktionsplan legt abweichend davon fest, dass innerhalb des Gesamtquartiers KoolKiel ein Anteil von mindestens 30 % der wohnlich genutzten Geschossfläche im geförderten Mietwohnungsbau errichtet werden soll (geplant sind ca. 42 %). Zusätzlich sind freifinanzierte Mietwohnungen und Eigentumswohnungen vorgesehen. Mit dem angestrebten Wohnungsmix wird auch sichergestellt, dass sich im Quartier KoolKiel eine ausgewogene Sozialstruktur entwickelt. Zum jetzigen Zeitpunkt ist geplant, die Wohnungen des geförderten Mietwohnungsbaus vollständig im östlichen Teilbereich des Gesamtquartiers, und damit innerhalb des Geltungsbereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1030V, zu realisieren. Dafür ist geplant, den Anteil von mindestens 30 % geförderten Mietwohnungen in dem dritten Geschoss des Sockelbaus sowie in den drei Solitärbauten in diesem Bereich des Quartiers herzustellen. Über einen gesonderten Vertrag wird die Herstellung des vorgegebenen Anteils an öffentlich gefördertem Wohnraum gesichert. Weitergehende Vorgaben zu den Wohnungsgrößen, der

Verortung oder einer möglichen Verteilung der öffentlich geförderten Wohnungen innerhalb des Gesamtquartiers KoolKiel stellen keinen Regelungsgegenstand des Bebauungsplanes dar. Konkrete Abstimmungen erfolgen zwischen der Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V. und der Vorhabenträgerin.

Der Sockelbau des Neubaus im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1030V besteht aus einem Geschoss, das von der Werftstraße aus unter dem Gelände liegt und sich zur Platzsituation im zentralen Teil des Gesamtquartiers KoolKiel ebenerdig öffnet. Das Geschoss beherbergt auf der östlichen Gebäudeseite zur Werftstraße Abstellräume und Fahrradabstellplätze sowie auf der westlichen Gebäudeseite Maisonettewohnungen sowie darüberliegende eingeschossige gewerbliche Wohnungen mit zum zentralen Platz ausgebildeten Loggien. Auf der östlichen sowie südöstlichen Gebäudeseite zur Werftstraße befinden sich angrenzend eine Tagespflege und ergänzende Gewerbe-, Büro und Einzelhandelseinheiten. In dem dritten Geschoss des Sockelbaus sind öffentlich geförderte Wohnungen geplant. Das Geschoss wird durch zwei Patios in drei Gebäudeteile gegliedert und durch hieran anschließende Gemeinschaftsräume ergänzt. In den drei Solitärbauten sind die öffentlich geförderten Wohnungen vorgesehen.

Die gemäß dem Entwurf der „Satzung der Landeshauptstadt Kiel über die Anlage und Unterhaltung von Spielplätzen für noch nicht schulpflichtige Kinder“ ermittelten Kleinkinderspielflächen (ca. 1.600 m²), deren Bedarf sich durch die geplanten Wohnungen in den Bebauungsplänen Nr. 1030V und 1031V ergibt, können aufgrund fehlender Flächenpotenziale auf dem Projektgelände KoolKiel nicht vollumfänglich untergebracht werden. Geplant ist die Realisierung einer gemeinschaftlichen Spielfläche von 550 m² für das Gesamtquartier KoolKiel im Innenhof zwischen den Neubauten der Bebauungspläne Nr. 1030V und 1031V. Um trotz des engen Grundstückszuschnitts und geringer Flächenpotenziale innerhalb des Gesamtquartiers KoolKiel weitere Freiräume für Kinder zu schaffen, werden anderweitig fungierende Flächen von ca. 800 m², wie z.B. Feuerwehraufstellflächen und Zuwegungen im Innenhof, als beispielbare Flächen ausgestaltet.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 1030V soll zusätzlich eine südlich vorgelagerte öffentliche Grünfläche/Parkanlage gesichert werden, die eine wichtige Ost-West Verbindung im Stadtgefüge darstellt.

Im Rahmen des ebenfalls südlich angrenzenden und parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 1031V sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Entwicklung eines Wohnquartiers, ergänzt um gewerbliche Nutzungen, geschaffen werden. Das geplante Gebäude besteht aus einem überhöhten eingeschossigen Sockelbau, in dem gewerbliche Nutzungen vorgesehen sind. Der Sockelbau verbindet zwei darüber liegende siebengeschossige Wohnzeilen mit frei finanzierten Wohneinheiten.

Die entsprechenden Vorhaben- und Erschließungspläne (VEP) werden Bestandteile der Satzungen der vorhabenbezogenen Bebauungspläne.

Aufgrund der sich ändernden Nutzungsansprüche an die Vorhabengebiete und dem beengten Platzangebot für die geplante Tiefgarage, wird das nahegelegene Grundstück an der Adolf-Westphal-Straße 4 in die städtebauliche Entwicklung mit einbezogen. Hierzu wurde in einem zwischen Vertreter*innen der Projektentwicklungen zu KoolKiel und dem Land Schleswig-Holstein (Finanzministerium und Ministerium für Soziales, Jugend, Familie, Senioren, Integration und Gleichstellung), unter Kenntnisnahme durch die Landeshauptstadt Kiel, ein Memorandum of Understanding abgeschlossen. Ziel ist,

auf dem Grundstück an der Adolf-Westphal-Straße die notwendige Kindertagesstätte für das Gesamtvorhaben KoolKiel zu realisieren sowie die fehlenden Stellplätze, die in der geplanten Tiefgarage auf dem Vorhabengrundstück nicht in Gänze untergebracht werden können nachzuweisen. Geplant ist die Errichtung eines Parkhauses als Zwillingengebäude bestehend aus zwei voneinander unabhängigen Parkhäusern für das Land und für KoolKiel. Zusätzlich zur notwendigen Kindertagesstätte sollen Flächen für eine mögliche Büronutzung vorgehalten werden. Das Memorandum of Understanding dient dazu, für alle Planungsbeteiligten die Absichten zum jetzigen Zeitpunkt abzusichern, um eine geplante Flächenentwicklung an der Adolf-Westphal-Straße 4 auch kurzfristig umsetzen zu können.

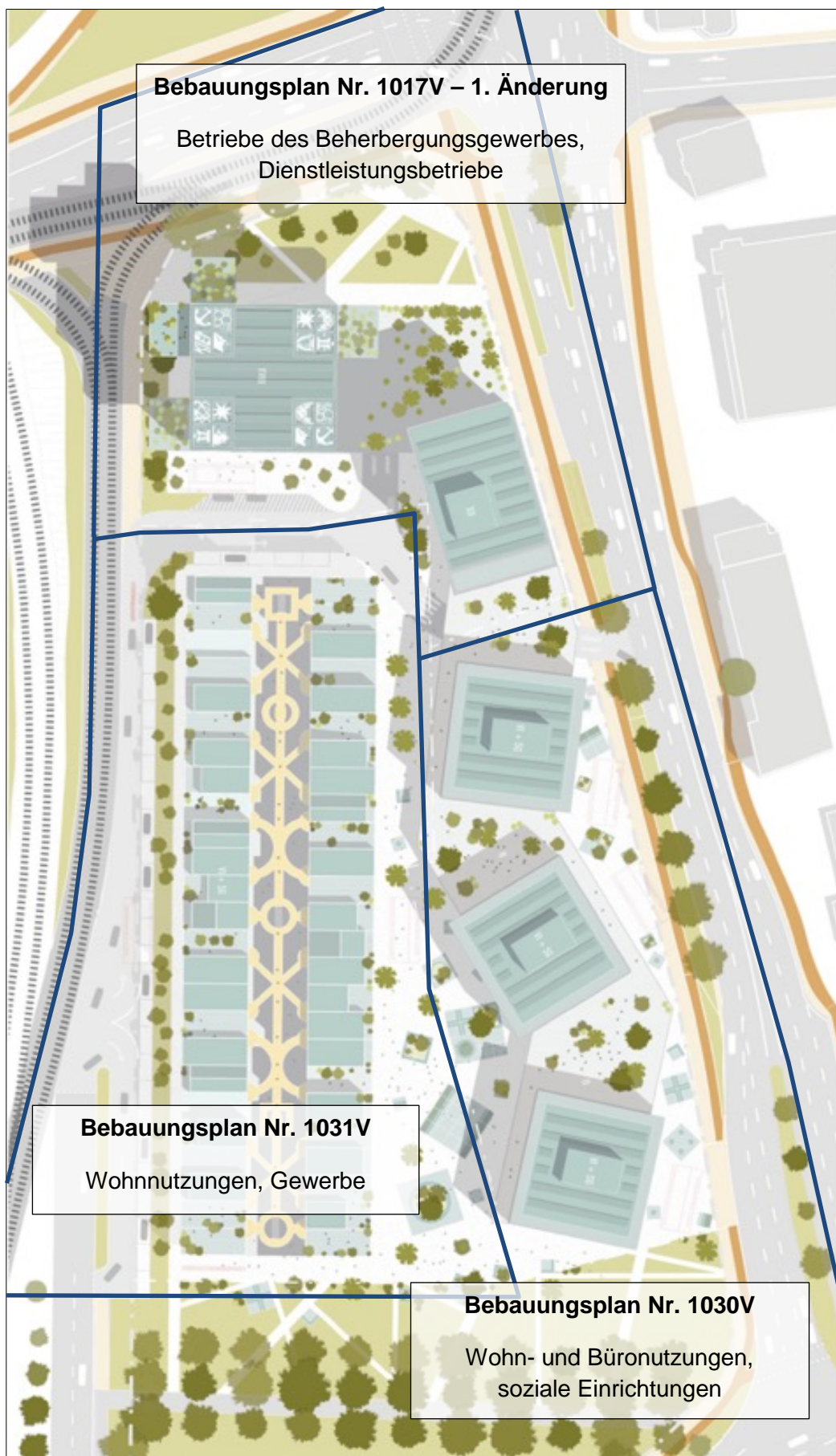


Abbildung 15: Städtebaulicher Entwurf, Stand Mehrfachbeauftragung (MVRDV)

4.2 Planungsrechtliche Festsetzungen

4.2.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Art der baulichen Nutzung

Um die vorgesehene und städtebaulich gewünschte Mischung aus Hotels und Boarding House umsetzen zu können, werden innerhalb des Geltungsbereichs der 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V das Vorhabengebiet „Beherbergungsgewerbe und Dienstleistungen“ und das Vorhabengebiet „Hotel und Dienstleistungen“ ausgewiesen. Über die textlichen Festsetzungen werden die folgenden Nutzungen für das jeweilige Vorhabengebiet planungsrechtlich gesichert:

„In dem Vorhabengebiet „Beherbergungsgewerbe und Dienstleistungen“ sind Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Dienstleistungsbetriebe sowie Schank- und Speisewirtschaften allgemein zulässig.“

„In dem Vorhabengebiet „Hotel und Dienstleistungen“ sind Betriebe des Beherbergungsgewerbes – mit Ausnahme von Boarding Houses –, Dienstleistungsbetriebe sowie Schank- und Speisewirtschaften allgemein zulässig.“

Mit der Zulassung von Betrieben des Beherbergungsgewerbes wird der geplanten Errichtung zweier Hotels und eines Boarding Houses i.S.e. Longstay Hospitality Nutzung entsprochen. Boarding Houses bieten temporäre Formen der Unterbringung an und tragen damit zu einer Entlastung des Wohnungsmarktes der Stadt Kiel bei, indem kein der breiten Bevölkerung zugänglicher Wohnraum für diese Nutzung zweckentfremdet wird. Zudem können durch ein Boarding House – insbesondere bei einer innenstadtnahen Lage wie es im vorliegenden Bebauungsplan der Fall ist – positive Effekte erzielt werden, indem sie die örtliche Gastronomie und die Belebung des Stadtzentrums bewirken. Mit der u.a. beabsichtigten Umsetzung eines Boarding Houses werden Möglichkeiten für die innenstadtnahe Unterbringung von Besucher*innen der Stadt Kiel geschaffen, die temporäre, aber im Vergleich zu einem Hotel längere Aufenthalte in der Stadt planen. Nutzer*innen stellen beispielsweise Mitarbeiter*innen von externen Unternehmen dar, die für die Betreuung von Projekten zeitweise in der Stadt unterkommen.

Die eindeutige Abgrenzung eines Betriebes des Beherbergungsgewerbes von einer Wohnnutzung erfolgt anhand der Kombination aus angebotenen Dienstleistungen und der räumlichen Aufteilung. Entscheidend ist, dass die Nutzer*innen nicht in der Lage sind, unter den gegebenen Bedingungen den häuslichen Wirkungskreis unabhängig von zusätzlichen Angeboten zu gestalten. Vielmehr steht den Nutzer*innen eine Auswahl hotelähnlicher Services zur Verfügung, die zur Deckung lebensnotwendiger Bedürfnisse und zur Bewältigung des Alltags in Anspruch genommen werden. Hierzu zählen unter anderem die Reinigung der Räumlichkeiten, die Bereitstellung von Mahlzeiten oder ein Wäscheservice.

Das Angebot an Serviceleistungen in einem Boarding House entspricht jedoch nicht dem Spektrum und der Häufigkeit eines Hotels, sodass die Nutzung der Räume eher für einen längerfristigen Aufenthalt ausgelegt ist und für die Dauer eine kostengünstigere Alternative zum klassischen Hotel darstellt. Hinsichtlich der räumlichen Aufteilung ergeben sich weitere Unterschiede zwischen einer klassischen Hotelnutzung und einem Boarding House: Die zu vermietenden Zimmer selbst sind meist größer als ein Standardhotelzimmer und voll möbliert/ ausgestattet, wodurch eine Eigengestaltung

der Räumlichkeiten ausgeschlossen ist. Zusätzliche Nebenräume für körperliche Betätigung, die Einnahme von Mahlzeiten, eine Rezeption sowie Personal- oder Lagerräume können ebenfalls eingerichtet werden. Damit sind Boarding Houses von einer Hotelnutzung aber auch von Ferienwohnungen sowie einer klassischen Wohnnutzung abzugrenzen.

Das Plangebiet ist aufgrund seiner zentrumsnahen Lage, einer attraktiven Anbindung an das Straßennetz, aber auch an die Kieler Hörn grundsätzlich für Beherbergungsbetriebe sehr gut geeignet. Neben der guten Erreichbarkeit macht vor allem die hohe städtebauliche Visibilität das Plangebiet für derartige Nutzungen interessant. Da solche Betriebstypen auf einen gewissen Außenauftritt Wert legen (müssen), wird zudem angenommen, dass sie der repräsentativen Außendarstellung einer Immobilie einen hohen Stellenwert beimessen. Dies ist insbesondere in der vorliegenden Situation im Eingangsbereich zur Innenstadt zu begrüßen.

Um zugleich sicherzustellen, dass sich ein angemessener Nutzungsmix aus Hotel und Boarding House im Plangebiet ansiedelt, ist die Nutzung als Boarding House im Vorhabengebiet „Hotel und Dienstleistungen“ unzulässig. Zudem wird über nachfolgende Festsetzung sichergestellt, dass sich im Vorhabengebiet „Beherbergungsgewerbe und Dienstleistungen“ ein für das Plangebiet angemessener Anteil von Boarding Houses ansiedelt, weshalb dieser Anteil auf die Hälfte der Geschossfläche begrenzt wird:

„In dem Vorhabengebiet "Beherbergungsgewerbe und Dienstleistungen" ist ein Anteil von maximal 50 vom Hundert (v.H.) der zulässigen Geschossfläche für die Nutzung als Boarding House zulässig.“

Im Erdgeschoss sowie im ersten Obergeschoss können sich öffentlichkeitswirksame Räume, wie beispielsweise ein Eingangsbereich inkl. Rezeption und Lobby, sowie weitere Erschließungen und Verwaltungsräume für das Hotel und Boarding House vorgesehen werden können. Die eigentlichen Hotelzimmer und Apartments des Boarding Houses, die sich vor Einblicken durch intransparente Scheiben, Gardinen etc. schützen und daher in der hochfrequentierten Lage in den unteren Geschossen einen abweisenden Eindruck vermitteln würden, sind ab dem zweiten Obergeschoss vorgesehen. Die öffentlichkeitswirksamen Räume im Erdgeschoss sowie ersten Obergeschoss werden durch Dienstleistungen, Einzelhandel und Gastronomiebetriebe ergänzt, die den öffentlichen Raum beispielsweise für Außensitzbereiche nutzen können. Hierdurch wird eine unmittelbare Belegung des städtischen Umfeldes gefördert, die durch eine reine Wohnnutzung nicht entstehen könnte. Durch diese Festsetzung sollen somit zur Etablierung einer vielfältigen Mischung solche Nutzungen gefördert werden, die eine Ausstrahlung auf den öffentlichen Raum besitzen und zur lebendigen Atmosphäre des Gebietes beitragen. Insbesondere Besucher*innen der Betriebe des Beherbergungsgewerbes nutzen durch den begrenzten Aufenthalt vermehrt den öffentlichen Raum und die vorhandenen Angebote mehr als permanent anwesenden Bewohner*innen.

Durch die Zulassung von Dienstleistungsbetrieben sollen Hotel- und Boarding House-affine, gleichzeitig publikumsaffine Nutzungen zugelassen werden, die ebenfalls geeignet sind, zu einer Öffnung des neuen Quartiers zum Stadtteil beizutragen und die Hauptnutzungen funktional ergänzen zu können. In der Regel dürfte es sich um solche Betriebe handeln, die auf ein Ladenlokal angewiesen sind und sich mit ihrer Dienstleistung an private Endverbraucher*innen richten. Nicht zugelassen werden sollen jedoch solche Betriebe, die nicht in positiver Interaktion mit den vorgelagerten öffentlich zu-

gänglichen Flächen stehen und auch keine Vorteile aus der Nähe mit den Hauptnutzungen ziehen können, mithin im Prinzip an einem anderen Standort ebenso gut untergebracht werden könnten.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes eröffnen zusätzlich einen Spielraum für eine Einzelhandelsnutzung sowie weitere Dienstleistungsbetriebe. Diese Nutzungen wie beispielsweise Wäschereiservice, Fitness- und Wellnessangeboten, etc. sind grundsätzlich zulässig, da diese das Angebot eines Boarding Houses vervollständigen und für viele Nutzer*innen eine zwingende Ergänzung zum reinen Übernachtungsangebot darstellen. Um schädliche Auswirkungen einer Einzelhandelsnutzung auf bestehende zentrale Versorgungsbetriebe sicher ausschließen zu können, ist die Verkaufsfläche für eine Einzelhandelsnutzung auf maximal 200 m² insgesamt (nicht je Betrieb) begrenzt.

„In den Vorhabengebieten sind Einzelhandelsnutzungen ausnahmsweise zulässig. Die Verkaufsfläche darf innerhalb der beiden Vorhabengebiete insgesamt eine Größe von 200 m² nicht überschreiten.“

Neben Gastronomiebetrieben ist die Ansiedlung weiterer, publikumsaffiner Nutzungen im Plangebiet wünschenswert, damit sich das Quartier nicht nach außen abschottet, sondern für Passant*innen und andere Quartiersnutzer*innen einladend wirkt. Solche Nutzungen sind in der Regel Einzelhandelsnutzungen und solche Dienstleistungsbetriebe, die sich an die privaten Endverbraucher*innen richten, wie z.B. ein Reisebüro oder Kosmetikstudio. Solche Nutzungen können für die geplanten Hauptnutzungen zudem eine sinnvolle funktionale Ergänzung darstellen und sind daher in beiden Vorhabengebieten (ausnahmsweise) zulässig.

Mit der Zulassung von Schank- und Speisewirtschaften in beiden Vorhabengebieten können das Hotel und das Boarding House um gastronomische Einrichtungen ergänzt werden, sofern der Bedarf bzw. eine entsprechende Nachfrage dafür bestehen. Die Festsetzung ermöglicht solche Gastronomiebetriebe, die nicht nur einen Annex des Hotels oder Boarding Houses bilden, sondern wirtschaftlich unabhängig von den Hauptnutzungen betrieben werden können und geeignet sind, die Hauptnutzung funktional zu ergänzen. Mit der allgemeinen Zulässigkeit der ergänzenden Nutzung wird eine wohngebietsverträgliche Form der Funktionsmischung geschaffen sowie den vorteilhaften Standortbedingungen des Plangebietes entsprochen.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes zur Art der baulichen Nutzungen eröffnen Spielräume für die Ansiedlung unterschiedlichster Nutzungen und tragen zu einer der Lage entsprechenden Nutzungsmischung im Quartier bei. Um angesichts des durch die vorgenannten Festsetzungen ausgeweiteten Nutzungsspektrums den rechtlichen Anforderungen des § 12 Absatz 3a BauGB gerecht zu werden, wird im Bebauungsplan folgende Festsetzung getroffen:

„In den Vorhabengebieten sind im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet.“

Nutzungsarten, die im Plangebiet gemäß dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zulässig wären, nicht aber zugleich vom Durchführungsvertrag erfasst werden, sind unzulässig. Sie können aber nach § 12 Absatz 3a Satz 2 BauGB durch eine Änderung des Durchführungsvertrags zulässig werden, ohne dass es hierfür einer Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes bedarf. Dies ist jedoch nur möglich, sofern diese Änderungen nicht den Regelungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

widersprechen. Folglich wird die konkrete Ausgestaltung der im vorhabenbezogenen Bebauungsplan geregelten Art der zulässigen Nutzung zum einen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan und zum anderen im Durchführungsvertrag geregelt.

Die Regelungen im Durchführungsvertrag spiegeln die von der Vorhabenträgerin konkret vorgelegte städtebauliche Planung wider, die innerhalb eines festgelegten überschaubaren Zeitraums umgesetzt werden soll. Die Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan orientieren sich jedoch an dem bei langfristiger Betrachtung städtebaulich sinnvollen und verträglichen Nutzungsspektrum. Gründe für eine weitergehende Einschränkung des im Plangebiet zulässigen Nutzungsspektrums bestehen dabei nicht. Hier genießt, angesichts der langen Nutzungsdauer von Immobilien, deren flexible und nachhaltige Nutzbarkeit innerhalb des im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten Nutzungsspektrums im Rahmen der Abwägung ein gewisses Gewicht. Die nutzungskonkretisierenden Regelungen des Durchführungsvertrags können ohne Durchführung eines aufwändigen Bebauungsplanverfahrens auch kurzfristig geändert werden, so dass der großzügigere Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes flexibel durch präzisierte Regelungen des Durchführungsvertrags ergänzt werden kann.

Maß der baulichen Nutzung

In den festgesetzten Vorhabengebieten wird je überbaubarer Fläche eine Grundfläche (GR) als Höchstmaß festgesetzt, die im Einzelnen der Planzeichnung zu entnehmen sind. Diese GR entspricht exakt dem geplanten Vorhaben und bildet somit die vorgesehene städtebauliche Planung konkret ab. Damit werden die Flächengrößen, die tatsächlich durch Gebäude überbaut werden dürfen, detailliert festgesetzt und es wird sichergestellt, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hergestellt werden können.

Auf der Grundlage von § 19 Absatz 4 BauNVO sind Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die die Geländeoberfläche lediglich unterbaut wird (z.B. Tiefgaragen, Technik- und Abstellräume), bei der Ermittlung der GR zu berücksichtigen. Die festgesetzte GR darf gem. § 19 Absatz 4 BauNVO durch diese Anlagen regelhaft um 50 % überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer Gesamtversiegelung von 80 % der gesamten Grundstücksfläche; weitere Überschreitungen in geringfügigem Ausmaß können zugelassen werden. Durch die konkret vorliegende hochbauliche Planung sind weitere Überschreitungen über die regelhaft Zulässige in Höhe von 50 % der festgesetzten GR notwendig. Um alle erforderlichen Anlagen wie Zuwegungen und Zufahrten, Fahrradplätze und insbesondere Tiefgaragen zu ermöglichen, wird daher eine Überschreitungsmöglichkeit der festgesetzten Grundfläche festgesetzt:

„Eine Überschreitung der in den Vorhabengebieten festgesetzten Grundfläche (GR) mit einer Gesamtgröße von 2.320 m² ist durch Tiefgaragen mit ihren Zufahrten und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO bis zu einer Gesamtgröße von 4.300 m² zulässig.“

Durch textliche Festsetzungen wird sichergestellt, dass eine Überschreitung der festgesetzten Grundflächen möglich ist, die die Umsetzung des an diesem konkreten Standort für verträglich erachteten städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzepts ermöglicht. Dabei wird sichergestellt, dass ein verbleibender Teil des Grundstücks unversiegelt bleibt und der grünpflegerischen Gestaltung zugeführt wird. Dennoch wird an

diesem innerstädtischen Standort ein Großteil des Gebietes der gewünschten Nutzung entsprechend versiegelt sein.

Die festgesetzte hohe Grundfläche wird für die Umsetzung des Bebauungskonzepts als erforderlich angesehen, um die städtebaulich gewünschte Neuentwicklung der bisherigen und nicht der Lage des Plangebietes entsprechenden Nutzung der Flächen zu ermöglichen. Nur so kann dem Gebot nach § 1a Absatz 2 BauGB zur „Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen“ nachgekommen werden:

Die hohe Dichte im Plangebiet ist vor allem der Lage des neuen Gesamtquartiers Kool-Kiel in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt Kiels geschuldet. Es ist explizites Ziel der hochbaulichen Planung und damit der vorhabenbezogenen Bebauungspläne, ein verdichtetes, urbanes Stadtquartier zu entwickeln. Das Grundkonzept der hochbaulichen Planung und damit auch der Bebauungspläne orientiert sich am Leitbild der kompakten europäischen Stadt und entspricht modernen städtebaulichen Konzepten für ein nachhaltiges Flächenmanagement.

Die hohe Dichte ist zudem städtebaulich gerechtfertigt, um die bauliche Nutzung in einem bereits gut erschlossenen und mit Infrastruktur versorgten Bereich zu konzentrieren. Die Konzentration der Baukörper soll eine möglichst flächensparsame Entwicklung des Gesamtquartiers KoolKiel bewirken, die auch aus gesamtstädtischer Sicht erstrebenswert ist, um die bauliche Nutzung von Freiflächen möglichst zu vermeiden und einen schonenden Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Absatz 2 BauGB sicherzustellen.

Die Lagegunst des Plangebietes soll dem dringenden Wohnraumbedarf entsprechend ausgenutzt werden. Die vergleichsweise hohe bauliche Dichte ist zudem Voraussetzung für ein vielfältiges Wohnungsangebot, das den Wohnungsmarkt im Umfeld qualitativ und quantitativ ergänzen kann.

In die Abwägung muss auch eingestellt werden, dass sich die hohe Grundfläche aus dem engen Zuschnitt des Vorhabengebietes gleichzeitig großzügigen öffentlichen Straßen- und Grünflächen ergeben.

Insbesondere im Sockelbereich des Neubaus sind zudem flächenintensive Nutzungen geplant, die auf größere Bebauungstiefen angewiesen sind oder sich auf größeren Flächen zumindest sinnvoller und variabler betreiben lassen. Aufgrund des verhältnismäßig kleinen Grundstückszuschnitts ist daher für den Sockelbereich eine großflächige Überbauung des Grundstücks erforderlich.

Es ist zudem zu berücksichtigen, dass eine großflächige Unterbauung des Vorhabengebietes mit einer Tiefgarage sowie Neben- und Technikräumen geplant ist. Dies ist für die geplanten Nutzungen zwingend erforderlich und trägt dazu bei, den am Standort vorhandenen Parkdruck zumindest nicht weiter zu verschärfen. Zudem wird ein hoher Freiraumanteil im Quartier sichergestellt und das Zustellen der öffentlichen Räume durch Kraftfahrzeuge unterbunden. Die Flächen stehen damit einer qualitativ hochwertigen Gestaltung und Nutzung sowohl für die Bewohner*innen des Quartiers als auch deren Besucher*innen offen.

Tiefgaragengrundrisse erfordern üblicherweise eine mittige Fahrgasse und beidseitige Einstellmöglichkeiten und somit insbesondere im Vergleich zu den Wohngebäuden grö-

ßere Gebäudetiefen. Hinzu kommt, dass der Baugrund und nicht zuletzt Wirtschaftlichkeitsaspekte Grenzen setzen bezüglich der Ausführung mehrerer Tiefgaragenebenen, weswegen die Baugebiete mit Ausnahme der Vorgartenbereiche vollständig für eine Unterbauung in Anspruch genommen werden müssen.

Um eine möglichst konfliktfreie Integration und maßstäbliche Dimensionierung der zukünftig zulässigen Bebauung in das bauliche Umfeld zu gewährleisten, werden entsprechend der städtebaulichen Planung der östliche Hochpunkt und der mittels einer Hochhausstudie auf seine Fernwirkung überprüfte westliche Hochpunkt durch die Festsetzung von maximal zulässigen Gebäudehöhen (GH) in ihrer absoluten Höhe planungsrechtlich fixiert. Die Stadtbildverträglichkeitsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass von dem westlichen Hochpunkt mit einer Höhe von 68,5 m über Gelände keine negativen Auswirkungen auf das Ortsbild ausgehen. Aufgrund des starken Geländegefälles im Plangebiet werden im Bebauungsplan die Gebäudehöhen über Normalhöhennull (üNHN) festgesetzt. Innerhalb der überbaubaren Fläche wird für den westlichen Hochpunkt eine Gebäudehöhe von 74 m üNHN als Höchstmaß festgesetzt, welche einer tatsächlichen Höhe von ca. 68,5 m über Gelände entspricht. Für den östlichen Hochpunkt wird eine zulässige Gebäudehöhe von 62,5 m üNHN als Höchstmaß ausgewiesen, was eine Höhe von ca. 57 m über Gelände ermöglicht. Für den die Hochpunkte verbindenden Sockelbereich wird eine Gebäudehöhe von 16,5 m üNHN als Höchstmaß festgesetzt. Dies entspricht einer tatsächlichen Gebäudehöhe von ca. 11 m über Gelände. Die geplanten Gebäude sollen einen neuen Merkpunkt in Kiels Stadtsilhouette und gleichzeitig den Auftakt in das südlich anschließende Wohn-, Büro- und Gewerbequartier bilden.

Der Bebauungsplan setzt hier aufgrund seines Maßstabs gerundete Werte fest, die genauen Höhenangaben werden über den Vorhaben- und Erschließungsplan gesichert.

Zusätzlich wird in der 1. Änderung des Bebauungsplanes die Geschossfläche (GF) gem. § 20 (3) BauNVO festgesetzt. Entsprechend dem städtebaulichen Entwurfskonzept wird ergänzend zu den Festsetzungen zur dritten Dimension der geplanten Bebauung (Höhe der Gebäude) die städtebaulich gewünschte höhen- und volumenmäßige Entwicklung der Neubebauung durch Festsetzung einer maximalen Geschossfläche (GF) der jeweiligen Gebäude erreicht. Die gewählte GF ist so bemessen, dass das im Vorhaben- und Erschließungsplan vorgesehene städtebauliche Konzept zwar umgesetzt, in den Bereichen mit erweiterter Baukörperausweisung die zeichnerisch festgesetzten Baufelder jedoch nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden können, sondern gewollt auf das konkrete Vorhaben begrenzt wird.

Beeinträchtigungen des Stadtbildes können durch unmaßstäbliche Dachaufbauten hervorgerufen werden. Dachaufbauten sind jedoch für die Haustechnik sowie für Fahrstuhlüberfahrten erforderlich. Es wird daher eine Festsetzung getroffen, die diese Aufbauten zwar grundsätzlich ermöglicht, in ihrer Höhe jedoch beschränkt und gestalterische Mindestanforderungen regelt:

„Innerhalb der Baugrenzen ist eine Überschreitung der festgesetzten Gebäudehöhen durch Treppenhäuser, Aufzugsüberfahrten und technische Aufbauten (zum Beispiel Haus- und Klimatechnik, Anlagen zur Nutzung von Solarenergie) bis zu einer Höhe von 3 m allgemein zulässig. Dach- und Technikaufbauten müssen mindestens 2 m hinter den Gebäudekanten zurückbleiben. Aufbauten sind gruppiert anzuordnen und durch Verkleidungen gestalterisch zusammenzufassen. Freistehende Antennenanlagen sind unzulässig.“

Durch den Vorhaben- und Erschließungsplan wird ein konkret abgestimmtes Vorhaben planungsrechtlich gesichert, zu dessen Umsetzung sich die Vorhabenträgerin verpflichtet. Daher ist eine städtebauliche Entwicklung entgegen der Planung nicht möglich und es kann auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet werden.

Abstandsflächenunterschreitungen

Aus der städtebaulichen Eigenart des Entwurfs und der gewünschten baulichen Dichte der Bebauung ergeben sich Unterschreitungen der Abstandsflächen gemäß § 6 der Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO). Aufgrund der engen Rahmenbedingungen, die bei der Ausarbeitung des städtebaulichen Entwurfs innerhalb des kleinen Geltungsbereichs gesetzt wurden, und um ein der Lagegunst angemessenes und entsprechend dicht geplantes und dennoch attraktives Quartier zu schaffen, werden im Plangebiet die Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 LBO mit dem Maß von 0,4 H nicht vollumfänglich eingehalten.

Insbesondere innerhalb des Gesamtquartiers KoolKiel, d.h. zwischen den südlichen Fassaden der Hochpunkte und den nördlichen Fassaden der im Rahmen der parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 1030V und 1031V geplanten Neubauten kommt es zukünftig zu Abstandsflächenunterschreitungen und -überlappungen. Zusätzlich kommt es ausgehend von der Westfassade des westlichen Hochpunktes zu einer Überschreitung der Mitte der Werftbahnstraße sowie an der Ostfassade des östlichen Hochpunktes zu einer Überschreitung der Mitte der Werftstraße durch die betreffenden Abstandsflächen.

Die zugrunde liegende städtebauliche Konzeption für das Gesamtquartier KoolKiel ist das Ergebnis einer von August bis Dezember 2018 durchgeführten Mehrfachbeauftragung unter Teilnahme internationaler renommierter Architekturbüros. Neben der Schaffung eines prägnanten Hochpunktes galt es, eine ganzheitliche Quartierentwicklung zu verfolgen. Der Siegerentwurf vom Büro MVRDV dient als planerische Grundlage für die drei in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne. Um die gewünschte Konzeption umsetzen zu können, sind die o.g. Abstandsflächenunterschreitungen städtebaulich erforderlich.

Die Überschreitung der Straßenmitte der Werftbahnstraße durch die Abstandsflächen des westlichen Hochpunktes ist deutlich (bis zu 14,7 m), entfaltet jedoch keine städtebaulichen Spannungen, da sich westlich der Werftbahnstraße die im Bebauungsplan Nr. 871 festgesetzten Bahntrassen, dahinter anschließend eine öffentliche Grünfläche sowie eine weitere öffentliche Straßenverkehrsfläche befinden. Auf den benannten Flächen ist gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 871 daher eine Überbauung, die von der Überschreitung der Werftbahnstraße durch die Abstandsflächen betroffen sein könnte, ausgeschlossen. Die Abstandsflächen befinden sich vollständig innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche der Werftbahnstraße, weshalb kein weiterer Regelungsbedarf besteht.

Um die Abstandsflächenunterschreitung des westlichen Hochpunktes zum südlich angrenzenden Flurstück 231 der Gemarkung Kiel-N, Flur 14, sowie die Überlappung mit den Abstandsflächen zum südlich angrenzenden Planvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1031V um ca. 13,1 m planungsrechtlich abzusichern, wird ein vom Bauordnungsrecht abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsflächen gem. §

9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB festgesetzt. Das Maß beschränkt sich auf 0,19 H und wird entlang der südlichen Fassade des westlichen Hochpunktes auf einer Länge von 34,4 m festgesetzt, um die Abstandsflächen auf dem privaten Grundstück einzuhalten. Folgende Festsetzung wird in den Bebauungsplan aufgenommen:

„An dem mit (a) gekennzeichneten Fassadenabschnitt ist auf einer Länge von maximal 34,4 m ein vom Bauordnungsrecht abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsflächen von 0,19 H zulässig.“

Um die Abstandsflächenunterschreitung vom östlichen Hochpunkt zur Straßenmitte der Wertstraße, dem Flurstück 397 der Gemarkung Kiel-N, Flur 14, um ca. 6 m planungsrechtlich abzusichern, wird ein vom Bauordnungsrecht abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB festgesetzt. Das Maß beschränkt sich auf 0,29 H und wird entlang der östlichen Fassade des westlichen Hochpunkts auf einer Länge von 32,0 m festgesetzt, um die Abstandsflächen bis zur Straßenmitte einzuhalten. Folgende Festsetzung wird in den Bebauungsplan aufgenommen:

„An dem mit (b) gekennzeichneten Fassadenabschnitt ist auf einer Länge von maximal 32,0 m ein vom Bauordnungsrecht abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsflächen von 0,29 H zulässig.“

Um die Abstandsflächenunterschreitung des östlichen Hochpunkts zum südlich angrenzenden Planvorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1030V sowie die Überlappung mit dessen Abstandsflächen um ca. 13,5 m planungsrechtlich abzusichern, wird ein vom Bauordnungsrecht abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB festgesetzt. Das Maß beschränkt sich auf 0,0 H und wird entlang der südlichen Fassade des niedrigeren Hochpunkts auf einer Länge von 19,9 m festgesetzt, um die Abstandsflächen auf dem privaten Grundstück einzuhalten. Folgende Festsetzung wird in den Bebauungsplan aufgenommen:

„An dem mit (c) gekennzeichneten Fassadenabschnitt ist auf einer Länge von maximal 19,9 m ein vom Bauordnungsrecht abweichendes Maß der Tiefe der Abstandsflächen von 0,0 H zulässig.“

Aufgrund der engen Rahmenbedingungen des städtebaulichen Entwurfs und um ein der Lagegunst angemessenes und entsprechend dicht geplantes und dennoch attraktives Gesamtquartier zu schaffen, wird das Maß der Abstandsflächen unter Berücksichtigung der Zwecke der Abstandsflächen abweichend von § 6 Abs. 5 LBO festgesetzt. Die Veränderung des Maßes der Tiefe der Abstandsflächen ist geringfügig und führt nicht dazu, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse beeinträchtigt werden.

Sozialabstand

In den beiden Hochpunkten ist die Umsetzung zweier Hotels und eines Boarding Houses vorgesehen. Diese Nutzungen verfügen aufgrund des lediglich kurzzeitigen bzw. temporär stark begrenzten Aufenthaltes hinsichtlich des Sozialabstandes über eine geringere Schutzbedürftigkeit als Wohnungen, in denen sich Personen langfristig aufhalten. Das Boarding House mit längeren Aufenthalten der Besucher*innen wird im westlichen Hochpunkt angeordnet, der durch Blicke von außen durch die großen Abstände zu angrenzenden Gebäude stärker geschützt ist als der niedrigere Hochpunkt, indem lediglich kurzfristige Aufenthalte in einem Hotel vorgesehen sind. Der Sozialabstand

zwischen dem niedrigeren Hochpunkt und der östlich des Werftstraße befindlichen Bebauung wird nicht beeinträchtigt, da im östlich befindlichen KVG-Busbetriebsbahnhof lediglich Büro- bzw. Büro- und Lagernutzungen vorzufinden sind, welche ausschließlich werktags in bestimmten Zeiten durchgeführt wird und die Lagerhallen für Busse keinen Sozialabstand entfalten.

Insgesamt ist somit die partielle Unterschreitung der Abstandsflächen zwischen den Gebäuden vertretbar, da durch sie keine städtebaulichen Spannungen begründet werden.

Belichtung und Besonnung von Aufenthaltsräumen

Hinsichtlich der Sicherstellung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen durch ausreichende Belichtung und Besonnung wurde eine Prüfung nach DIN EN 17037 durchgeführt, mit der ein Nachweis über ausreichende Belichtung und Besonnung der unterschiedlich genutzten Aufenthaltsräume erbracht wurde. Hierbei wurden neben der vorgesehenen Bebauung auch die relevanten Bestandsgebäude berücksichtigt. Durch die Prüfung soll sichergestellt werden, dass es durch die geplante Bebauung weder an den Bestandsgebäuden, noch innerhalb des geplanten Quartiers zu ungünstigen Besonnungsverhältnissen kommt. Hinsichtlich der Umgebungsverschattung ist festzustellen, dass es durch das Bauvorhaben nicht zu einer Beeinträchtigung sensibler Nutzungen oder bestehender Wohnnutzungen kommt. Auch die Mehrzahl der Umgebungsgebäude wird ausreichend besonnt. Lediglich nordöstlich und unmittelbar östlich des Plangebietes kommt es an der Westfassade der Gebäude Werftstraße 231 und 233-243, insbesondere in den unteren Geschossen, zu deutlichen Abnahmen der Besonnungszeit. Hierbei wird der Grenzwert von einer Abnahme über 33 % insbesondere innerhalb des Winterhalbjahres mehrfach überschritten. Auf dem Grundstück Werftstraße 231 und 233-243 befindet sich der Betriebshof der Kieler Verkehrsgesellschaft mbH (KVG). Die betroffenen Gebäude dienen als Servicepunkt sowie der Abonnement-Verwaltung, weshalb von der Abnahme der Besonnungszeit keine Aufenthaltsräume von Wohnungen sondern gewerbliche Aufenthaltsräume betroffen sind. Bei gewerblichen Nutzungen gilt in der Regel die Belichtung als relevanter als die Besonnung. Zudem ist die Betroffenheit durch die Abnahme der Besonnung in den Wintermonaten von November bis Januar als relativ gering zu bewerten. Darüber hinaus beträgt die Abnahme der Besonnung im Winterhalbjahr, ausgehend von teilweise relativ hohen Ausgangswerten, maximal bis zu 50 % beträgt. Zusammenfassend kann die Beeinträchtigung durch die Neubauten des Vorhabens KoolKiel als zumutbar bewertet werden.

Die Prüfung der Eigenverschattung hat zum Ergebnis, dass der überwiegende Teil der Aufenthaltsräume ausreichend oder fast vollständig besonnt wird. Hierbei spielt die versetzte Anordnung des westlichen und östlichen Hochpunktes eine entscheidende Rolle, da in Folge der Ausrichtung der Gebäudekörper ein ausreichend großer Abstand zwischen beiden Gebäuden hergestellt werden kann. Das Baufeld des östlichen Hochpunktes ist zudem ca. 15 m nördlich der südlichen Geltungsbereichsgrenze angeordnet, um einen gewissen Abstand zum südlich geplanten Gebäude im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 1031V zu sichern. Der Abstand zwischen dem östlichen Hochpunkt und dem südlich befindlichen Gebäude im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1030V wird durch die dazwischen liegende Ausfahrt zur Werftstraße gewährleistet. Die Abstandsflächenunterschreitung westlich des höheren Hochpunktes an der Werftbahnstraße sowie östlich des niedrigeren Hochpunktes an der Werftstraße führen nicht zu

einer Beeinträchtigung der Besonnung. Nichtsdestotrotz kommt es insbesondere in den unteren Geschossen der Ost- und Westfassaden des östlichen und westlichen Hochpunktes zur Unterschreitung der in der DIN EN 17037 geforderten täglichen direkten Besonnungsdauer von 90 Minuten. Die entsprechenden Messpunkte sind jedoch den Hotel- bzw. gewerblichen Nutzungen zuzuordnen, für welche die Mindestanforderungen von 90 Minuten Besonnungszeit aus der DIN EN 17037 keine Anwendung finden. Folglich bedarf es keiner Anpassung der Grundrisse oder der Durchführung weiterer Maßnahmen.

Belüftung von Aufenthaltsräumen

Aufgrund der Anordnung und Ausrichtung der geplanten Neubauten sowie Freiräume im Gesamtquartier KoolKiel wird eine Freihaltung der Frischluftschneise, die sich von der nördlich befindlichen Kieler Hörn über den angrenzenden Verkehrsknotenpunkt an der Gablenz- und Werftstraße mittig durch das Quartier zur südlich befindlichen Grünfläche erstreckt, sichergestellt. Durch die sich von Nord nach Süd erstreckenden Gebäude der Bebauungspläne Nr. 1030V und 1031V sowie einem lediglich zweigeschossigen, die beiden Hochpunkte verbindenden Sockelbau im Geltungsbereich der 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V können das Quartier und somit auch die Aufenthaltsräume der Hotels und des Boarding Houses auch zukünftig durchlüftet werden. Durch die Festsetzung der nördlich befindlichen Gablenzstraße als öffentliche Straßenverkehrsfläche im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1017V und der Festsetzung der südlich befindlichen öffentlichen Parkanlage als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1030V wird zudem sichergestellt, dass diese Flächen von der Bebauung freigehalten werden und langfristig der Durchlüftung des Quartiers dienen.

Brandschutz

Der westliche Hochpunkt und das südlich geplante Gebäude im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 1031V weisen zwischen den jeweiligen Fassaden einen Abstand von ca. 23 m auf. Der niedrigere Hochpunkt und der südlich geplante Sockelbau im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 1030V weisen zwischen den jeweiligen Fassaden einen Abstand von mindestens 11,2 m auf. Zwischen dem niedrigeren Hochpunkt und dem Bürogebäude des KVG-Betriebshofes wird ein Abstand von ca. 26 m eingehalten. Ein Brandüberschlag zwischen den einzelnen Gebäuden wird durch die Einhaltung des Mindestabstandes von 5 m somit verhindert. Den Belangen der Gefahrenabwehr wird insofern Rechnung getragen, dass die Hochpunkte inkl. Sockelbau sowie das Gebäude im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1030V jeweils über einen zweiten Rettungsweg in Form von Sicherheitstreppe nräumen verfügen. Das im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 1031V geplante Gebäude kann über die Werftbahnstraße sowie das Bürogebäude des KVG-Betriebshofs über die Werftstraße angeleitet werden. Aufgrund der räumlichen Gegebenheit mit den an das Gesamtquartier KoolKiel angrenzenden öffentlichen Straßenverkehrsflächen kann zudem eine Anfahrbarkeit der Gebäude durch Einsatzfahrzeuge im Brandfall sichergestellt werden. Die Gewährleistung der Rettung im Bedarfsfall ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

4.2.2 Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubare Grundstücksfläche, innerhalb derer die Hauptanlagen errichtet werden dürfen, wird durch die Festsetzung von Baugrenzen bestimmt. Aufgrund der konkret vorliegenden hochbaulichen Planung und eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird die überbaubare Grundstücksfläche als Baukörperfestsetzung ausgewiesen. Für die beiden Hochpunkte sowie den Sockelbereich werden drei separate Baufenster ausgewiesen, die in Kombination mit der Festsetzung von Gebäudehöhen (siehe Kapitel 4.2.1 Art und Maß der baulichen Nutzung) eine veränderte Höhenentwicklung sicherstellen.

Für den westlich befindlichen Hochpunkt wird ein fünfeckiges Baufenster festgesetzt, das im westlichen Bereich mit einem Abstand von ca. 0,9 m bzw. 1,6 m parallel zur Vorhabengebietsgrenze sowie zur Straßenverkehrsfläche verläuft. Im nördlichen Teilbereich verläuft die Baugrenze nicht parallel zur Vorhabengebietsgrenze, um einen öffentlich nutzbaren Vorplatz auszubilden. Im südlichen Bereich verläuft die Baugrenze mit einem Abstand von ca. 14 m nahezu zur südlichen Plangebietsgrenze. Das Baufeld verfügt über eine Breite von ca. 34,4 m und eine Tiefe von ca. 35,8 m.

Das Baufenster des Sockelbereich schließt direkt östlich an das Baufeld des westlichen Hochpunktes an und verläuft mit gleichbleibender Tiefe in Richtung Osten, wodurch sich eine unregelmäßige Form des Baufeldes ergibt. Zur Vorhabengebietsgrenze hält das Baufeld einen Abstand von ca. 0,8 m.

Direkt südlich schließt das rechteckige Baufenster des östlichen Hochpunktes an, das im Süden an die Vorhabengebietsgrenze und Geltungsbereichsgrenze anschließt. Im Westen grenzt das Baufeld auf mittlerer Höhe an die Flurstücks- sowie Plangebietsgrenze an. Es verfügt über eine Breite von ca. 32,1 m sowie eine Tiefe von ca. 19,9 m.

Die Regelabstandsgrenzen gemäß § 6 Abs. 5 LBO von mindestens 3 m werden dabei zur nördlich angrenzenden Gablenzstraße, zur östlich angrenzenden Werftstraße, zur südlichen Grundstücksgrenze sowie zur westlich angrenzenden Werftbahnstraße teilweise unterschritten. Für die Abstandsflächen, die sich über das südlich angrenzende Flurstück erstrecken, wird über die Eintragung von Baulasten im Baulastenverzeichnis sowie als Grunddienstbarkeiten im Grundbuch öffentlich-rechtlich gesichert, dass diese nicht überbaut werden. Die übrigen Abstandsflächen erstrecken sich über die öffentlichen Straßenverkehrsflächen nur bis zu der jeweiligen Mitte des Flurstücks und sind damit gem. § 6 Abs. 2 LBO zulässig.

4.2.3 Verkehrliche Erschließung

Zur Untersuchung der geplanten Entwicklung auf den drei Flächen des Gesamtvorhabens KoolKiel wurde im Oktober 2022 eine Verkehrsuntersuchung erarbeitet, die die verkehrlichen Auswirkungen im Stadtteil an den betroffenen Knotenpunkten in der Werftstraße und im Schwedendamm analysiert. Darüber hinaus wurde das Erschließungs- und Mobilitätskonzept für den Kfz-, Rad- und Fußverkehr ausgearbeitet sowie die maßgebenden Verkehrsbelastungen für die lärmtechnischen Untersuchungen prognostiziert. Aufgrund der engen Verbindung und der gegenseitigen Abhängigkeiten der drei Projekte sowie der darüber hinaus geplanten Umsetzungsphase des Gesamtvorhabens, sind die verkehrlichen Auswirkungen auf das Gesamtbauvorhaben KoolKiel zu beziehen. Aufgrund der detaillierteren Planungen zu den jeweiligen Nutzungen in

den Baufeldern haben sich seit der Verkehrsuntersuchung im Oktober 2022 Änderungen in der Gesamtplanung ergeben, die durch eine vorliegende „Ergänzende Stellungnahme“ auf Aktualität geprüft wurde.

Die aktuelle Verkehrssituation an den relevanten Knotenpunkten ist in den Hauptverkehrszeiten nach den HBS-Maßstäben (HBS = Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) von einer guten bis ausreichenden Verkehrsqualität geprägt. Darüber hinaus sind auch weitere Kapazitätsreserven zum Auffangen von Aufkommenschwankungen vorhanden. Ebenfalls ist das Plangebiet KoolKiel von einer als sehr gut zu bewertenden Erschließungsqualität durch den ÖPNV gekennzeichnet. Neben einem gut ausgebauten Fuß- und Radwegenetz in den angrenzenden Bereichen soll die innerstädtische Veloroute 9 im Zuge der Fortschreibung des Veloroutenkonzeptes ausgebaut werden. Die durch die Planung hervorgerufene Verkehrserzeugung für das Gesamtbauvorhaben KoolKiel wird die werktägliche Verkehrserzeugung auf knapp 3.200 Kfz-Fahrten mit einem SV-Anteil von rd. 1 % geschätzt. Im Ergebnis des Gutachtens lässt sich feststellen, dass im Zusammenhang mit dem Planvorhaben keine baulichen Maßnahmen an den untersuchten Knotenpunkten notwendig werden. Die Verkehrszunahmen werden bei max. 7 – 10 % an den betroffenen Knotenpunkten liegen. In Abhängigkeit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung sind daher ggf. verkehrstechnische Maßnahmen an den Lichtsignalanlagen in Form von Anpassungen der verkehrsabhängigen Steuerungen durchzuführen.

Im Rahmen der ergänzenden Stellungnahme ist aus den Berechnungsergebnissen abzuleiten, dass im Vergleich zu den Ergebnissen aus Oktober 2022 sowohl im Tagesverkehr als auch in den maßgebenden Spitzenstunden etwas weniger Neuverkehr zu erwarten ist. Das Gesamtaufkommen wird mit rund – 17% prognostiziert. Auf Grundlage der ermittelten, relativ geringen Bandbreiten der Aufkommensabweichungen kann pauschal am vorliegenden Ergebnis festgehalten werden, dass keine relevanten Auswirkungen auf die ursprünglichen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen aus Oktober 2022 ermittelt werden können.

Lediglich der gemäß Kieler Richtwerttabelle erforderliche Pkw-Stellplatzbedarf ist maßgeblich von den konkret geplanten Nutzungen abhängig. Hierfür bedingen die neuen Nutzungen ebenfalls einen aktualisierten Stellplatznachweis. Dieser wird im Kapitel des ruhenden Verkehrs näher erläutert.

Im Sinne der Worst-Case-Betrachtung behalten die Ergebnisse der relevanten verkehrlichen Knotenpunkte, das Verkehrserschließungskonzept für den Kfz-, Rad-, und Fußverkehr sowie das Mobilitätskonzept weiterhin Gültigkeit.

Letztlich sind demnach auch die maßgebenden DTV-Werte für das Prognosejahr 2025, die als Grundlage für die lärmtechnischen Untersuchungen dienen, weiterhin von Gültigkeit, auch wenn sie im vorliegenden Vergleich zu den ursprünglichen Querschnittbelastungen tendenziell eher geringfügig unter den ehemals erhobenen Werten liegen.

Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Das Plangebiet wird über die nördlich an das geplante Quartier angrenzende Gablenzstraße, die östlich angrenzende Werftstraße sowie die westlich angrenzende Werftbahnstraße erschlossen. Die Straßen werden daher bestandskonform als öffentliche

Straßenverkehrsflächen im Bebauungsplan festgesetzt. Von der Werftstraße ist lediglich ein rechtsseitiges Ab- und Einbiegen gewährleistet. Die erstellte verkehrstechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die künftig zu erwartenden Neuverkehre mit der vorhandenen Straßenstruktur leistungsgerecht abgewickelt werden können. Zusätzliche bauliche Maßnahmen zur Sicherung einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung der aus dem Bauvorhaben zu erwartenden Neuverkehre sind demnach nicht erforderlich. Die Werftbahnstraße wird als private Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Es ist zu beachten, dass für die Erschließung des Gesamtverkehrs über die Werftbahnstraße zukünftig zwei Tatbestände vorgesehen werden. Im ersten Schritt ist beabsichtigt, die Werftbahnstraße ab Höhe der öffentlichen Grünfläche lediglich für den Anwohner*innen-Kfz-Verkehr sowie den öffentlichen Fuß- und Radverkehr freizugeben. Dies hat den Grund, dass die Erschließung für das gesamte Vorhaben überwiegend über die angesprochene Straße abgewickelt werden soll. Der überwiegende Teil der Verkehrsfläche wird im ersten Schritt an die Eigentümer*innen aller Grundstücke des Gesamtvorhabens KoolKiel verpachtet, so dass zukünftig nur noch Anwohner*innen diesen Straßenabschnitt nutzen können. Im südlichen Bereich wird eine, den Regelwerken entsprechende, Wendeanlage für Kfz-Verkehre innerhalb des parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes Nr. 1030 errichtet. Diese soll den Zugangsverkehr zur Werftbahnstraße regulieren und Verkehre, die keine Zugangsberechtigung für die betroffenen Bereiche der Verkehrsflächen aufweisen, über die Wendekurve eine Umkehrmöglichkeit bieten. Außerdem sieht die Straßenplanung vor, dass auch für den nördlichen Bereich eine Wendeanlage innerhalb der Verkehrsfläche realisiert werden kann. Diese dient jeglichen Nutzer*innen zum Wenden. Innerhalb dieser Verkehrsfläche (hellgrau) werden straßenbegleitend Stellplätze für den Kfz-Verkehr vorgesehen (dunkelgrau). Eine Durchfahrt von der Werftbahnstraße zur Gablenzstraße wird für sämtliche Kfz-Verkehre durch eine bauliche Trennung unterbunden. Lediglich Fuß- und Radfahrer*innen können weiterhin die Durchwegung zur Gablenzstraße nutzen.

Im Falle des Eintretens der Realisierung des Stadtbahnanschlusses über die Werftbahnstraße wird der Pachtvertrag aufgehoben und im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens folglich der betroffene Bereich als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Angedacht ist die Realisierung einer Stadtbahn an der Werftbahnstraße als Teil des Erweiterungsnetzes für den Anschluss an das Eisenbahnnetz des überregionalen ÖPNVs. Die Haupttrasse der Stadtbahn soll von der Gablenzstraße über die Werftstraße mit Haltestellen geführt werden und als Anbindung zum geplanten Betriebshof Dietrichstraße sowie des Kieler Südens dienen. Im Falle einer Realisierung der geplanten Stadtbahn müsste außerdem eine Anpassung der vorhandenen Straßeninfrastruktur vorgenommen werden, die eine Verlagerung der Erschließung vom Knotenpunkt Gablenzstraße/ Werftbahnstraße zu dem Knotenpunkt Schwedendamm/ Werftbahnstraße bzw. Gablenzstraße / Werftstraße zur Folge hätte. Die damit verbundenen Verkehrsverlagerungen würden die Ergebnisse der verkehrstechnischen Bewertung aufgrund der relativ geringen Verkehrsmengen aber nicht maßgebend bzw. nachhaltig verändern.

Ein Fußweg entlang der westlichen Grundstücksgrenzen von der Werftbahnstraße 1 und 8 und tlw. auch auf Höhe der öffentlichen Grünfläche ermöglichen, weshalb dieser Teilbereich ebenfalls öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt wird. Ebenso wie die zukünftig vorgesehene Fahrbahn für den Anwohner*innenverkehr befindet sich

diese im Eigentum der Landeshauptstadt Kiel, wird bis zum Eintreten des Planfeststellungsverfahrens zur Sicherung der Stadtbahn jedoch an die Grundstückseigentümer*innen des Gesamtvorhabens KoolKiel verpachtet. Solange der Tatbestand der Stadtbahn jedoch nicht eintritt, soll diese Fläche jedoch sicherstellen, dass ein Gehweg in einer entsprechenden Breite und Ausgestaltung die Verbindungsfunktion der Werftbahnstraße aufrechterhält.

Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten

Das Erschließungskonzept für das Gesamtquartier KoolKiel sieht vor, den Großteil des Quell- und Zielverkehrs des motorisierten Individualverkehrs über eine für die drei Plangebiete gemeinsame Tiefgarage abzuwickeln (siehe hierzu Abschnitt „Ruhender Verkehr“), die sich innerhalb der Plangebiete des vorliegenden Bebauungsplanes sowie des Bebauungsplanes 1031V erstreckt. Hierfür ist eine Tiefgaragenzu- bzw. Ausfahrt an der Werftbahnstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1031V vorgesehen. Zwei weitere Zufahrten zum Gesamtquartier KoolKiel sind an der Werftbahnstraße und Werftstraße für die Fahrzeuge der Abfallentsorgung sowie Anlieferung der Gewerbeeinheiten geplant. Die Zufahrten werden in den parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen planungsrechtlich gesichert, wohingegen mit dem vorliegenden Bebauungsplan gewährleistet werden soll, dass entlang der umgebenden Straßenverkehrsflächen keine Gehwegüberfahrten entstehen. Aus diesem Grund werden entlang der Grundstücksseiten zu den Straßenverkehrsflächen Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt zeichnerisch festgesetzt. Ziel dieser Festsetzung ist es zum einen, den Verkehrsfluss des Kreuzungspunktes nicht aufgrund von ein- und ausfahrenden Fahrzeugen zu stören. Zum anderen soll an dieser Stelle aus stadtgestalterischer Sicht nördlich des Gebäudekomplexes mit Boarding House ein attraktiver Vorplatz gestaltet werden, der der Öffentlichkeit zugänglich ist und einen Auftakt zum Quartier bildet. Durch Überfahrten mit den daran anschließenden Zufahrten zur Tiefgarage würde der Platz optisch zerschnitten und in seiner Aufenthaltsqualität beeinträchtigt. Um die Ausbildung der gewünschten Eingangssituation in das Quartier zu ermöglichen sowie die notwendigen Verkehre möglichst zu bündeln und Unfallschwerpunkte zu vermeiden, werden an den beschriebenen Stellen Gehwegüberfahrten ausgeschlossen.

Gehrecht

Mit dem Vorhaben soll für die Stadt Kiel ein qualitativ hochwertiges, attraktives Quartier entstehen, das Kiel sowohl als Reiseziel, als auch als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiver macht. Damit einher geht die planerische Zielvorstellung, ein offenes Quartier für unterschiedlichste Nutzer*innengruppen zu schaffen, das sich gegenüber seiner Umgebung öffnet und nicht abschottet. Im Gesamtquartier, welches sich über drei Bebauungspläne erstreckt, werden daher vielfältige Wegebeziehungen vorgesehen. Um nördlich des geplanten Gebäudekomplexes einen ansprechenden Vorplatz zu realisieren, der für jedermann zugänglich ist, auch wenn er sich auf Privatgrund befindet, wird im Bebauungsplan ein Gehrecht festgesetzt.

„Das Gehrecht ist zugunsten der Landeshauptstadt Kiel für die Allgemeinheit festgesetzt.“

Zusätzlich zu der öffentlichen Zugänglichkeit soll bei der Anlage der öffentlichen Verkehrs- und sonstigen Freiflächen besonderer Wert auf eine barrierefreie Gestaltung gelegt werden. Die Anforderungen des fließenden und ruhenden Verkehrs sind mit den Bedürfnissen von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, Kindern, alten Menschen und Menschen mit Behinderung abzustimmen. Dies dient der umfassenden und selbstbestimmten Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben, ungeachtet des Alters sowie unabhängig von Art und Umfang einer Beeinträchtigung. Über den Durchführungsvertrag wird eine entsprechende Auflage für die Vorhabenträgerin öffentlich-rechtlich gesichert.

Private Erschließungsfläche für verschiedene Nutzer*innengruppen (MIV, Fahrradfahrer*innen, Fußgänger*innen, Kinderspiel)

Als Konzept für das Gesamtquartier KoolKiel ist vorgesehen, zwischen den geplanten Baukörpern innerhalb der vorhabenbezogenen Bebauungspläne Nr. 1017V, 1. Änderung, Nr. 1030V und 1031V eine private Erschließungsfläche für verschiedene Nutzer*innengruppen (MIV, Fahrradfahrer, Fußgänger) mit dem Charakter eines Shared Spaces einzurichten. Die durch die private Erschließungsfläche generierte Durchlässigkeit ermöglicht eine optimale Erschließung in alle Richtungen. Die Gefahr einer Nutzung durch Fremdverkehre bzw. die Erzeugung von (ungewolltem) Durchgangsverkehr ist infolge der guten Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes nahezu ausgeschlossen.

Der Bereich der privaten Erschließungsfläche für verschiedene Nutzer*innengruppen ist zudem für die Fahrzeuge der Abfallentsorgung sowie als Lieferzone für das geplante Gewerbe vorgesehen. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist der Lieferverkehr nach derzeitigem Planungsstand auf Kleintransporter und Lkw ohne Anhänger zu beschränken.

Ruhender Verkehr

Mit der zulässigen Bebauung geht ein entsprechend hoher Stellplatzbedarf einher. Die gemäß der Kieler Richtzahlentabelle zu ermittelnden und nachzuweisenden Stellplätzen sind aufgrund der geplanten gemeinsamen Tiefgarage auf den Grundstücken an der Werftbahnstraße 1 und 8 sowie einer gemeinsamen Stellplatzanlage westlich der Werftbahnstraße auf das Gesamtquartier KoolKiel zu beziehen. Gemäß angepasster Richtzahlentabelle sind für das Plangebiet der 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V 98 Pkw-Stellplätze, für das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1030V 82 Pkw-Stellplätze sowie für das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1031V 221 Pkw-Stellplätze herzustellen. Für das Gesamtquartier KoolKiel sind demnach in der Summe aller Nutzungen ca. 401 Pkw-Stellplätze zu errichten. Aufgrund der gegebenen guten ÖPNV-Anbindung, der zentralen Lage im Stadtraum sowie der Anbindung an das Kieler Radverkehrsnetz kann die Zahl der nachzuweisenden Pkw-Stellplätze um 10 % auf ca. 362 Pkw-Stellplätze reduziert werden. Zudem ist die Errichtung von 5 Carsharing-Stellplätzen im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1030V geplant. Da ein Carsharing-Stellplatz vier Pkw-Stellplätze ersetzt, kann die Anzahl der im Gesamtquartier KoolKiel herzustellenden Pkw-Stellplätze weiter reduziert werden. Eine entsprechende Regelung wird im Durchführungsvertrag aufgenommen. In der zu errichtenden Tiefgarage können nach aktueller

Planung 198 Stellplätze errichtet werden. Die weiteren Stellplätze i.H.v. 144 werden auf dem geplanten Parkhaus auf dem Ausweichgrundstück an der Adolf-Westphal-Straße nachgewiesen. Die herzustellenden Tiefgaragenstellplätze stehen demnach vorwiegend den Wohn- und Hotelnutzungen zur Verfügung. Darüber hinaus werden auch die notwendigen barrierefreien Stellplätze in der Tiefgarage realisiert. In der Realisierungsphase im Rahmen der Baugenehmigungen wird der Stellplatzbedarf für das gesamte Quartier KoolKiel konkret festgelegt.

Ziel der Quartiersplanung ist auch die Schaffung eines hochwertigen Freiraums, insbesondere um die hohe bauliche Dichte im Gebiet zu kompensieren. Maßgebend für die Qualität des öffentlichen Raums ist die Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Um einen möglichst hohen Freiraumanteil im Quartier zu erreichen und das Zustellen der öffentlichen Räume durch Kraftfahrzeuge zu unterbinden, ist im Quartier KoolKiel vorgesehen, den Großteil des Quell- und Zielverkehrs im motorisierten Individualverkehr über eine Tiefgarage abzuwickeln. Die Unterbringung des verbleibenden Anteils der Stellplätze ist auf einer Stellplatzanlage südwestlich des Gesamtquartiers, westlich der Werftbahnstraße vorgesehen. Die gemeinsame Tiefgarage wird sich über die zwei Plangebiete des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1031V sowie der vorliegenden 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V erstrecken. Hierfür ist eine Tiefgaragen-Zu-/Ausfahrt südlich am geplanten Baukörper an der Werftbahnstraße im Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1031V geplant. Die Lage der Tiefgarage soll unabhängig von der überbaubaren Fläche ermöglicht werden. Der Bebauungsplan trifft hierzu folgende Festsetzung:

„In den Vorhabengebieten sind Pkw-Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig.“

Durch die Festsetzung wird die Inanspruchnahme der Freiflächen durch parkende Pkw vermieden. Die Flächen stehen damit einer qualitativ hochwertigen Gestaltung und Nutzung offen.

Um eine Unterbauung des Geländes durch eine Tiefgarage zu ermöglichen und auch wirtschaftliche Tiefgaragengrundrisse mit mittiger Fahrgasse und beidseitigen Einstellmöglichkeiten mit ihrer im Vergleich zu Wohngebäuden größeren Gebäudetiefen zu ermöglichen, trifft der Bebauungsplan folgende Festsetzung:

„Tiefgaragen sind auch außerhalb der Baugrenzen - jedoch nur innerhalb der festgesetzten Flächen für Tiefgaragen zulässig. Unterirdische Abstell-, Lager- und Technikräume können auch außerhalb der Baugrenzen - jedoch nur innerhalb der festgesetzten Flächen für Tiefgaragen - zugelassen werden.“

Da in der Regel für Tiefgaragenstellplätze und Abstell- sowie Technik- und Versorgungsräume ein gemeinsames Kellergeschoss errichtet wird und die Anordnung der jeweiligen Nutzungen nach rein funktionalen und nicht formalen Kriterien erfolgen soll, wird in der textlichen Festsetzung vorsorglich klargestellt, dass nicht nur die Bereiche des Untergeschosses, die funktional als Tiefgarage zu werten sind, sondern auch andere Nutzungen im Untergeschoss außerhalb der überbaubaren Fläche, jedoch nur innerhalb der festgesetzten Flächen für Tiefgaragen liegen dürfen.

Durch die zeichnerische und textliche Festsetzung wird die Lage der Tiefgarage hinreichend definiert, nahezu das gesamte Vorhabengebiet darf von Tiefgaragen unterbaut werden. Der unterirdische Nachweis der Stellplätze für Kraftfahrzeuge orientiert sich zusammenfassend an dem vorrangigen Planungsziel, die Freiraumqualität im Quartier zu verbessern und das Plangebiet vom Verkehr zu entlasten.

Die Herstellung von öffentlichen Kurzzeit-Parkplätzen für Besucher*innen sowie Kund*innen des Quartiers ist grundsätzlich in der Werftbahnstraße entlang des geplanten Baukörpers innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1031V möglich. Die konkrete Planung des Straßenausbaus befindet sich gegenwärtig in Bearbeitung.

Fahrradplätze

Um die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs planerisch zu unterstützen und im Rahmen des Vorhabens einen Beitrag zur Implementierung alternativer Mobilitätskonzepte zu leisten, ist die Realisierung von ausreichend Fahrradplätzen unabdingbar. Gemäß der Richtzahlentabelle sind für das Plangebiet der 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V 246 Fahrradplätze, für das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1030V 401 Fahrradplätze und für das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1031V 448 Fahrradplätze herzustellen. Für das Gesamtquartier KoolKiel sind demnach in der Summe ca. 1.095 Fahrradplätze zu errichten. Eine entsprechende Regelung wird im Durchführungsvertrag aufgenommen.

Mobilitätsstation

Ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzeptes ist die Errichtung einer Mobilitätsstation, in der vielfältige Mobilitätsangebote gebündelt und somit komfortable, attraktive und flexible Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung geschaffen werden sollen. Für das Gesamtquartier KoolKiel eignet sich die privaten Erschließungsfläche für verschiedene Nutzer*innengruppen zwischen den Baukörpern der vorhabenbezogenen Bebauungsplänen Nr. 1030V und Nr. 1031V aufgrund ihrer zentralen und zugänglichen Lage sowie der guten äußeren Anbindung als Standort einer quartiersbezogenen Mobilitätsstation. In dieser könnten u.a. eine Informationsstele, ein Micro-Hub für Paketdienstleister, drei bis vier Carsharing-Stellplätze, zehn bis 15 Bikesharing-Stellplätze, eine Fahrradabstellanlage für ca. 20 Fahrräder inkl. Reparaturstation sowie sonstige Möblierung untergebracht werden.

Alternativ könnten Teile der Mobilitätsstation bspw. auch integriert werden in eine angrenzende Gewerbenutzung im Erdgeschoss des geplanten Baukörpers an der Werftbahnstraße innerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1031V. In einem entsprechenden Kiosk oder Quartiersmanagementbüro könnten zudem ergänzende Service-Leistungen (z.B. Post- oder Paketstation, Transportmittelverleih mit Angebot von Lastenrädern, Sackkarren, Fahrradtaschen, Trolleys, etc.) angeboten werden. Ergänzend sollte eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge bspw. Nordwestlich des geplanten Baukörpers an der Werftbahnstraße vorgehalten werden. Vorerst scheinen zwei bis drei Pkw-Stellplätze mit Ladestationen ausreichend.

Das Mobilitätskonzept wird im weiteren Verfahren aktualisiert, konkretisiert und bis zum Abschluss des Bebauungsplanverfahrens finalisiert.

4.2.4 Grünordnung

Freiflächengestaltung

Im Rahmen der drei parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne wurde ein Grünordnerischer Fachbeitrag erarbeitet, in dem die geplante Konzeption der Freiflächengestaltung textlich erläutert wird, welche in einem separaten Freiflächengestaltungsplan dargestellt wird.

Für das vorliegende Vorhaben wurde ein Gestaltungskonzept erarbeitet, das für die Freiflächen des Gesamtquartiers KoolKiel konkrete Vorgaben vorsieht, sodass den Bewohner*innen der Neubauten qualitativ hochwertig gestaltete und nutzbare Freiräume zur Verfügung stehen. Da die Freiraumgestaltungen der drei Plangebiete aufeinander abgestimmt wurden und dabei der individuelle Charakter in den jeweiligen Plangebieten gewahrt werden soll, werden auch entsprechende Regelungen zur Gestaltung der Freiflächen im Durchführungsvertrag des Bebauungsplanes mit aufgenommen.

Konkret sieht der Plan eine Begrünung jeglicher Sockelgeschosse vor, die auf unterschiedliche Art und Weise vorgenommen wird. Darunter zählen neben hochwertigen, dichten Bepflanzungen auch intensive und extensive Dachbegrünungen. Diese werden mit Zuwegungen / Wegen in Beeten ähnelnden Strukturen angelegt und tragen zu einem parkähnlichen Charakter bei. Die Dachgärten sollen dadurch für die Bewohner*innen erlebbar werden, zum Aufenthalt einladen und unterschiedliche Qualitäten aufweisen. Der nördliche Plazabereich zwischen den Hochpunkten (BP 1017V, 1. Änderung) und Gablenzstraße wird als öffentlicher Platz ausgestaltet und mit verschiedenen Großbaumpflanzungen geprägt und strukturiert. Insbesondere mit den Geländeversprüngen aufgrund der Höhenlage wird hier ein interessanter Raum für die Öffentlichkeit geschaffen, der ohnehin durch die Nähe der Beherbergungsnutzungen stärker frequentiert sein wird. Im Vergleich dazu wird der Bereich zwischen den Neubauten der Bebauungspläne 1030V und 1031V als eher halböffentlicher Raum ausgebildet. Hier wird neben der begrünten und beispielbaren Umfahrung für die Feuerwehr mit den notwendigen Aufstellflächen auch ein Kinderspielplatz mit einer Fläche von 550 m² entstehen, der den zukünftigen Kleinkindern des Plangebietes in direkter Nähe der Wohnungen zur Verfügung steht. Wo es technisch und funktional möglich ist, sind Bäume zur räumlichen Gestaltung und stadtoökologischen Bereicherung vorgesehen. Zur vorbereitenden Abstimmung wurde ein Baumkonzept erarbeitet, das am 24.08.2022 vorgestellt und abgestimmt wurde. Es sind Baumarten vorgesehen, die mit den speziellen Standortverhältnissen und den klimatischen Herausforderungen zurechtkommen. Die Begrünung unterbauter Flächen („Dachbegrünung“) erfolgt gemäß den fachtechnisch heranzuziehenden „Dachbegrünungsrichtlinien“ (herausgegeben von der FLL). Um trotz des engen Grundstückszuschnitts und geringer Flächenpotenziale innerhalb des Gesamtquartiers KoolKiel weitere Freiräume für Kinder zu schaffen, werden anderweitig fungierende Flächen von 800 m², wie z.B. Feuerwehraufstellflächen und Zuwegungen im Innenhof, als beispielbare Flächen ausgestaltet. Die Anschlüsse an die öffentlichen Straßenverkehrsflächen werden auf unterschiedliche Art und Weise ausgebildet. Dies ist insbesondere von der jeweiligen Höhenlage abhängig. Im vorliegenden Freiflächengestaltungsplan werden diese Bereiche beispielhaft dargestellt und können in der Ausführungsplanung noch geringfügig an die jeweiligen Situationen angepasst werden.

Ersatzpflanzungen

Von den kartierten Bäumen im Bereich des Vorhabens unterliegen 14 Bäume einem Schutzstatus gemäß städtischer Baumschutzsatzung. Zwölf dieser Bäume müssen zur Durchführung des Vorhabens gefällt werden.

11 zu fällende Bäume (Robinien) sind als „Ersatzpflanzungen“ geschützt und werden im Verhältnis 1:1 ausgeglichen. Die Neupflanzung dieser 11 Bäume soll auf städtischen Grundstücksflächen außerhalb des Plangebietes erfolgen und wird im Durchführungsvertrag rechtlich gesichert.

Ein zu fällender Baum mit Schutzstatus (mehrstämmiger Weißdorn) ist gem. Baumschutzsatzung im Verhältnis 1:1 auszugleichen. Diese eine Ersatzpflanzung wird im Rahmen der insgesamt mind. 5 im Plangebiet neu zu pflanzenden Bäume durchgeführt werden. D.h. es werden innerhalb des Plangebietes über das erforderliche Ausgleichserfordernis hinaus mind. 12 zusätzliche Bäume gepflanzt.

Im Rahmen der Straßenverbreiterung der Werftstraße ist seitens der Stadt Kiel geplant, zugunsten von Rad- und Gehwegen zwei der nach städtischer Baumschutzsatzung geschützten Linden zu fällen und durch Neuanpflanzungen zu ersetzen.

Auf unterbauten Flächen (über dem Untergeschoss) können unter Beachtung des geplanten Konzeptes zur Freiraumgestaltung weitere Bäume neu gepflanzt werden. Diese dienen im Bereich der Treppenanlage der räumlichen Abgrenzung des geplanten Vorplatzes zum Knotenpunkt an der Gablenzstraße. Gehölze wirken bei dem geplanten hohen Versiegelungsgrad durch Verschattung kleinklimatisch ausgleichend im Bereich versiegelter Flächen und filtern Staub- und Schadstoffe aus der Luft. Die Baumpflanzungen tragen zur Stabilisierung der örtlichen Klimaverhältnisse bei und schaffen eine Mindestausstattung des Plangebietes mit ökologisch und gestalterisch wirksamen Strukturen.

Um die Mindestbegrünung planungsrechtlich abzusichern, setzt der Bebauungsplan Folgendes fest:

„In den Vorhabengebieten sind insgesamt mindestens 13 Bäume anzupflanzen.“

Die festgesetzte Zahl von anzupflanzenden Bäumen ermöglicht, anders als räumlich verortete Anpflanzgebote, eine gewisse Flexibilität bei der Gestaltung der Flächen. Da es sich bei der geplanten Bebauung um ein zusammenhängendes Vorhaben handelt, ist es ausreichend, eine absolute Zahl anzupflanzender Bäume festzusetzen. Die genaue Positionierung der Baumstandorte wird im Rahmen des Bauantragsverfahrens abgestimmt.

Um angemessene Standards für den Erhalt der Bäume und für die Baumneupflanzungen zu sichern, setzt der Bebauungsplan darüber hinaus Folgendes fest:

„Für festgesetzte Baumpflanzungen und für Ersatzpflanzungen von Bäumen sind standortgerechte Laubgehölzarten zu verwenden; eine Pflanzliste mit den standortgerechten Baumarten wird im Bebauungsplan ausgewiesen. Bäume müssen einen Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1 m Höhe über dem Erdboden aufweisen. Für Bäume im Bereich unterbauter Flächen ist jeweils ein durchwurzelbarer Raum von mindestens 12 m³ mit einem Sub-

strataufbau von mindestens 100 cm vorzusehen. Die Anpflanzungen sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen. Ersatzpflanzungen sind so vorzunehmen, dass der jeweilige Charakter der Pflanzung erhalten bleibt.

Standortgerechte Laubgehölzarten im Sinne dieser Festsetzung sind:

<i>Liquidambar styraciflua</i>	<i>Amerikanischer Amberbaum</i>
<i>Ostrya carpinifolia</i>	<i>Europäische Hopfenbuche</i>
<i>Sophora japonica</i>	<i>Japanischer Schnurbaum“</i>

Die Bestimmung, dass nur standortgerechte Arten verwendet werden dürfen, dient dem Ziel, dass sich die verwendeten Gehölze an den besonderen Standorten (innerstädtisch, auf unterbauten Flächen, ggf. schattig etc.) nachhaltig entwickeln können.

Die vorgegebene Mindestpflanzgröße dient dem Ziel, dass die gewünschten gestalterischen, ökologischen und klimatischen Wirkungen in angemessener Zeit erreicht werden. Durch die Festsetzung von Pflanzgruben oder Aufhügelungen mit geeignetem Substrataufbau wird sichergestellt, dass den Bäumen auch nach einer Anwachsphase ausreichender Wurzelraum zur Verfügung steht. Gleichzeitig wird die Rückhaltung pflanzenverfügbaren Wassers ermöglicht und damit Vegetationsschäden in Trockenperioden vermieden und die Nährstoffversorgung gesichert. Auch wenn aufgrund von statischen Gegebenheiten die Einhaltung der Vorgaben für Pflanzgruben gemäß FLL-Richtlinie nicht an allen Stellen des Plangebietes vollumfänglich eingehalten werden können, wird mit der Festsetzung die Herrichtung eines durchwurzelbaren Bodens für die Standsicherheit sowie Wasserverfügbarkeit und damit ein gutes und langfristiges Gedeihen sichergestellt. Die Festsetzung gilt auch für Bäume auf unterbauten Flächen.

Dachbegrünung

Als Minderungsmaßnahme vom Eingriff in Natur- und Landschaft ist auf dem Dach des Sockelbaus eine intensive Dachbegrünung vorgesehen. Eine Dachbegrünung auf den Hochpunkten ist aus brandschutztechnischen Gründen nicht umsetzbar.

Dachflächenbegrünungen leisten einen Beitrag zur dezentralen Rückhaltung und verzögerten Ableitung des Oberflächenwassers. Sie wirken stabilisierend auf das Kleinklima, da sich Dachflächen weniger aufheizen, binden Staub und fördern die Wasserverdunstung. Im Sommer sind Dachbegrünungen für darunter liegende Räume insgesamt eine wirksame Maßnahme zum Schutz vor sommerlicher Hitze. Im Winter kommt es durch die Vegetation und das Dachsubstrat zu einer Verminderung des Wärmedurchganges und somit zu einer erhöhten Wärmedämmung. Sie sollen zudem der Insektenwelt und Vögeln als Ersatzlebensraum zur Verfügung stehen. Auch ist nachgewiesen, dass sich der Wirkungsgrad von Photovoltaikanlagen auf kühlenden Gründächern erhöht.

Begrünte Dachflächen tragen zusätzlich zu einer Wertsteigerung des Freiraums bei, da insbesondere die niedriger gelegenen Dachflächen entweder als Freifläche genutzt oder von anderen Gebäuden eingesehen und als grüne Bereicherung erlebt werden können. Zur nachhaltigen Sicherung der beschriebenen ökologischen und visuellen Auswirkung der Dachbegrünung trifft der Bebauungsplan daher folgende Festsetzungen:

„Die Dachflächen der Hauptgebäude mit einer Gebäudehöhe von 16,5 m als Höchstmaß sind vegetationsfähig zu gestalten und intensiv zu begrünen. Dabei

ist die Dachbegrünung mit einem mindestens 25 cm starken, durchwurzelbaren Substrataufbau zu versehen. Von einer Dachbegrünung kann in den Bereichen abgewichen werden, die der Belichtung, Be- und Entlüftung, als begehbare Dachterrassen oder der Aufnahme von technischen Anlagen dienen.“

Die festgesetzte Flachdachform ermöglicht eine Begrünung ohne aufwändige bautechnische Maßnahmen wie Schubsicherungen und Verankerungen. Um Spielräume für die Errichtung von Dachterrassen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Bewohner*innen, von Belichtungsmöglichkeiten und von erforderlichen technischen Anlagen zu schaffen, regelt die textliche Festsetzung, dass in diesen Bereichen auf eine Dachbegrünung verzichtet werden kann. Als Dachfläche sind alle Dachflächen des obersten Geschosses, also gemäß Vorhaben- und Erschließungsplan das zweite Obergeschoss des Sockelbaus anzurechnen, ausgenommen der Attika, auf der eine Dachbegrünung nicht sinnvoll möglich ist.

Artenschutz

Zum Schutz von Fledermäusen ist das Baufeld in der Zeit vom 01.12. bis 01.03. außerhalb der Aktivitätszeit der Fledermäuse zu räumen. Zum Schutz von Brutvögeln ist das Baufeld außerhalb der (Haupt-)Brutzeit der betroffenen Vogelarten von Gehölzen und Gebäuden freizumachen. Entsprechende Hinweise werden in die Planzeichnung des Bebauungsplanes aufgenommen.

4.2.5 Immissionsschutz

Schallimmissionen

Das Plangebiet ist von Schallimmissionen der angrenzenden Verkehrswege, der Hafenbahn, der Gewerbeeinheiten sowie Sport- und Freizeitanlagen betroffen. Die Schalltechnischen Untersuchungen basieren dabei auf der zugrunde gelegten Verkehrsprognose. Außerdem sind die Gewerbelärmimmissionen aufgrund der benachbarten Gewerbeflächen (Hörnbad, Penny-Markt, Tankstelle, KVG-Betriebshof und mehrere Parkplätze) zu berücksichtigen. Diese wurden über flächenbezogene Schallleistungspegel bzw. zum Teil genauere betriebsbezogene Prognosen sowie vorhandene Schallgutachten bewertet und der Berechnung zugeführt. Im Rahmen der vorliegenden lärmtechnischen Untersuchungen von M+O Immissionsschutz sowie Quintus Ingenieurhaus wurden sowohl die auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen als auch die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die benachbarte Bestandsbebauung untersucht und beurteilt.

Bei der Beurteilung der Immissionen werden für das vorliegende Vorhaben die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete zugrunde gelegt. Der hier geplanten Ausweisung eines Vorhabengebietes sind in der TA Lärm bzw. 16. BImSchV keine Immissionsrichtwerte zugeordnet, so dass die Richtwerte für Mischgebiete angewendet werden, da die geplanten Nutzungen auch in einem Mischgebiet zulässig wären und somit mit dieser Gebietskategorie vergleichbar sind. Die Bebauungspläne in der Nachbarschaft weisen überwiegend Mischgebiete aus.

Nach § 1 Absatz 6, Ziffer 1 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu

berücksichtigen. Zudem ist nach § 50 BImSchG die Flächennutzung so vorzunehmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen u.a. auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Die o.g. Planungsgrundsätze können in der Abwägung zugunsten anderer Belange überwunden werden, soweit sie gerechtfertigt sind, denn nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Aus den vorstehenden Ausführungen wird deutlich, dass für städtebauliche Planungen (Bebauungspläne) keine rechtsverbindlichen absoluten Grenzen für Lärmimmissionen bestehen. Die Rechtmäßigkeit der konkreten planerischen Lösung beurteilt sich ausschließlich auf Grundlage einer Einzelfallbetrachtung nach den Maßstäben des Abwägungsgebotes (gemäß §§ 1 (6) und (7) BauGB) sowie nach den zur Verfügung stehenden Festsetzungsmöglichkeiten (gemäß § 9 BauGB). Die Bauleitplanung hat demnach die Aufgabe, unterschiedliche Interessen im Sinne unterschiedlicher Bodennutzungen im Wege der Abwägung zu einem gerechten Ausgleich zu führen. Grenzen bestehen lediglich bei der Überschreitung anderer rechtlicher Regelungen (z.B. wenn die Gesundheit der Bevölkerung gefährdet ist). Ansonsten sind vom Grundsatz her alle Belange - auch die des Immissionsschutzes - als gleichgewichtig zu betrachten.

Verkehrslärm

Eine schalltechnische Beurteilung des Verkehrslärms erfolgt auf der Grundlage von Beiblatt 1 zu DIN 18005, Teil 1. Die Orientierungswerte stellen aus Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte dar. Sie dienen lediglich als Anhalt, so dass von ihnen sowohl nach oben (beim Überwiegen anderer Belange) als auch nach unten abgewichen werden kann. In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. In diesem Fall stellt die 16. BImSchV. einen möglichen Abwägungsspielraum dar, weshalb die vorliegende Immissionsprognose anhand der 16. BImSchV untersucht wird. In der 16. BImSchV sind die schalltechnischen Immissionsgrenzwerte je Gebietsausweisung getrennt für den Tageszeitraum bzw. den Nachtzeitraum angegeben. Die Beurteilungszeiträume umfassen die 16 Stunden zwischen 6 und 22 Uhr tags sowie die 8 Stunden von 22 bis 6 Uhr nachts. Wie bereits beschrieben, sind der vorliegenden geplanten Ausweisung eines Vorhabengebietes keine Immissionsgrenzwerte zugeordnet, weshalb die Grenzwerte für Mischgebiete herangezogen werden. Für Mischgebiete gilt demnach tags ein Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) und nachts von 54 dB(A).

Die Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich von Straßen sind nach der RLS-19 zu berechnen. Die Ermittlung des Schienenlärms erfolgt auf Grundlage der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03. Die Änderungen des Verkehrsaufkommens auf den Straßen, die durch das Hinzukommen neuer Nutzungen entstehen, beeinflussen die Lärmsituation in der Nachbarschaft dieser Straßen. Bei Aufstellung des Bebauungsplanes ist daher der Vorher-Nachher-Vergleich für Verkehrslärm nach § 2 Abs. 4 BauGB (Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung) durchzuführen. Das gilt nach § 2 (4) BauGB jedoch nur, wenn die Umweltauswirkungen voraussichtlich erheblich sind.

Die geplanten Nutzungen im Plangebiet werden durch den Verkehrslärm der umliegenden Werftstraße, Gablenzstraße und Werftbahnstraße, der Schienenstrecke der DB AG und der Kieler Ostuferbahn beeinträchtigt. Grundlage der Verkehrslärberechnungen bilden die Angaben der Verkehrsuntersuchung von SBI Beratende Ingenieure sowie der Schalltechnischen Prognose von M+O Immissionschutz vor. Diese können im Einzelnen der Schalltechnischen Untersuchung entnommen werden.

Die Lärmtechnische Untersuchung von Quintus Ingenieurhaus kommt zu dem Ergebnis, dass die höchsten Pegel am Tag mit 66,5 dB(A) im dritten Obergeschoss an der Nordfassade Fassade des westlichen Hochpunktes auftreten. Nachts werden Pegel von 60,8 dB(A) im zweiten und dritten Obergeschoss an der Westfassade des westlichen Hochpunktes erreicht. Im Bereich des östlichen Hochpunktes betragen die Immissionen im Tageszeitraum im zweiten Obergeschoss an der Ostfassade 66,4 dB(A). In der Nacht werden am selben Beurteilungspunkt Pegel von 58,8 dB(A) gemessen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Mischgebiet von 64 dB(A) am Tag sowie 54 dB(A) in der Nacht werden demnach an beiden Hochpunkten überschritten.

Das Gutachten kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass der Verkehrslärm die maßgebliche Schallquelle für die Gesamtbelastung der geplanten Gebäude darstellt. Aus dem Vergleich des Verkehrslärms mit den gesamten resultierenden Beurteilungspegeln ergibt sich, dass die gesamten Beurteilungspegel (unter Berücksichtigung aller Schallquellen) nahezu den Beurteilungspegeln des Straßen- und Schienenverkehrs entsprechen.

Um der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den Hochpunkten zu begegnen und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie angemessene Aufenthaltsbedingungen sicherzustellen, muss daher ein ausreichender passiver Schallschutz an den Gebäudefassaden gewährleistet werden. Im Bebauungsplan wird daher folgende Festsetzung getroffen:

„Werden schutzbedürftige Räume nach DIN 4109-1:2018-01 errichtet, umgebaut oder erweitert, müssen deren Außenbauteile den Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen der DIN 4109-1:2018-01 entsprechen. Der Nachweis ist auf der Grundlage von DIN 4109-2:2018-01 im Baugenehmigungsverfahren zu führen.“

Um sicherzustellen, dass die Nutzer*innen der Neubauten auf ihren außenliegenden Aufenthaltsbereichen, wie beispielsweise Terrassen, Dachgärten, Balkonen und Loggien, im Tageszeitraum keinen gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen ausgesetzt sind, ist die Errichtung der genannten Bereiche zulässig, wenn durch entsprechende bauliche Maßnahmen wie beispielsweise verglaste Vorbauten oder anderweitige abschirmende Maßnahmen sichergestellt wird, dass der Gesamtbeurteilungspegel von maximal 64 dB(A) am Tag eingehalten wird. Ab einem Beurteilungspegel von 65 dB(A) steigt laut einer Studie des Umweltbundesamtes das Herzinfarktrisiko bedingt durch Verkehrslärm deutlich an. Folgende Festsetzung wird daher in den Bebauungsplan aufgenommen:

„Außenliegende Aufenthaltsbereiche (Terrassen, Dachgärten, Balkone, Loggien) sind nur dort zulässig, wo ein Gesamtbeurteilungspegel von maximal $L_r = 64$ dB(A) tags eingehalten wird.“

Um der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den Hochpunkten zu begegnen und gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie angemessene

Aufenthaltsbedingungen sicherzustellen, sind an den Fassaden mit Beurteilungspegeln von über 54 dB(A) in der Nacht oder 64 dB(A) am Tag Aufenthaltsräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite zu orientieren. Ist dies nicht möglich, muss jeder Aufenthaltsraum, der sich auf der lärmzugewandten Seite befindet, über mindestens ein Fenster verfügen, welches über eine zweischalige Konstruktion (z.B. verglaste Loggien, Wintergärten) belüftet werden kann, oder über nichtöffnbare Fenster und schallgedämmte Lüftungen verfügen, sofern der notwendige hygienische Luftwechsel nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Um in den Schlafräumen der Hochpunkte einen angemessenen hygienischen, gleichzeitig aber auch lärmarmen Luftwechsel und somit gesunde Wohnverhältnisse herzustellen, sind für die Schlafräume, an deren Fassaden der Gesamtbeurteilungspegel von 45 dB(A) gem. der DIN 18005 in der Nacht überschritten wird, schallgedämmte Lüftungen vorzusehen, sofern der Luftwechsel nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann. Folgende Festsetzung wird in den Bebauungsplan aufgenommen:

„An Fassaden mit Beurteilungspegeln von über 54 dB(A) in der Nacht oder 64 dB(A) am Tag sollten Aufenthaltsräume zur lärmabgewandten Gebäudeseite orientiert werden. Wo dies nicht möglich ist, muss jeder Aufenthaltsraum, der sich auf der lärmzugewandten Seite befindet, über mindestens ein Fenster verfügen, welches über eine zweischalige Konstruktion belüftet werden kann, oder über nichtöffnbare Fenster und schallgedämmte Lüftungen verfügen, sofern der notwendige hygienische Luftwechsel nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann.“

„Für dem Schlaf dienende Räume mit einem berechneten Gesamtbeurteilungspegel > 45 dB(A) nachts sind zum Schutz der Nachtruhe, sofern der notwendige hygienische Luftwechsel nicht auf andere Weise sichergestellt werden kann, schallgedämmte Lüftungen vorzusehen.“

Eine Ausnahme von den Festsetzungen kann zugelassen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung geringere Anforderungen an den baulichen Schallschutz resultieren, weshalb folgende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen wird:

„Von den vorgenannten Festsetzungen kann ausnahmsweise abgewichen werden, wenn im Rahmen eines Einzelnachweises ermittelt wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung geringere Anforderungen an den baulichen Schallschutz resultieren.“

Verkehrslärm Schiene (Stadtbahn)

Zusätzlich zu dem in der Schalltechnischen Untersuchung betrachteten Straßenverkehrslärm können im Plangebiet künftig auch Immissionen von der geplanten Stadtbahn auftreten (zum Stand der Stadtbahn-Planungen siehe Kap. 4.2.3). Da noch keine ausreichend belastbaren Annahmen über die schalltechnisch relevanten Parameter des Tramverkehrs (exakte Trassenlagen, Taktfrequenzen, verwendete Fahrzeugtechnik, etc.) bestehen, sind die ausgelösten Immissionen zum heutigen Zeitpunkt jedoch nicht verlässlich prognostizierbar. Des Weiteren kann angenommen werden, dass eine Immissions-Mehrbelastung durch den Tramverkehr zumindest teilweise durch ebenfalls ausgelöste gegenläufige Effekte wie z.B. eine Abnahme von Immissionen durch den motorisierten Individualverkehr und den Busverkehr kompensiert werden wird. Der

Nachweis einer vertretbaren Immissionsbelastung in den an die Schienentrasse angrenzenden Quartieren und ggf. hierfür zu treffender Schallminderungsmaßnahmen wird daher zu gegebenem Zeitpunkt im Rahmen der Planfeststellung für die Stadtbahn mit den dann vorliegenden konkreten Annahmewerten zu führen sein.

Verkehrslärmänderung

Aufgrund der geringen Verkehrserzeugung des Plangebietes und den hohen Verkehrsmengen im Bestand beträgt die Verkehrslärmerhöhung bis zu 0,2 dB(A) (ausgenommen Werftbahnstraße). Ein Anstieg in dieser Größenordnung kann vernachlässigt werden, da der Anstieg im Rahmen der üblichen Prognoseungenauigkeit liegt und ein Pegelanstieg von bis zu 1 dB(A) bei Verkehrslärm kaum wahrnehmbar ist.

Bereiche, in denen Wohnnutzungen bereits hohen Verkehrslärm im Bestand ausgesetzt sind, sind in der Umgebung sicher vorhanden; in diesen Bereichen ist jedoch der Verkehrslärmanstieg geringer als 0,1 dB(A) und somit vernachlässigbar.

Im Bereich der Werftbahnstraße beträgt die Verkehrslärmerhöhung 1 bis 5 dB(A). Diese kann jedoch vernachlässigt werden, da sich entlang der Werftbahnstraße im Bestand keine schutzbedürftigen Räume im Sinne der DIN 4109, sondern lediglich ein Restaurant und eine Tankstelle befinden.

Aus gutachterlicher Sicht durch M+O Immissionsschutz sowie Quintus Ingenieurhaus kann aufgrund der geringen Verkehrserzeugung auf eine Darstellung der Analysesituation und der Nullprognose in Bezug auf den Verkehrslärm verzichtet werden.

Gewerbelärm (Auswirkungen von der Nachbarschaft auf das Plangebiet)

Gemäß Kapitel 7.5 der DIN 18005 sind die Beurteilungspegel im Einwirkungsbereich von gewerblichen Anlagen nach TA Lärm in Verbindung mit DIN ISO 9613-2 zu berechnen. Die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen gelten nach Nummer 3.2.1 TA Lärm als erfüllt, wenn die Gesamtbelastung am maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete von tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht überschreitet. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm beschreiben Außenpegel, die in 0,5 m Abstand vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen, schutzbedürftigen Raumes einzuhalten sind.

Die auf das Bebauungsplangebiet einwirkenden gewerblichen Immissionen sind zu bestimmen, um die Nutzungen im Geltungsbereich vor zu hohen Belastungen zu schützen und um zu vermeiden, dass sich die vorhandenen Betriebe eventuell einschränken müssen. Als maßgebliche gewerbliche Schallquellen gelten der Busbetriebsbahnhof der KVG nordöstlich des Plangebietes; die Jet-Tankstelle östlich des Plangebietes; der Penny-Markt südöstlich des Plangebietes; der Parkplatz des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Jugend, Familie und Senior*innen südwestlich des Plangebietes; der Parkplatz neben der Hauptgenossenschaft Nord AG; der Hafenbereich nördlich des Plangebietes sowie die Zufahrten der geplanten Gebäude.

Für die Beurteilung des Lärms der Fläche des KVG Betriebshofs wird der vorhandene schalltechnische Bericht von M+O Immissionsschutz berücksichtigt. Die Schallemissionen der benachbarten Betriebe werden über betriebsbezogene Prognosen beurteilt, wobei nur die wirklich relevanten Schallquellen berücksichtigt wurden. Die Beurteilung

der Schallemissionen der Parkplätze erfolgt auf Grundlage der Parkplatzlärmstudie. Die genauen, der Berechnung des einwirkenden Gewerbelärms zugrundeliegenden Eingangswerte können der Schalltechnischen Untersuchung von Quintus Ingenieurhaus entnommen werden.

Die Lärmtechnische Untersuchung von Quintus Ingenieurhaus kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete von 60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht an allen Gebädefassaden im Plangebiet eingehalten werden. Die höchsten Pegel am Tag liegen an der Südfassade des östlichen Hochpunktes im Erdgeschoss bei 53,4 dB(A) sowie im ersten Obergeschoss bei 52,9 dB(A). In der Nachtzeit liegen die höchsten Pegel an der Südfassade des östlichen Hochpunktes im zwölften Obergeschoss bei 42,1 dB(A) sowie an der Nordfassade des westlichen Hochpunktes mit ebenfalls 42,1 dB(A) im 16. Obergeschoss.

Gewerbelärm (Auswirkungen vom Plangebiet auf die Nachbarschaft)

Im Geltungsbereich des Vorhabens sind als gewerbliche Nutzungen zwei Hotels, ein Boarding House, Dienstleistungsbetriebe sowie Einzelhandelsnutzungen vorgesehen. Zusätzlich sind in den südlich angrenzenden und ebenfalls in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplänen 1030V und 1031V nicht störende Gewerbenutzungen, Büronutzungen, Dienstleistungsbetriebe bzw. Einzelhandelsnutzungen zulässig bzw. konkret geplant, weshalb die vorgesehenen Zufahrten innerhalb der Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 1030V und 1031V als gewerbliche Emissionsquellen beurteilt werden. Der entsprechende Schallpegel wurde mit Hilfe der Verkehrsdaten der Verkehrsuntersuchung von SBI Beratende Ingenieure gemäß der Richtlinien RLS-19 berechnet. Gemäß Gutachten von M+O Immissionsschutz werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete von 60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht an dem Bürogebäude der KVG an der Wertstraße 233-243 sicher eingehalten. Am Tag treten Beurteilungspegel von 45 dB(A) und in der Nacht Pegel von 31 dB(A) auf. Die Geräusche der geplanten Zufahrt sind damit vernachlässigbar.

Sportlärm

Auch die Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV für Mischgebiete an den Fassaden der geplanten Gebäude werden eingehalten.

Erschütterungen

Aufgrund des städtebaulich begründeten geringen Abstandes der geplanten Gebäude zur Bahnstrecke ist der Nachweis eines ausreichenden Erschütterungsschutzes notwendig. Die von dem Bahnverkehr ausgehenden Erschütterungen können über Boden, Gründung, Wände und Stützen auf den Fußboden der Stockwerksdecken weitergeleitet werden, wo sie in Folge von Resonanzüberhöhung von Menschen als störend empfunden werden können. Bei Erschütterungen kann in Gebäuden zudem sekundärer Luftschall entstehen.

Anders als in der Statik gibt es in der Baudynamik keine sichere Seite sowie eine große Streuung der dynamischen Parameter und damit eine große Streuung der Ergebnisse

von baudynamischen Berechnungen und Prognosen. Aus diesen Gründen ist die baudynamische Beratung ein alle Planungs- und Realisierungsphasen begleitender Prozess. Aufgrund der weitreichenden Konsequenzen von baudynamischen Maßnahmen für die Gebäudekonzeption sind die baudynamischen Erfordernisse möglichst frühzeitig in der Planung zu berücksichtigen und in enger Abstimmung zu den anderen Planern vorzunehmen.

Für die Beurteilung von Erschütterungen liegen keine gesetzlich festgeschriebenen Grenzwerte vor. In der gutachterlichen Praxis und in der Rechtsprechung wird stattdessen regelmäßig die DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen", Teil 2 "Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden" herangezogen. Sie enthält Anhaltswerte für maximal zulässige Schwingstärken, bei deren Einhaltung eine erhebliche Belästigung nicht zu erwarten ist. Bei einer Überschreitung der Anhaltswerte ist zu überprüfen, ob gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse noch gewahrt werden und es ist ggf. durch geeignete Maßnahmen zu reagieren. Die Beurteilung des sekundären Luftschalls ist ebenfalls nicht gesetzlich geregelt. Bei oberirdischen Bahnstrecken fordern die Bahnbetreiber den sekundären Luftschall wie den gleichzeitig auftretenden primären Luftschall gemäß 16. BImSchV in Verbindung mit der 24. BImSchV auf Grundlage eines Beurteilungspegels für Schlafräume nachts von 30 dB(A) und für Wohnräume tags von 40 dB(A) zu bewerten, während die Betroffenen insbesondere in Fällen von geringem primären Luftschall – etwa unmittelbar hinter einer Lärmschutzwand – eine Bewertung der individuellen Situation auf Basis der TA-Lärm erwarten.

Aufgrund der im Vergleich zu einer Wohnnutzung in einem Wohngebiet deutlich geringeren Anforderungen für gewerbliche Nutzungen sowie des Abstandes von etwa mindestens 20 m zu den Bahngleisen kann zur Einhaltung der betreffenden Mindestanforderungen davon ausgegangen werden, dass unter Berücksichtigung von technischen und konstruktiven Maßnahmen eine Einhaltung dieser Anforderungen zu erreichen und in den geplanten Gebäuden ein gesundes Arbeiten im Hinblick auf die Immissionen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall realisierbar ist.

Die erschütterungstechnischen Untersuchungen sollten daher zu Beginn der Konkretisierung der Gebäudeplanung vorgenommen und im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden. Um die Einhaltung der Anforderungen an den Erschütterungsschutz planungsrechtlich zu sichern wird folgende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

„Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist der Erschütterungsschutz der Gebäude durch bauliche oder technische Maßnahmen (zum Beispiel an Wänden, Decken und Fundamenten) so sicherzustellen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen), Teil 2 (Einwirkung auf Menschen in Gebäuden), Tabelle 1, Zeile 4 (Wohngebiete nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert am 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6) eingehalten werden. Zusätzlich ist durch die baulichen und technischen Maßnahmen zu gewährleisten, dass der sekundäre Luftschall die Immissionsrichtwerte der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 26. August 1998 (Gemeinsames Ministerialblatt S. 503), Abschnitt 6.2, nicht überschreitet.“

4.2.6 Ver- und Entsorgung

Wasser- und Stromversorgung, Abwasserbeseitigung

Das Plangebiet soll an die zentralen Ver- und Entsorgungseinrichtungen der Stadt Kiel bzw. der zuständigen Ver- und Entsorger (Wasser, Energie, Telekommunikation usw.) angeschlossen werden und muss im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Genehmigung und Umsetzung der Bauvorhaben mit den Versorgungsträger:innen abgestimmt werden.

Oberflächenentwässerung

Das Plangebiet umfasst die Fläche des Vorhabens sowie die nördlich, östlich sowie westlich angrenzenden Verkehrsflächen. Die Vorhabenfläche ist teils versiegelt, liegt teils brach und ist durch einen im Untergrund befindlichen Tiefbunker unterbaut.

Im Rahmen des Verfahrens wurde eine Wasserhaushaltsbilanz gemäß den wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein, Teil 1: Mengenbewirtschaftung A-RW 1 aufgestellt. Ziel der A-RW1 für die Planung von Anlagen der Oberflächenentwässerung ist es, den potenziell naturnahen Wasserhaushalt weitestgehend zu erhalten. Die Begrenzung bzw. Reduzierung der abzuleitenden Niederschlagsmengen aus geplanten Baugebieten sollen dabei zu einer Entlastung oberirdischer Fließgewässer und einem Erhalt der vorhandenen Grundwasserstände führen. Zur Erbringung des A-RW1 Nachweises wird für das gesamte Erschließungsgebiet der potenziell naturnahe Referenzzustand ermittelt und das gesamte Plangebiet in einen abflusswirksamen, einen versickerungswirksamen und einen verdunstungswirksamen Anteil aufgeteilt. Auf Grund des räumlichen Zusammenhanges der Bebauungspläne wird der A-RW-1-Nachweis für die drei Bebauungspläne gemeinsam geführt. Die maßgebende Fläche beträgt als Summe der drei Geltungsbereiche der sich in der Aufstellung befindlichen Bebauungspläne Nr. 1017V, 1. Änderung (0,96 ha), Nr. 1030V (1,3 ha) und Nr. 1031V (1,07 ha) insgesamt rund 3,33 ha. Die Gesamtfläche des Plangebietes wird in ohne Bebauung verbleibende natürliche Flächen, unterschiedlich befestigte Flächen sowie bebaute Flächen aufgeteilt. Hierbei werden die Angaben zur Flächeneinteilung dem grünordnerischen Fachbeitrag entnommen. Im Plangebiet sind mit Ausnahme der Bebauung im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 1031 überwiegend Flachdächer vorgesehen, die größtenteils intensiv und extensiv begrünt werden. Die notwendigen Verkehrs- und Gehwegflächen auf den Grundstücken sind in Pflasterbauweise herzustellen, wobei zum Teil wasserdurchlässiges Pflaster zu verwenden ist. Bereits vorhandene an die Plangebiete angrenzende Verkehrsflächen werden ebenfalls in der Bilanzierung berücksichtigt. Das anfallende Niederschlagswasser aus den geplanten und vorhandenen Oberflächen wird direkt in das öffentliche Kanalnetz eingeleitet. Besondere Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung sind in den Plangebieten mithin nicht vorgesehen. Um die Intensität des Eingriffes zu bestimmen, werden der Referenzzustand und der Zustand des Plangebietes nach Überbauung hinsichtlich der Aufteilung in abflusswirksame, versickerungswirksame und verdunstungswirksame Teilflächen verglichen. Aus der durchgeführten Ermittlung ergibt sich mit einer Abweichung zum Referenzzustand von 15% für alle drei Bebauungspläne die Einstufung einer extremen Schädigung. In Folge der Einstufung sind gem. dem Erlass A-RW1 lokale und regionale Nachweise am Vorflutgewässer zu führen.

4.2.7 Technische Infrastruktur / Brandschutz

Da im Zuge des Bebauungsplanverfahrens keine neuen Flächen erschlossen, sondern innerstädtische, bereits in Nutzung befindliche Gebiete reaktiviert und baulich aufgewertet werden sollen, ist ein Ausbau der technischen Infrastruktur nicht notwendig. Das Vorhaben kann an das bestehende Ver- und Entsorgungsnetz angeschlossen werden.

Das Gebäude erhält aufgrund des Hochhaustatbestands eine innere Löschwasserversorgung über nasse Steigleitungen mit ausreichendem Betriebsdruck von >1,5 bar für den Löschwasserbedarf bei 3.200 L / min oder 192 cbm/h für die Dauer von 2 h. Bei gleichzeitiger Löschwasserentnahme von 200 l/min an drei Entnahmestellen darf der Fließdruck an diesen Entnahmestellen nicht weniger als 0,45 Megapascal (MPa=10 bar) und nicht mehr als 0,80 MPa betragen. Dies wird über eine Haustechnische Anlage mit Druckerhöhung gewährleistet, sodass die Löschwasserentnahme über innere Wandhydranten gewährleistet wird.

Im Rahmen der zu beantragenden Baugenehmigung ist der ausreichende Brandschutz darzulegen.

4.2.8 Klimaschutz / Energieversorgungskonzept

Die Ratsversammlung hat im November 2017 die neue Klimaschutzstrategie „Masterplan 100% Klimaschutz“ als Leitfaden für die klimafreundliche Stadtentwicklung beschlossen. Ziel ist es, sowohl den Endenergieverbrauch als auch den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgas-Emissionen bis 2050 erheblich zu reduzieren und somit eine Klimaneutralität zu erreichen.

Als eine der vorgesehenen Maßnahmen sollen bei der Ausweisung neuer Baugebiete Energieversorgungskonzepte erstellt werden, in deren Rahmen im Detail zu untersuchen ist, welche Form der Energieversorgung für das betreffende Gebiet die unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte eine nachhaltige und zukunftsfähige Lösung darstellt.

Das Vorhabengebiet wird an das vorhandene Fernwärmenetz der Landeshauptstadt Kiel angeschlossen. Die Wärmeversorgung erfolgt durch das neue Küstenkraftwerk der Kieler Stadtwerke. Dieses 2019 in Betrieb gegangene gasbetriebene Kraftwerk setzt neue Maßstäbe an Effizienz und Nachhaltigkeit und stellt einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz dar. So konnte zum Beispiel der Kohlendioxidausstoß gegenüber dem Vorgängerkraftwerk um mehr als 70 % reduziert werden.

Somit ist im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes eine sehr nachhaltige Form der Energieversorgung für ein Bauvorhaben dieser Größenordnung gewährleistet. Diese wird über den Durchführungsvertrag verbindlich geregelt.

Die Planung sieht darüber hinaus vor allem die folgenden Maßnahmen als Beitrag zum Klimaschutz auf lokaler Ebene vor:

- die Inanspruchnahme einer bereits in Teilen überbauten und versiegelten, innerstädtischen Grundstücksfläche - wodurch der Inanspruchnahme bislang unbebauter Freiflächen am Stadtrand entgegengewirkt werden kann,
- die Entwicklung CO₂-bindender Biomasse in Form von Gehölzanzpflanzungen,

- die Vermeidung der Gefahr einer Hitzeinselbildung durch die vorgenannten Begrü-
nungsmaßnahmen,
- die Reduzierung von Individualverkehren durch die Bebauung eines zentralen,
sehr gut an den ÖPNV angebundenen Standortes,
- die Planung einer Bebauung, bei der unter Beachtung der geltenden hohen Anfor-
derungen an die Gebäudedämmung in der Betriebsphase Energieverluste vermie-
den werden und die nur geringe klimaschädliche CO₂-Emissionen nach sich zieht.

4.2.9 Örtliche Bauvorschriften

Ziel des aus dem konkurrierenden Verfahren hervorgegangenen Bebauungskonzepts ist, durch eine möglichst aufeinander abgestimmte Architektur- und Formensprache eine gestalterische Einheit zu erzeugen. Für die Außenwahrnehmung der Gebäude maßgeblich sowie für das Stadtbild prägend ist grundsätzlich nicht nur die Fassade, sondern auch die Dachform. Daher wird im Bebauungsplan die Dachform einheitlich als Flachdach bzw. flach geneigtes Dach festgesetzt.

*„Dächer von Gebäuden sind als Flachdächer bzw. flach geneigte Dächer her-
zustellen.“*

Es handelt sich bei der Festsetzung um eine Gestaltungsfestsetzung auf Grundlage des § 84 Absatz 1 Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO). Durch die ergänzende Festsetzung von flach geneigten Dächern werden die gegebenenfalls aus bautechnischen Gründen notwendigen Dachneigungen zugelassen, die von einem Flachdach abweichen. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass die Dachform in der Außenwahrnehmung als Flachdach bzw. flach geneigtes Dach zu erkennen ist.

An das neue Quartier werden aufgrund seiner zentralen Lage und der Bedeutung des Vorhabens für die Stadt Kiel besondere städtebauliche und architektonische Anforderungen gestellt. Insbesondere aufgrund der angestrebten Nutzungsmischung des Gesamtquartiers und den geplanten Wohnnutzungen werden daher in der vorliegenden 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V Regelungen zur Gestaltung und Positionierung von Werbeanlagen getroffen. Durch die Festsetzungen sollen gestalterische Mindeststandards zur Förderung eines positiven Ortsbildes und zum Schutz der jeweiligen Bewohner*innen vor verunstaltenden baulichen Werbeanlagen in der Nachbarschaft für die zukünftige Gestaltung von Gebäuden definiert werden:

„Werbeanlagen sind ausschließlich im Erdgeschoss sowie ersten und zweiten Obergeschoss des Baukörpers jeweils an der Stätte der eigenen Leistung und mit einer maximalen Höhe von 0,65 m und einer maximalen Breite der jeweiligen Fenster- / Türöffnung zulässig. Schriftzeichen müssen in Einzelbuchstaben mittig oberhalb der jeweiligen Fenster- / Türöffnung ausgeführt werden. Fensterbeklebung dürfen maximal 20 % je Glasfläche einnehmen. Die Gesamtflächen der Werbeanlagen und Fensterbeklebung dürfen zusammen maximal 10 % der jeweiligen Fassadenfläche (inkl. Fensterfläche) des Geschosses betragen.“

„Bei zweigeschossigen Schaufensteranlagen ist Werbung im Bereich der ersten Geschossdecke zulässig.“

„Werbeanlagen mit wechselndem oder bewegtem Licht sowie Lichtwerbung in grellen Farben, Ballonwerbung und gas- oder luftgefüllte Werbeanlagen sind unzulässig.“

Die Bebauung im Plangebiet ist von vielen Standorten und von den angrenzenden Straßen aus sichtbar. Durch Regelungen zur Höhe, Breite, Lage sowie eines Anteils von Werbeanlagen an der Fassadenlänge ist sichergestellt, dass diese keine negative Fernwirkung entfalten kann. Auch die Eingrenzung auf Einzelbuchstaben trägt dazu bei, eine optische Dominanz von Werbeanlagen zu unterbinden. Es wird somit sichergestellt, dass das Gebäude an sich sowie die extra für dieses Vorhaben entwickelte Fassade gestalterisch wirksam werden und nicht die an ihm befestigten Werbeanlagen.

Die besonderen Ansprüche, die aufgrund der Bedeutung des Vorhabens an die architektonische Ausgestaltung der Gebäude gestellt werden müssen, erfordern eine hochwertige Fassadengestaltung. Daher sind Werbeanlagen generell nur zulässig, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers und das Ortsbild nicht beeinträchtigt sind.

Durch die Beschränkung der Anbringung von Werbeanlagen an der Stätte der Leistung ist sichergestellt, dass überhaupt nur in jenen Bereichen des Plangebietes, die auch gewerbliche Nutzungsanteile aufweisen, Werbeanlagen positioniert werden. Die Umsetzung eines Werbekonzepts, das durch ein gehäuftes Anbringen von mehreren Werbeanlagen für einen Betrieb im gesamten Stadtteil negative gestalterische Wirkungen entfalten kann, wird somit unterbunden. Es ist zu berücksichtigen, dass auch durch mehrere Werbeanlagen keine Beeinträchtigung der Gestaltung des Baukörpers erfolgen darf. Hier ist erforderlichenfalls ein einheitliches Gesamtkonzept zu erarbeiten. Ferner sollen, indem bestimmte Einschränkungen bezüglich Lichtwerbung gemacht werden, Mindeststandards getroffen werden, um die negativen Auswirkungen, die von übermäßiger, nicht qualitativ gestalteter Werbung ausgehen können, vermieden werden.

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig handelt gem. § 82 Abs. 1 Nr. 1 Landesbauordnung (LBO) Schleswig-Holstein, wer vorsätzlich oder fahrlässig den örtlichen Bauvorschriften zuwiderhandelt. Als Tatbestand gilt die Nichteinhaltung der Vorschriften über Dachform und Werbeanlagen gem. Ziffer 1 bis 3 der örtlichen Bauvorschriften. Gemäß § 82 Abs. 3 LBO kann eine Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 500.000 Euro geahndet werden.

4.2.10 Kennzeichnung

Altlasten

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes befinden sich Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind und die gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als solche gekennzeichnet werden. Die nachgewiesenen und vermuteten Verunreinigungen stehen einer grundsätzlichen Eignung des Gebietes für die festgesetzten Nutzungen nicht entgegen. Empfehlungen zum Umgang mit den Altlasten werden im Kapitel 3.2 Bestandssituation unter dem Punkt Altlasten und im nachfolgenden Kapitel 5 unter dem Schutzgut Boden ausgeführt.

5. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

Da der Bebauungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt wird, gelten Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Absatz 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Die Aufstellung einer Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung kann ebenso wie die Anfertigung eines Umweltberichts entfallen. Unabhängig vom Verfahren sind die Belange des Artenschutzes gemäß § 44 BNatSchG zu berücksichtigen und die Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu ermitteln und gerecht abzuwägen. Die Auswirkungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Schutzgut Boden

Vor dem Hintergrund der teils versiegelten, teils brachliegenden Flächen und des im Untergrund befindlichen Tiefbunkers sind die natürlichen Bodenfunktionen wie Versickerungsfähigkeit, Filter- und Pufferkapazität gegenüber Schadstoffen, Wasserspeichervermögen und Lebensraum für Pflanzen und Tiere bereits teilweise gestört. Durch die Neubebauung treten zudem keine relevanten zusätzlichen Flächenversiegelungen ein. Es sind keine empfindlichen oder seltenen Böden betroffen, sondern baulich und verkehrlich bereits genutzte Flächen. Der Umgang mit den durch die orientierende Untersuchung identifizierten Altlasten wird im weiteren Bebauungsplanverfahren abgestimmt. Es besteht die Möglichkeit der Auskoffnung der Verunreinigungen, wodurch die Oberflächenversickerung innerhalb des Plangebietes möglich und der Wirkungspfad Boden-Mensch sowie der Pfad Boden-Grundwasser unterbrochen würden. Alternativ besteht die Möglichkeit, die gesamte Fläche möglichst kurzfristig zu versiegeln und mit einer Oberflächenentwässerung zu versehen. Zudem wäre das am westlichen und südlichen Rand der Fläche abströmende Grundwasser mit einer Drainage zu fassen und in einer mobilen Aufbereitungsanlage zu reinigen.

Schutzgut Wasser

Im Rahmen des Verfahrens wurde eine Wasserhaushaltsbilanz gemäß den wasserrechtlichen Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser in Schleswig-Holstein, Teil 1: Mengenbewirtschaftung A-RW 1 aufgestellt (siehe Kapitel 4.2.6 Ver- und Entsorgung). Aus der durchgeführten Ermittlung ergibt sich mit einer Abweichung zum Referenzzustand von 15 % für alle drei Bebauungspläne die Einstufung einer extremen Schädigung. In Folge der Einstufung sind gem. dem Erlass A-RW1 lokale und regionale Nachweise am Vorflutgewässer zu führen.

Das Risiko qualitativer Gefährdungen des Grundwassers oder der Vorflut infolge von Belastungen des Oberflächenabflusses ist angesichts der Art der zulässigen Nutzungen als gering einzustufen. Notwendige Maßnahmen zum Schutz des Wasserhaushaltes (Vorreinigung des Oberflächenwassers) werden in der Ausführungsplanung festgesetzt.

Schutzgut Klima/Luft

Vor dem Hintergrund der früheren und in der Umgebung vorhandenen Bebauung, der geringen Größe des Plangebietes und der Lage im klimatisch belasteten Siedlungskontext führt die veränderte Bebauung im Gesamtzusammenhang nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Schutzguts Klima bzgl. der bioklimatischen Situation der umgebenden Siedlungsflächen.

Zwar erzeugt das Vorhaben zusätzlichen Verkehr durch die Wohn- und Büronutzung, dennoch ist der Mehrverkehr im Vergleich zu den bisherigen Verkehrsströmen und ihren vorhandenen resultierenden Belastungen entlang der nördlich verlaufenden Gablenzstraße, der östlich verlaufenden Werftstraße sowie der westlich verlaufenden Werftbahnstraße zu vernachlässigen. Zusätzlich werden die Verkehre bereits an der Grenze des Grundstücks abgefangen und in Stellplätze unterhalb der Geländeoberfläche umgeleitet. Die verkehrsbedingten Zunahmen der Luftbelastungen sind demnach nicht erheblich.

Schutzgut Flora und Fauna

In Bezug auf den Arten- und Biotopschutz ist angesichts des aktuellen Zustands der Fläche nicht mit relevanten Lebensraumverlusten für die Tier- und Pflanzenwelt infolge der veränderten Bebauung bzw. stärkeren Bodennutzung zu rechnen. Der Boden ist bereits teilweise versiegelt. Die Baumaßnahmen sind im Bereich von brach liegenden und versiegelten Flächen sowie Gehölzen geplant. Da im Plangebiet keine naturschutzfachlich wertgebenden Biotope vorhanden sind, sind mit Planungsumsetzung keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen für Natur und Landschaft zu erwarten.

Der Baumbestand im Bereich des geplanten Vorhabens wurde erfasst und die Einzelbäume wurden hinsichtlich ihres Schutzstatus gem. Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Kiel bewertet. Im Bereich des geplanten Vorhabens wurden 41 Bäume kartiert. Die überwiegende Zahl der Bäume ist nicht geschützt aufgrund der Festsetzung einer entgegengesetzten Nutzung aus dem Bebauungsplan 615.

14 Bäume unterliegen einem Schutzstatus gemäß Baumschutzsatzung:

- 11 Bäume (Robinien) am westlichen und nördlichen Rand der Vorhaben-Fläche sind als Ersatzpflanzungen geschützt gem. §3 Abs. 1f der Baumschutzsatzung,
- 1 Baum (Weißdorn, mehrstämmig) ist gem. §3 Abs. 1c geschützt,
- 2 Linden an der Werftstraße unterliegen dem Schutz gem. §3 Abs. 1a und d.

Die zwei Linden an der Werftstraße mit einem Stammumfang von 160 bzw. 200 cm müssen durch dieses Vorhaben nicht gefällt werden; sie weisen zudem Baumhöhlen auf, die für Gehölzhöhlenbrüter im Sinne des Artenschutzes geeignet sind. 12 Bäume mit Schutzstatus müssen zur Durchführung des Vorhabens gefällt werden:

- 11 als Ersatzpflanzung geschützten Bäume werden außerhalb des Plangebietes im Verhältnis 1:1 durch Neupflanzung von 11 Bäumen ausgeglichen; diese Maßnahme wird im Durchführungsvertrag rechtlich gesichert.
- 1 geschützter Baum kann im Plangebiet durch Neupflanzung im Verhältnis 1:1 ausgeglichen werden.

Über das formale Ausgleichserfordernis hinausgehend sind gemäß textlicher Festsetzung des Bebauungsplanes mindestens 12 weitere Bäume innerhalb des Plangebietes

zu pflanzen, d.h. zusammen mit der o.g. 1 Weißdorn-Ersatzpflanzung werden dann insgesamt mindestens 13 Bäume im Plangebiet gepflanzt.

Seitens des Tiefbauamtes gibt es bereits Pläne zur Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche der Werftstraße. Diese Flächen weisen Baumbestände auf, die für die Straßenumbaumaßnahmen gefällt werden müssen.

Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf streng und besonders geschützte Arten

Tiere und Pflanzen sind gemäß dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) als Bestandteil des Naturhaushaltes in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt zu schützen. Infolge der vorgesehenen Bebauung ergeben sich Änderungen in der Nutzung der Fläche. Die jetzige Fläche ist teilweise versiegelt, großflächig unterbaut und weist die o.a. Grünstrukturen auf. Es wird davon ausgegangen, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gemäß § 44 und § 45 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) im Rahmen der Umsetzung der Planung ausgeschlossen werden können.

Brutvögel

Im Rahmen von Begehungen wurden keine Nester von Koloniebrütern, Greif- oder Großvögeln festgestellt. Nester von Gehölzfrei-, Gehölzhöhlen- und Gebüschbrütern lassen sich in den Gehölzen dennoch nicht ausschließen. Die mögliche Schädigung / Tötung von Individuen der genannten Brutvogelgilden gem. § 44 (1) 1 BNatSchG kann durch eine Bauzeitenregelung sicher ausgeschlossen werden: Gehölze und Bäume sind außerhalb der Brutzeit zu roden.

Für alle Gehölzfällungen bzw. die Fällung von Bäumen mit und ohne Schutzstatus gilt das gesetzliche Verbot einer Fällung in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September. Die Fällarbeiten sind daher außerhalb dieser Verbotsfrist durchzuführen, so dass eine artenschutzrechtliche Betroffenheit gem. § 44 (1) 2 BNatSchG von Brutvögeln auszuschließen ist.

Durch das Vorhaben gehen potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 (1) 3 BNatSchG verloren. In der Umgebung sind jedoch ausreichend Strukturen (z.B. Gehölze) von ähnlicher Habitatqualität vorhanden, so dass Ausweichmöglichkeiten bestehen.

Zwei Bäume im Plangebiet weisen Höhlen auf, die grundsätzlich für Baumbrüter geeignet sind. Beide Bäume an der Werftstraße unterliegen der städtischen Baumschutzsatzung und werden durch dieses Vorhaben nicht gefällt werden müssen.

Fledermäuse

Im Inneren des Tiefbunkers wurden Wasserfledermäuse nachgewiesen, die den Bunker als Winterquartier nutzten. Die Populationsgröße betrug bis zu 50 Tiere. Die mögliche Schädigung / Tötung von Wasserfledermäusen gem. § 44 (1) 1 BNatSchG konnte durch eine Bauzeitenregelung sicher ausgeschlossen werden, indem der Bunker in der Zeit verschlossen wurde, in der sich keine Tiere im Bunkerinneren befinden. Dies ist nach Verlassen und vor erneutem Bezug der Winterquartiere von Anfang bis Mitte Juli der Fall.

Erhebliche Störungen gem. § 44 (1) 2 BNatSchG sind durch den Verschluss des Bunkers auszuschließen.

Durch das Vorhaben gehen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Sinne des § 44 (1) 3 BNatSchG für Wasserfledermäuse verloren. Ein Verlust von Winterquartieren ist grundsätzlich auszugleichen. Aufgrund der zeitlichen Einschränkung für den Verschluss des Quartieres wurde gemäß § 45 (7) BNatSchG am 21.06.18 ein Antrag auf Befreiung gestellt. Die Genehmigung liegt seit 26.06.18 vor. In Absprache mit dem MELUND und LLUR wurde der Bunker im Juli 2018 verschlossen. Der Verschluss wurde von einer Baubegleitung überwacht.

Um den günstigen Erhaltungszustand der Population zu sichern, wurden zeitlich zum Bunkerverschluss FCS-Maßnahmen (= Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes) installiert. Hierbei ist es vertretbar, wenn die Ersatzquartiere ihre ökologische Funktion vollumfänglich erst zu einem späteren Zeitpunkt erfüllen und diese nicht in unmittelbarer Nähe zur Plangebiet liegen. Zwei noch verschlossene Bunker wurden geöffnet und für Wasserfledermäuse aufgewertet. Es handelt sich um die Bunker „Rendsburger Landstraße“ und „Funkstellenweg“.

Schutzgut Landschafts-/Ortsbild

Der Bereich befindet sich auf einer stark anthropogen geprägten Fläche zwischen Gewerbegebieten und Straßenverkehrsflächen. In dieser heterogenen Lage ist kein besonderer Schutzbedarf der Landschaft und des Ortsbildes gegeben.

Entsprechend der Vorschriften des § 15 BNatSchG in Verbindung mit den Zielen und Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind Eingriffe in Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten. Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen oder zu ersetzen, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleiben. Wegen der besonderen Verfahrensvorschriften für Bebauungspläne gemäß § 13a BauGB entfällt im vorliegenden Fall jedoch die Ausgleichspflicht.

Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch wurde in Hinblick auf die Lärmimmissionen bereits in Kapitel 4.2.5 ausführlich betrachtet. Durch die im Bebauungsplan festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die zukünftigen Nutzer*innen des Plangebietes sichergestellt.

Hinsichtlich der Betrachtung des Menschen durch Belastungen von Windverhältnissen wurde ein Windkomfortgutachten erstellt, welches Auskunft über veränderte Windgeschwindigkeiten sowie über den zu erwartenden Windkomfort in verschiedenen Bereichen des Vorhabens gibt. Grundsätzlich ergibt sich je nach Lage, Anordnung und Höhe ein differenziertes Bild aus Geschwindigkeitsreduktion und Geschwindigkeitszunahme, die gleichermaßen durch die Umgebung des Plangebietes beeinflusst werden und auf diese einwirken. Als Referenz dient die am häufigsten auftretende Anströmung aus West (270°) in den Atemhöhen 1,5 m und höher.

Die im Westen des Vorhabens gelegene Schwimmhalle „Hörnbad“ sorgt für eine ausgedehnte Barrierefunktion, die eine gebäudeinduzierte Reduktion der Windgeschwindigkeit zur Folge hat. Auch die geplante weitestgehend geschlossene Bebauung innerhalb des Gesamtquartiers KoolKiel selbst erzielt eine Reduktion der Windgeschwindigkeit im Lee. Düseneffekte zwischen der geplanten Bebauung des vorliegenden Bebauungsplanes und den nördlichen Gebäudekanten der südlich vorgesehenen Bauungen führen wiederum zu einer Zunahme der Windgeschwindigkeit.

Entlang der nördlichen Seite des geplanten Gebäudekomplexes ergeben sich durch die Riegelwirkung des Vorhabens weitläufige Geschwindigkeitszunahmen, die auch auf den angrenzenden Straßenzug (Gablenzstraße und Werfstraße) Einfluss nehmen. Insbesondere die nordwestliche Gebäudeecke des westlichen Hochpunktes ist von einer spürbaren Zunahme der Windgeschwindigkeit um den Faktor 2 betroffen. Ab einer Atemhöhe von 8 m ist eine Abschwächung der zuvor beschriebenen Dynamiken zu verzeichnen, die obgleich spürbar bleiben. Ab einer Atemhöhe von 12 m entfällt der abschwächende Effekt durch die Schwimmhalle. Ab einer Atemhöhe von 28 m zeichnet sich ein ähnliches Bild ab, einige Gebäudeelemente werden bereits überströmt.

Die Durchlüftung des Plangebietes steht in engem Zusammenhang mit der Zu- und Abnahme der Windgeschwindigkeit. Erhöhte Geschwindigkeiten führen grundsätzlich zu günstigeren thermischen und lufthygienischen Bedingungen. Allerdings kann eine Geschwindigkeitszunahme gleichermaßen zu einer Verringerung des Windkomforts führen, der die Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten im Plangebiet beeinflusst. Anhand von 17 Beurteilungspunkten identifiziert die Untersuchung jene Bereiche im Plangebiet, die durch die Zunahme von Windgeschwindigkeiten in ihrer Nutzbarkeit eingeschränkt sein könnten. Ein verringerter Windkomfort zeigt sich in besonderem Maße an den nach Norden und Nordwesten ausgerichteten Bereichen des Gebäudekomplexes sowie an der südwestlichen Gebäudekante, weshalb vereinzelt ein ausgedehnter Aufenthalt im Stehen und Sitzen problematisch sein kann. Dies gilt insbesondere für die in verschiedenen Höhen vorgesehenen Terrassen in exponierter Lage. Im Gegensatz dazu weisen die anderen Beurteilungspunkte im Plangebiet einen hohen bis sehr hohen Windkomfort nach. Mit einer ernsthaften Gefährdung durch Windgeschwindigkeiten unter Normalbedingungen ist jedoch nicht zu rechnen. Die im Rahmen der Ausarbeitung des Bebauungsplanentwurfs vollzogenen Anpassungen bzgl. der Gebäudehöhen der Hochpunkte führen nach gutachterlicher Einschätzung zu vernachlässigbaren Auswirkungen an den nächstgelegenen Beurteilungspunkten. Eine Verschlechterung oder Verbesserung der Windkomfortsituation um mindestens eine Beurteilungsstufe wird durch die hochbaulichen Veränderungen nicht hervorgerufen.

6. ABWÄGUNG

Bei der Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1017V sind die in § 1 Absatz 5 und 6 BauGB aufgeführten und für das Plangebiet zutreffenden Belange und Anforderungen berücksichtigt worden. Durch die Planung wird insbesondere dem Planungsziel in § 1 Absatz 5 BauGB entsprochen, nämlich eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung nach den Aspekten des Klimaschutzes durch Maßnahmen der Innenentwicklung zu gewährleisten. In der Abwägung gemäß § 1 Absatz 7 BauGB sind öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes sind als das Ergebnis der Abwägung der einzelnen Belange anzusehen.

Insbesondere innerstädtische, gut erschlossene Gebiete, wie das Plangebiet der 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V, können durch eine Innenentwicklung dazu beitragen, das Ziel „Innen- vor Außenentwicklung“ zu erreichen. Die zentrale Lage des Plangebietes lässt eine Realisierung zweier Hotels, eines Boarding Houses sowie von Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen auf derzeit untergenutzten Flächen in Kombination mit den zukünftig südlich an den Geltungsbereich auf derzeit untergenutzten Flächen anschließenden Wohn-, Büro und Gewerbenutzungen, sozialen Nutzungen und Einzelhandelsnutzungen aus städtebaulichen Gründen als sinnvoll erscheinen. Eine solche Entwicklung entspricht der hochwertigen infrastrukturellen Ausstattung des Plangebietes und seiner Umgebung. Bei der Festlegung der städtebaulichen Dichte wird die zentrale Lage des Plangebietes im Stadtgebiet Kiels berücksichtigt. Die geplanten Gebäudekörper haben für die benachbarten baulichen Nutzungen keine wesentlichen nachteiligen Planungsfolgen. Durch das ausgewiesene Maß der baulichen Nutzung und die ausgewiesenen überbaubaren Flächen wird auf die besondere Situation und die Bestandssituation in der Umgebung des Vorhabengebietes reagiert und es wird sichergestellt, dass keine Ausweitung der Nutzung erfolgen kann, die für das Umfeld unverträglich wäre. Gleichzeitig prägen die Baukörper klare Raumkanten, bilden einen repräsentativen Vorplatz aus und bilden den Eingang in das zukünftige Quartier aus.

Auch wenn aufgrund des nach § 13a BauGB geführten Bebauungsplanverfahrens von der Anwendung der Eingriffsregelung abgesehen wird, somit keine Ausgleichspflicht besteht, verbleibt die Verpflichtung, die Belange des Naturschutzes nach § 1 Absatz 6 Nummer 7a BauGB in der Abwägung zu beachten. Diesen Belangen wird mit dem Bauungskonzept, auf dem der Bebauungsplan beruht, in Verbindung mit den grünordnerischen Festsetzungen Rechnung getragen. Die Schutzgüter des Naturhaushaltes weisen im Vorhabengebiet eine untergeordnete Bedeutung ohne herausragende Funktionen auf. Mit Umsetzung der Planung sind aufgrund der Vornutzung im Vorhabengebiet (vollständig überbaute und versiegelte bzw. brachgefallene Fläche) und der bisher - nach den Festsetzungen des Bebauungsplan Nr. 615 - möglichen Nutzungen keine erheblichen Auswirkungen auf den Naturhaushalt verbunden. Es handelt sich um die Überplanung eines bereits beplanten Bereiches, wodurch keine erheblichen zusätzlichen Eingriffe vorbereitet werden. Für die unvermeidbaren baubedingten Baumverluste wird ein Ausgleich durch Neupflanzungen nach Möglichkeit im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Quartiers aber auch außerhalb des Plangebietes bereitgestellt. Unter Beachtung der Verbotsfristen für die Fällung von Bäumen und sonstigen Gehölzen werden keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgelöst, eine Ausnahme nach § 45 Absatz 7 BNatSchG von den Verbotstatbeständen des § 44 Absatz 1 BNatSchG ist nicht erforderlich.

7. KOSTEN UND DURCHFÜHRUNGSVERTRAG

7.1 Kosten

Der Landeshauptstadt Kiel entstehen durch die 1. Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1017V keine Kosten. Die Kosten des Vorhabens werden durch die Vorhabenträger*in getragen.

7.2 Durchführungsvertrag

Ergänzend zu dem Plan wird ein Durchführungsvertrag geschlossen, der die Umsetzung des Vorhabens und auch die Kostentragung regelt. Die Kosten für die Realisierung des geplanten Vorhabens werden von der Vorhabenträgerin übernommen. Der Durchführungsvertrag enthält folgende wesentliche bodenrelevante Inhalte:

- Durchführungsverpflichtung
- Beschreibung des Vorhabens
- Bonitätsbescheinigung
- Klimaschutz
- Maßnahmen im öffentlichen Bereich
- Artenschutz, Baumschutz
- Versorgungseinrichtungen
- Haftung
- Kosten/ Rechte an Unterlagen
- Rechtsnachfolge
- Wirksamkeit des Vertrags/ Haftungsausschluss
- Schlussbestimmungen.

8. FLÄCHENZUSAMMENSTELLUNG

Die im Gebiet festgesetzten Nutzungsarten weisen die folgenden Flächengrößen auf:

Nutzung	Größe in m²
Vorhabengebiete	4.102 m ²
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	5.435 m ²
Gesamtfläche Bebauungsplan	9.537 m²

9. RECHTSGRUNDLAGEN

Rechtsgrundlagen für die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1017V sind insbesondere die folgenden Gesetze und Verordnungen in der jeweils geltenden Fassung.

Baugesetzbuch (BauGB)

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3635), zuletzt geändert am 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6).

Baunutzungsverordnung (BauNVO)	Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6).
Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2240).
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)	Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1275; 2021 S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 3 des Gesetzes am 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792).
Landesnaturschutzgesetz Schleswig-Holstein (LNatSchG SH)	Gesetz zum Schutz der Natur (Landesnaturschutzgesetz – LNatSchG) vom 24. Februar 2010 (GVBl. S. 301), zuletzt geändert am 2. Mai 2022 (GVObI. S. 91).
Gesetz über die Landesplanung (LaplaG)	Gesetz über die Landesplanung in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Januar 2014 (GVObI. S. 8), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. November 2020, GVObI. S. 808).
Landesbauordnung Schleswig-Holstein (LBO SH)	Landesbauordnung für das Land Schleswig-Holstein (LBO) vom 22. Januar 2009 (GVObI. S. 6) in der Gültigkeit vom 31. Dezember 2021 bis 31. August 2022, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 6. Dezember 2021 (GVObI. S. 1422).
Planzeichenverordnung (PlanzV)	Planzeichenverordnung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802).
Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm)	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 1. Juni 2017 (BANz AT 08.06.2017 B5).
Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 542), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6).
Landes-UVPG-Gesetz Schleswig-Holstein (LUVPG)	Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 13. Mai 2003 (GVObI. S. 246), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 13. November 2019 (GVObI. S. 425).
Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG)	Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie vom 20. Mai 2020 (BGBl. I S. 1041), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2234).

10. QUELLENVERZEICHNIS

- Flächennutzungsplan (Landeshauptstadt Kiel, 2000)
- Landschaftsplan (Landeshauptstadt Kiel, 2000)

- Freiräumliches Leitbild Kiel und Umland (Interkommunale Arbeitsgemeinschaft Kiel und Umland, 2007)
- Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein – Fortschreibung 2021 (Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein, 2021)
- Regionalplan für den Planungsraum V, Fortschreibung 2000 (Ministerium für ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, 2001)
- M+O Immissionsschutz: Schalltechnische Prognose, 08. Mai 2020 (Auftraggeber: Kap Horn GmbH)
- GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH: Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 1017V "Werftbahnstraße", Stadtteil Kiel-Südfriedhof gem. § 13a BauGB - Artenschutzrechtliche Bewertung, 20. Juli 2018 (Auftraggeber: LH Kiel, Stadtplanungsamt)
- GFN Gesellschaft für Freilandökologie und Naturschutzplanung mbH: Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 1017V "Werftbahnstraße", Stadtteil Kiel-Südfriedhof gem. § 13a BauGB – Biotoptypen und Baumbestand, 02. April 2019 (Auftraggeber: LH Kiel, Stadtplanungsamt)
- GeoC GmbH: Detailuntersuchung des Altstandortes AS 283, ehemals Tankstelle der Fa. Franz Ritter, Gablenzstraße / Ecke Werftbahnstraße, 23. Februar 2009 (Auftraggeber: LH Kiel, Umweltschutzamt)
- IGB Ingenieurgesellschaft mbH: Orientierende Altlastenerkundung (Flst. 232), 12. September 2019 (Auftraggeber: Kap Horn GmbH)
- IGB Ingenieurgesellschaft mbH: Geotechnisches Gutachten (Revision 1), 29. Juli 2021 (Auftraggeber: Kap Horn GmbH)
- SBI Beratende Ingenieure: Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben „KoolKiel“, Oktober 2022 (Auftraggeber: Kap Horn GmbH)
- SBI Beratende Ingenieure: Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben „KoolKiel“, Ergänzende Stellungnahme zu den Auswirkungen eines aktualisierten Nutzungskonzeptes, Februar 2023 (Auftraggeber: Kap Horn GmbH, Kap Horn W8 GmbH und Kap Horn Quartier Verwaltungs GmbH)
- QINTUS Ingenieurhaus: Lärmtechnische Untersuchung, 1. März 2023 (Auftraggeber: Kap Horn GmbH)
- METCON Umweltmeteorologische Beratung Dr. Klaus Bigalke: Windkomfortgutachten zum Bauvorhaben „Kool Kiel – Baufelder W1, W8 und Wulf“, 15. September 2021 (Auftraggeber: Kap Horn GmbH)
- METCON Umweltmeteorologische Beratung Dr. Klaus Bigalke: Windkomfortgutachten Kool Kiel: Stellungnahme zu nachträglichen Planänderungen, 20. Oktober 2022 (Auftraggeber: Kap Horn GmbH)
- METCON Umweltmeteorologische Beratung Dr. Klaus Bigalke: Windkomfortgutachten Kool Kiel: Stellungnahme zu nachträglichen Planänderungen, 16. Dezember 2022 (Auftraggeber: Kap Horn GmbH)
- MUHS LandschaftsArchitekten: Grünordnungsplanerischer Fachbeitrag, Februar 2022 (Auftraggeber: Kap Horn W8 GmbH, Kap Horn Quartier Verw. GmbH)
- Küssner Verschattungsgutachten: Verschattungsgutachten „KoolKiel“, 22. Dezember 2022 (Auftraggeber: Kap Horn GmbH)
- Ingenieurberatung Hauck GmbH: Kurzerläuterungsbericht, Teilflächenbilanzierung gemäß dem Erlass: „Wasserrechtliche Anforderungen zum Umgang mit Regenwasser-Teil 1: Mengenbewirtschaftung“ (A-RW1) Bebauungsplan Nr. 1717V, 1030V und 1031

Landeshauptstadt Kiel, 18. November 2022 (Auftraggeber: Kap Horn GmbH, Kap Horn W8 GmbH und Kap Horn Quartier Verwaltungs GmbH)

- DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau", Teil I (Deutsches Institut für Normung e.V., 2002)
- DIN 4109: 2018-01, Schallschutz im Hochbau Teil 1 und 2
- DIN 4150 Erschütterungen im Bauwesen ", Teil 2