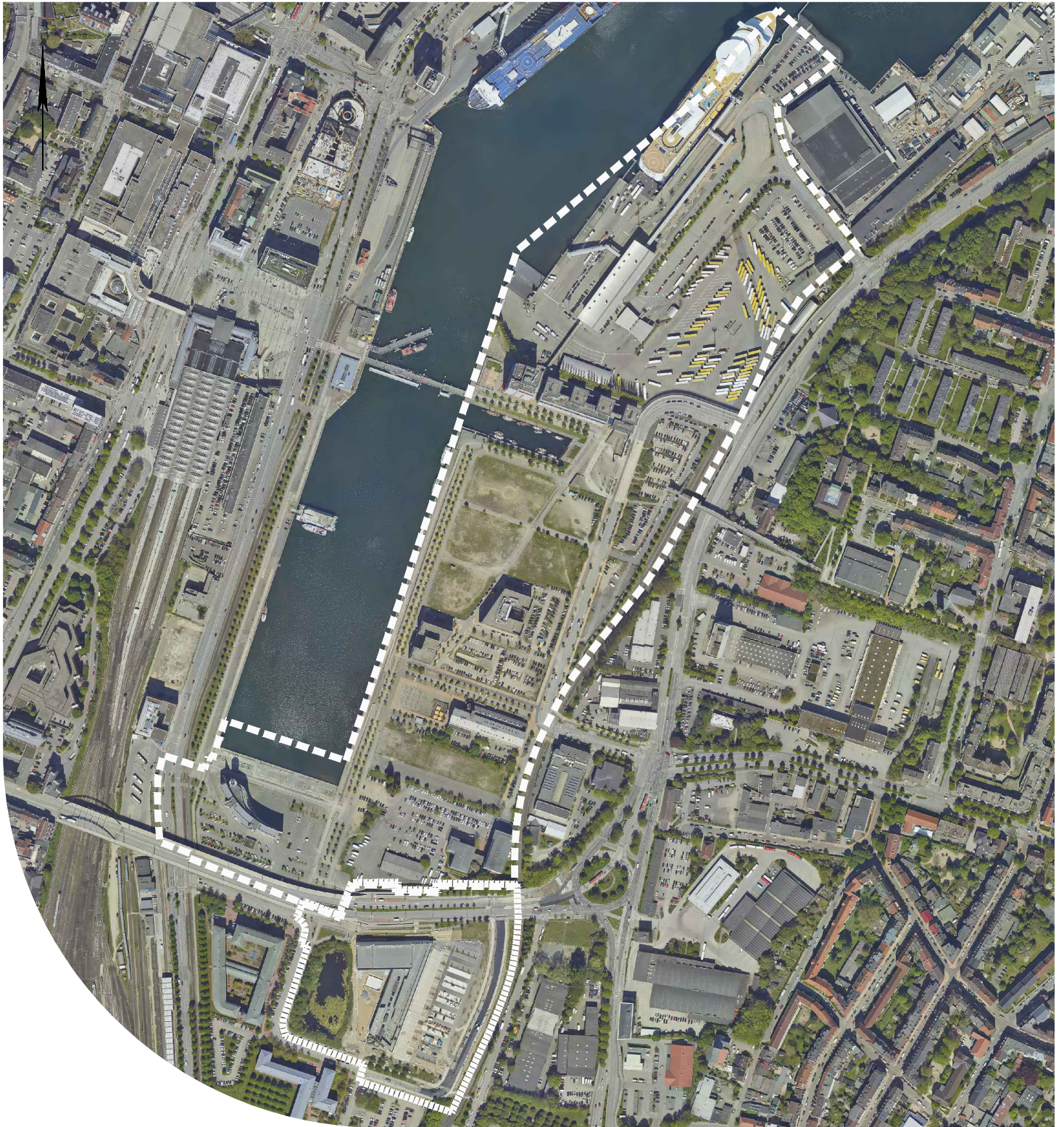


STADTPLANUNGSAMT

Städtebauliche Gesamtmaßnahme Kiel - Hörnbereich Sanierungsrahmenplanung





Landeshauptstadt Kiel

vertreten durch das
Stadtplanungsamt
Fleethörn 9
24103 Kiel

Projektleitung:
Nils Horstmeyer

Mitarbeit:
Felix Schmuck

Stand Februar 2019

INHALTSVERZEICHNIS

1. Aufgabe und Anlass.....	1
2. Historie der Entwicklung der Hörn.....	2
3. Gebietsumgriff	6
4. Planerische Grundlagen.....	9
4.1 Eigentumsverhältnisse.....	9
4.2 Übergeordnete Planungen.....	9
4.3 Planfeststellungsverfahren.....	11
4.4 Bauleitplanung.....	12
4.4.1 Vorbereitende Bauleitplanung.....	12
4.4.2 Verbindliche Bauleitplanung	13
4.5 Gutachtenentwurf des Büros Staermose und Isager.....	16
4.6 Sanierungsrahmenplan Stand 1992.....	17
4.7 Sanierungsrahmenplan Stand 1995.....	19
4.8 Städtebauliche Planung für das Sanierungsgebiet SAH 1e.....	21
5. Leitbild für die Hörnentwicklung	22
6. Ziele und Zwecke der Sanierung.....	23
7. Fortschreibung Städtebauliche Planung / Sanierungsrahmenplanung	24
7.1 Bestandsplan.....	24
7.2 Nutzungsplan.....	26
7.3 Verkehrskonzept.....	29
7.4 Gestaltungsplan.....	31
7.4.1 Bebauungsstruktur	33
7.4.2 Adressbildung/Blockbildung.....	34
7.4.3 Städtebauliche Körnung	34
7.4.4 Dächer und Dachaufbauten	35
7.4.5 Arkade/Kolonnade	36
7.4.6 Balkone und Loggien	37
7.4.7 Material und Farbe.....	37
7.5 Gestaltung öffentlicher Raum	38
7.6 Grün- und Freiflächenkonzept	39
7.6.1 Kunst im öffentlichen Raum	40
7.7 Klima- und Umweltschutzbelange.....	41
7.8 Durchführungsplan	44
7.8.1 Baumaßnahmen	45

7.8.2 Öffentliche Freiflächen/Verkehrsflächen	45
8. Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Belange.....	46
9. Anpassung der Ziele und Zwecke der Sanierung	46
10. Beteiligung	47
10.1 Öffentlichkeit.....	47
10.2 Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB.....	47
10.3 Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträgerinnen und –träger nach § 139 BauGB..	47
11. Rechtsgrundlagen.....	48
12. Anlagen	48
13. Abbildungsverzeichnis	48
14. Quellenverzeichnis.....	49

1. AUFGABE UND ANLASS

Das Sanierungsgebiet Kiel – Hörnbereich (SAH) wurde mit Beschluss der Satzung vom 18.10.1989 und der Bekanntmachung vom 20.10.1989 förmlich festgelegt. Parallel erfolgte die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Sanierung und Entwicklung“. Ziel des Programms ist die Behebung von städtebaulichen Missstände innerhalb eines abgegrenzten räumlichen Gebietes.

Mit Beschluss der Ratsversammlung vom 20.05.2010 wurde die Verwaltung beauftragt, die Sanierungssatzung für die südliche Erweiterung des bestehenden Sanierungsgebietes Kiel Hörnbereich – SAH zu prüfen, um die offensichtlich vorhandenen städtebaulichen Missstände auf den ehemals gewerblich/industriell genutzten Brachflächen südlich der Gablenzstraße zu beheben. Am 22.08.2013 wurde die Sanierungssatzung für den Erweiterungsbereich mit der Bezeichnung „Kiel-Hörnbereich - SAH - 1.e“ beschlossen. Die Durchführung der Sanierung im Erweiterungsbereich erfolgt nach § 142 Abs. 4 Baugesetzbuch im vereinfachten Sanierungsverfahren.

Beide Sanierungsgebiete bilden die städtebauliche Gesamtmaßnahme Kiel - Hörnbereich.

Zur Vorbereitung und Durchführung der Sanierung bedarf es auf Grundlage von § 140 Nr. 4 Baugesetzbuch (BauGB) der Aufstellung einer städtebaulichen Planung für die Sanierung. Die inhaltliche Konkretisierung erfolgt u.a. auch durch die jeweiligen Förderrichtlinien der Länder. In den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 01.01.2015 sind auf Basis der programmspezifischen Ziele die Bestandteile einer Rahmenplanung im Programm „Sanierung und Entwicklung“ dargestellt. Dies bildet die Grundlage für die Ausführungen in Kapitel drei. Die städtebauliche Planung ist mindestens alle fünf Jahre auf Ihre Aktualität hin zu überprüfen und bei Bedarf unter Beteiligung der Betroffenen fortzuschreiben.

Der Sanierungsrahmenplan bildet die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Entwicklung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ab. Die bestandskräftigen Bebauungspläne Nr. 841, 814 und 871 sind aus dem Sanierungsrahmenplan entwickelt und sind in ihren Inhalten weiter anzuwenden. Die städtebauliche Planung ist dem Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein (MILI SH) zur Zustimmung vorzulegen. Das MILI SH entscheidet dann über die Anerkennung der durch die Gemeindevertretung beschlossenen Planung als wesentliche Grundlage für die Entscheidung über den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln.

Durch die Selbstbindungswirkung der Kommune an die Sanierungsrahmenplanung müssen Änderungen der Gestaltungsplanung und der Ziele und Zwecke der Sanierung unter Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen gem. § 137 Baugesetzbuch (BauGB) und der Träger öffentlicher Belange gem. § 139 BauGB den Maßnahmen zugrunde gelegt werden.

Konkrete Anlässe zur Fortschreibung der Sanierungsrahmenplanung im Juli 2017

Gleiserweiterung westliches Hörnufer

Die Landeshauptstadt Kiel möchte den Güterverkehr auf der Schien fördern und beabsichtigt die bestehenden Gleisanlagen am westlichen Hörnufer zu erweitern. Ziel ist

die Realisierung eines dritten Rangier- und Abstellgleises und eines Wartungsweges aufgrund steigender Umschlagkapazitäten von Gütern über den Schwedenkai, bei gleichzeitiger Aufrechthaltung der städtebaulichen Qualität.

Zwischenzeitlich ist dieses Ziel durch einen Beschluss der Ratsversammlung vom 06.07.2018 (Drucksache 0524/2018) bestätigt worden. Da die Sanierungsziele für das westliche Hörnufer mit der Fertigstellung der Promenade bereits erreicht sind, wurde die Sanierungssatzung für das westliche Hörnufer im Sommer 2018 aufgehoben (vgl. Kapitel 3).

Erhöhte Quote Wohnen

Die Landeshauptstadt Kiel beabsichtigt aufgrund des hohen Wohnungsbedarfs und zur Stärkung eines urbanen Lebens, die Wohnquote im Quartier zu erhöhen. Aufgrund erhaltener Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) im Bereich südlich des Norwegenkais bis einschließlich des Baufeldes südlich der Halle 400 beträgt die Quote derzeit 82 % gewerbliche Nutzung und 18 % Wohnen. Nach einer Abstimmung mit dem Fördergeber Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr aus 2009 wurde eine Anpassung der Förderquote auf 65 % Gewerbe und 35 % Wohnen zugestimmt. Hintergrund ist der gesamtstädtisch erhöhte Wohnraumbedarf in Kiel (vgl. Drs.-Nr. 0176/2017). Diesem soll auch mit der Fortschreibung der Sanierungsrahmenplanung entsprochen werden. Gleichzeitig werden durch die Erhöhung des Wohnraumangebotes die Anforderungen an soziale Infrastruktur verstärkt.

Mit der Fortschreibung des Sanierungsrahmenplans für die Hörn und der Anpassung der Ziele und Zwecke der Sanierung wird die Grundlage für die weitere Umsetzung der Gesamtmaßnahme geschaffen.

2. HISTORIE DER ENTWICKLUNG DER HÖRN

Seine Bedeutung erfährt die Gesamtmaßnahme insbesondere durch ihre unmittelbare an die Kieler Innenstadt und die Förde angrenzende Lage und damit die Möglichkeit, auf ca. 20 ha eine Erweiterungsfläche der Innenstadt mit entsprechender Nutzungsmischung aus Dienstleistung, Wohnen, Arbeiten und Freizeit auf einer ehemaligen Industriebrache zu gestalten. Ebenso ist es ein Ziel des Vorhabens, die ursprünglich trennende Wirkung der Kieler Förde von Ost- und Westufer im südlichen Hörnbereich aufzuheben und für Bevölkerung und Wirtschaft die Flächen attraktiv und verbindend zu gestalten.

Die Hörn, ein Teil des Kieler Innenhafens, misst bis zu 10 m Wassertiefe und eine Breite von 150 bis 250 m. Damit gilt der Hörnbereich als Tiefseehafen und wird regelmäßig sowohl am Ostseekai als auch am Schwedenkai auf dem Westufer als auch am Norwegenterminal auf dem Ostufer von Großfähren und Kreuzfahrtschiffen angefahren.

Erste größere Entwicklungen erfolgten im südlichen Bereich der Hörn mit dem Ausbau der Eisenbahnlinie zwischen Kiel und Altona 1844 entlang des westlichen Fördeufers. Kiel avancierte zum handelspolitischen Brückenkopf zwischen Dänemark und Deutschland und positionierte sich wirtschaftlich vor allem in den Bereichen Handel und Schifffahrt. 1876 wurde die Südspitze der Hörn teilweise aufgefüllt und die

Kaistraße angelegt. 1899 erfolgte die Fertigstellung des Bahnhofs an seinem heutigen Standort.

Die Kieler Innenstadt liegt demnach historisch bedingt auf dem Westufer, so dass das Ostufer seit dem 19. Jahrhundert der Werfindustrie und Marine als Standort vorbehalten war. 1901 erfolgte auf dem Ostufer die Eingemeindung des damaligen Dorfes Gaarden und 1909 der Ausbau der verbindenden Gablenzstraße und -brücke.

Als Marine- und Rüstungsstandort war Kiel im Zweiten Weltkrieg Hauptangriffsziel und fast 80 % der städtischen Fläche - auch entlang der Hörn - wurde durch Bomben zerstört. Nach Kriegsende durfte an der Hörn nur die Howaldtswerft ihren Betrieb wieder aufnehmen, die 1955 mit der Deutschen Werft verschmolz. Flankierend siedelten sich weitere Industrieunternehmen sowie ein Schlachthof (bis 1975) auf dem Ostufer an (s. Abb. 1).

Abbildung 1: Ehemalige Betriebsflächen im Sanierungsgebiet SAH, Stand 1989

Legende

- A: Hafenverkehrsbetrieb (HVB)
- B: Teile des ehemaligen Schlachthofs, anschließend durch Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel (SFK) und Hafenerwerbsstat der HVB genutzt
- C: Raiffeisen HaGe Nord
- D: HDW-Süd
- E: Betonmischwerk der Firmen Ferdinand Möller und Möller & Förster
- F: Kieler Schrotthandel
- G: Firma Zöllner



Quelle: Eigene Darstellung LHK, 2018 auf Grundlage BIG-Städtebau GmbH, 2004

Ende der 1960er/ 1970er Jahre hatte sich die Marktsituation im Schiffsbau und Agrarsektor grundlegend verändert, so dass Umstrukturierungen und eine Konzentration der Flächennutzung einsetzten. Mit der Verlagerung des Schlachthofes 1975, den Rationalisierungsbemühungen der Werftindustrie sowie einer allgemein beginnenden Deindustrialisierung bestand die Gefahr, dass sich die Hörn zu einer Industriebrache wandelte. Ziel der Stadtplanung war es demnach, den sich abzeichnenden Strukturwandel aufzufangen und durch ein zielorientiertes Nutzungskonzept die Flächen ihrer zentralörtlichen Funktion entsprechend zu entwickeln, funktionsgerecht neu zu ordnen und das Westufer mit dem Ostufer zu verbinden.

Zur Durchsetzung dieser Ziele wurde 1989 von der Landeshauptstadt Kiel das Sanierungsgebiet „Kiel - Hörnbereich“, förmlich festgesetzt und erste Planungen eingeleitet. Wichtige Eckpfeiler der ersten Jahre der Gesamtplanung waren insbesondere eine Brückenverbindung über die Hörn für Fußgänger und Radfahrer sowie die Nutzbarmachung der früheren Hafen- und Industriezonen in Form einer Promenade um die Hörnspitze herum. Ergänzt wurden diese Eckpfeiler um die Planung eines Passagier-Fährterminals in der Nordzone auf dem Ostufer, südlich anschließender Flächen für Dienstleitungen, Mischnutzungen sowie Erweiterungsflächen. Getrennt wird die Fährterminalzone vom südlichen Hörnbereich durch eine Bebauung sowie das neu angelegte Wasserbecken (vgl. Kapitel 3).

Im nördlichen Bereich sollte durch den Bau eines 3. Fährterminals mit zwei Liegeplätzen zur kombinierten Nutzung von Personen und Gütern die Hafennutzung gestärkt und ausgebaut werden. Gemäß den Sanierungszielen sollt der Fährterminal nördlich der Achse zum Hauptbahnhof errichtet werden. Voraussetzung dafür war die Freimachung und Altlastenbeseitigung der ehemals vom Schrotthandel und vom Beton- und Kieswerk genutzten Flächen. Um die Erschließungs- und Kaianlagen herzustellen waren ebenso Auflagen des Umweltschutzes (Verlagerung des Heringslaichplatzes) zu berücksichtigen. Mit dem Bau der Verlade- und Stauflächen, der Errichtung des Fahrgastterminals und der Hafenanlage durch den Hafenbetreiber waren schon 1999 ein bedeutsamer Schritt zur Umsetzung der Sanierungsziele erreicht worden. Die parallel verlaufende Entwicklung im Fährschiffverkehr – größere Fährschiffe und damit verbunden umfangreichere Verladevorgänge – erforderten größere Stau- und Verladeflächen. Damit die dem Gebiet aufgrund seiner Lage und Eigenart obliegende Funktion als Hafenanlage auch langfristig gesichert wird, waren zusätzliche Stau- und Verladeflächen erforderlich. Als einzig geeignete Fläche kam das Grundstück des angrenzenden Produktionsbetriebes dafür in Frage. Mit Beschluss der Ratsversammlung vom 21.02.2008 wurde die Konkretisierung der Sanierungsziele für eine Vergrößerung der Hafennutzung um ca. 5.000 m², die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens und die Freimachung als Voraussetzung für die beabsichtigte Nutzung beschlossen. Diese Maßnahmen wurden umgesetzt. Damit sind die Sanierungsziele für den nördlichen Bereich umgesetzt.

2013 wurde die Gesamtmaßnahme südlich anschließend um das Sanierungsgebiet „Kiel – Hörnbereich – SAH – 1e“ erweitert (s. Abb. 2), um die offensichtlich vorhandenen städtebaulichen Missstände auf den ehemals gewerblich/industriell genutzten Brachflächen südlich der Gablenzstraße zu beheben.

Abbildung 2: Nutzung Sanierungsgebiet SAH 1e 2013



Quelle: LHK, 2018

Herausforderungen bei der Umsetzung der Maßnahmen waren einerseits umfangreiche Altlastenfunde, deren Sanierung deutlich über die reine Gefahrenabwehr hinausging sowie andererseits Auflagen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), woraus sich erhebliche Konsequenzen zu Ausgleichsmaßnahmen ergaben. Dies betraf insbesondere die Randzone des Betonmischwerks und die südliche Hörn als bedeutendes Heringslaichgebiet.

Zur Finanzierung der erwarteten Gesamtkosten in Höhe von ca. 139 Mio. Euro konnten Städtebauförderungsmittel (Mittel aus dem Städtebauförderungsprogramm Sanierung und Entwicklung, Mittel aus dem Landesprogramm Städtebauförderung 1996 und Darlehensprogramm Städtebauförderung), Mittel aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft und Mittel der Gemeinschaftsaufgabe sowie des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE – Urban I) eingeworben werden. Letzteres war dadurch möglich, dass die Landeshauptstadt Kiel Ziel-2-Anerkennung der Europäischen Union für die Förderperioden 1994-1999 und 2000-2006 aufgrund ihrer starken Strukturprobleme aus der Rüstungskonversion erhielt. Alleine aus dem Urban I-Programm stand somit ein Fördervolumen in Höhe von 18 Mio. Euro zur Verfügung, das für Ordnungsmaßnahmen (Abbruch und Altlastensanierung), Ausbau der Uferpromenade nach Vorspundung sowie den Neubau von Erschließungsmaßnahmen verwendet wurde.

3. GEBIETSUMGRIFF

Zum Zeitpunkt der Beteiligung nach § 137 und §139 Baugesetzbuch im Sommer 2017 bestand die städtebauliche Gesamtmaßnahme aus den Sanierungsgebieten Kiel-Hörnbereich (SAH) und dem Sanierungsgebiet Kiel-Hörnbereich SAH-1e (s. Abb. 3).

Abbildung 3: Gebietsumgriff städtebauliche Gesamtmaßnahme Kiel-Hörnbereich, Stand Juli 2017



Quelle: Landeshauptstadt Kiel, 2017

Gemäß § 162 Abs. 1 Nr. 1 BauGB ist die Sanierungssatzung aufzuheben, wenn die Sanierung durchgeführt ist, d.h. die Ziele und Zwecke der Sanierung umgesetzt sind. Sofern die Voraussetzungen nur für einen Teil des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes gegeben sind, ist die Satzung für diesen Teil aufzuheben.

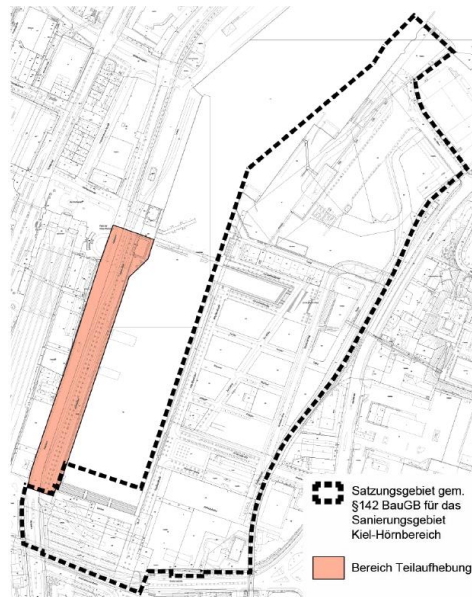
Die Ziele und Zwecke für das Sanierungsgebiet „Kiel-Hörnbereich“ sieht für den Bereich des Bahnhofskais am westlichen Hörnufer eine Promenade vor, die eine fußläufige Verbindung vom Willy-Brandt-Ufer, der Uferpromenade am östlichen Hörnufer über den Querkai zum Bahnhofskai herstellt (s. Kapitel 6). Die Maßnahme wurde im Jahr 2006 als eine der wesentlichen Maßnahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Hörnbereich“ realisiert und aus Mitteln der Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und Städtebauförderungsmitteln umgesetzt und abgerechnet.

Mit dem Ausbau der Kaianlagen wurde das Konzept der Anbindung des neuen Quartiers „Hörn“ an die westliche Innenstadt realisiert. Gleichzeitig ist auch dieser, damals nicht zugängliche Bereich für die Allgemeinheit geöffnet und damit ein Baustein zur stärkeren Zuwendung der Stadt zum Wasser umgesetzt worden.

Mit der öffentlich zugänglichen Herstellung der Kaianlagen und dem Ausbau des Uferbereiches ist somit die beabsichtigte Belebung in stadtstruktureller, wirtschaftlicher und touristischer Sicht erreicht worden.

Mit Datum vom 31.07.2018 wurde die Sanierungssatzung für das westliche Hörnufer daher aufgehoben (s. Abb. 4).

Abbildung 4: Bereich der Teilaufhebung der Sanierungssatzung am westlichen Hörnufer



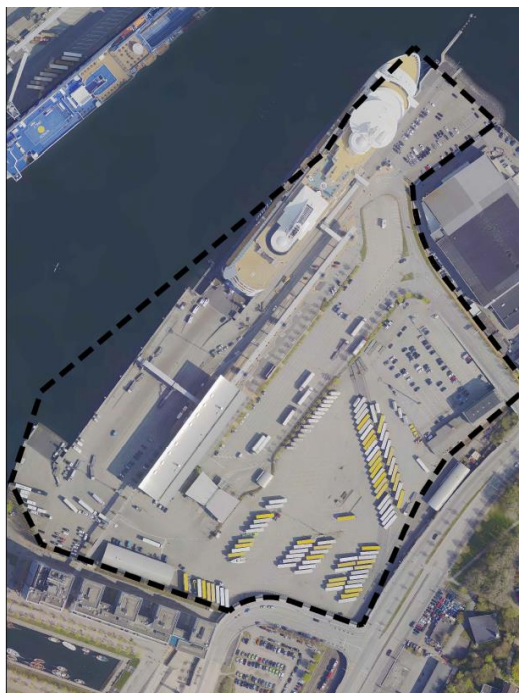
Somit ergibt sich der räumliche Umgriff der städtebaulichen Gesamtmaßnahme zum Februar 2019 (s. Abb. 5).

Abbildung 5: Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Kiel-Hörnbereich, Stand Februar 2019



Für den Teilbereich nördlich des Baufeldes I sind mit der Herstellung des 3. Fährterminals (Norwegenkai) die Ziele und Zwecke der Sanierung (Entwicklung eines Terminals für eine Personen-/ Autofähre) ebenfalls umgesetzt. Für diesen Teilbereich (s. Abb. 6) ist die Sanierungssatzung daher ebenfalls zeitnah aufzuheben.

Abbildung 6: SAH - Aufhebung der Sanierungssatzung für den Teilbereich „Norwegenkai“



Quelle: LHK, 2018

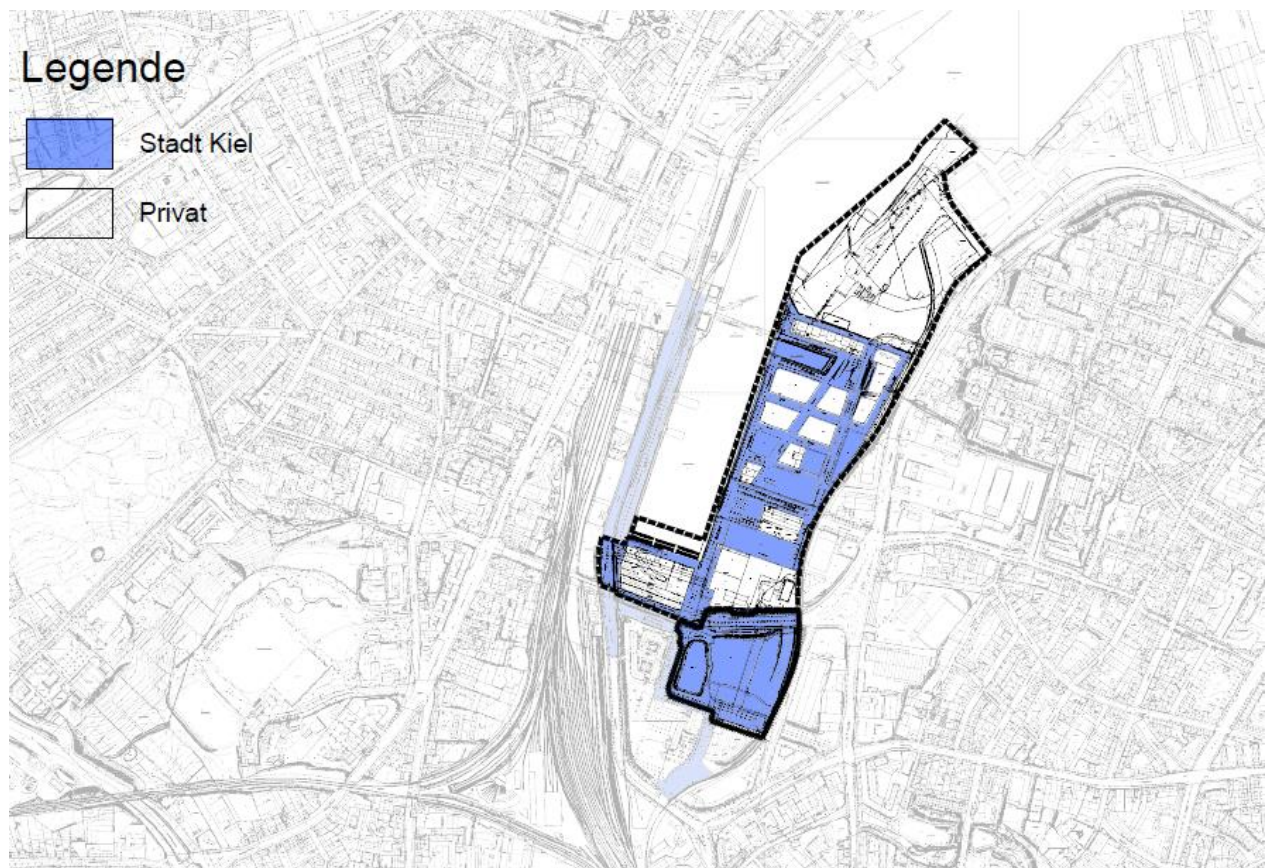
4. PLANERISCHE GRUNDLAGEN

Im Folgenden werden die planerischen Gutachten, die für die Fortschreibung der Ziele und Zwecke der Sanierung und die Anpassung der planerischen Grundlage (Kapitel 6 und 7) relevant sind, zusammengefasst.

4.1 Eigentumsverhältnisse

Der überwiegende Anteil der Grundstücke in der Gesamtmaßnahme befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt Kiel (s. Abb. 7). Zur Vollendung des Brückenschlags zwischen Ost- und Westufer (s. Kapitel 3, 7 und 9) ist ggf. der Erwerb eines privaten (Teil-)Grundstücks in Verlängerung der Hörnbrücke hinter dem Wasserplatz erforderlich und geplant.

Abbildung 7: Eigentumsverhältnisse der Gesamtmaßnahme, Stand Juli 2017



Quelle: LHK, 2019

4.2 Übergeordnete Planungen

Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kiel

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Kiel (INSEKK) mit Stand 2010 formuliert für die Hörn folgende Zielstellungen:

- Aktivierung vorhandener Wohnbauflächen im innerstädtischen bzw. innenstadtnahen Bereich (INSEKK: 102)

- Bau eines Sport und- Freizeitbades an der Hörn (ISEKK: 118)
- Bau eines Traditionshafens an der Hörn (INSEKK: 118).

Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept Kiel

Die Landeshauptstadt Kiel hat im Januar 2011 das Gesamtstädtische Einzelhandelskonzept Kiel (GEKK) beschlossen. Dieses formuliert Leitlinien für die Ansiedlung oder Erweiterung von Einzelhandelsbetrieben im Kieler Stadtgebiet.

Die Hörn zählt weder zum Hauptgeschäftsbereich Kieler Innenstadt, noch zu den so genannten zentralen Versorgungsbereichen (ZVB) wie Nahversorgungs- oder Stadtteilzentren in Kiel.

Für die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben außerhalb der o.g. Zentren gilt somit gem. GEKK:

Für Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten der Nahversorgung (Lebensmittel, Drogerieartikel) gilt gem. Ansiedlungsregel 2, dass diese nur in den ZVB bzw. ausnahmsweise zur wohnnahen Grundversorgung in den Siedlungsbereichen angesiedelt werden dürfen (vgl. GEKK: 8).

„An (solitären) Standorten außerhalb der räumlich definierten zentralen Versorgungsbereiche können Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Hauptsortimenten nur dann sinnvoll und möglich sein, wenn sie der Nahversorgung der im unmittelbaren Umfeld vorhandenen Wohnbevölkerung dienen und keine negativen Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche erwarten lassen. Dies ist dann der Fall, wenn

- es sich um einen städtebaulich integrierten Standort mit räumlichem Bezug zu umliegenden Wohnsiedlungsbereichen handelt und
- die sortimentspezifische Kaufkraftabschöpfung des Planvorhabens im funktionalen Versorgungsgebiet (z.B. innerhalb eines Stadtteils bzw. in einem fußläufigen 600 m – Radius) an einem städtebaulich integrierten Standort erfolgt und eine Bindungsquote von 35 % der sortimentspezifischen Kaufkraft (Nahrungs- und Genussmittel) der (Stadtteil-)Bevölkerung nicht überschreitet.

Als unbedenklich gelten in diesem Zusammenhang kleinteilige Einzelhandelsbetriebe mit dem Hauptsortiment Nahrungs- und Genussmittel (an städtebaulich integrierten Standorten) wie „Nachbarschaftsläden“ oder „Convenience-Stores“, deren Verkaufsflächengrößenordnungen deutlich unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit liegen. [...]“

Für Einzelhandelsbetriebe/-vorhaben mit sonstigen zentrenrelevanten Hauptsortimenten ist die Ansiedlungsregel 3 anzuwenden:

"Außerhalb der positiv definierten Ansiedlungs- und Entwicklungsräume können einzelne Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten und mit maximal 400 m² Verkaufsfläche nur ausnahmsweise möglich sein, sofern von Ihnen keine Negativeffekte auf die zentralen Versorgungsbereiche zu erwarten sind. Negativeffekte sind in der Regel dann nicht anzunehmen, wenn sie der ergänzenden Versorgung der Bevölkerung im unmittelbaren Nahbereich dieser Läden dienen (Läden zur Gebietsversorgung) [...]." (GEKK: 9)

Insofern ist für den Hörnbereich die Ansiedlung von kleineren Einzelhandelsbetrieben zur Versorgung der (zukünftigen) ortsansässigen Bewohnerinnen und Bewohner vorgesehen.

Hotelbedarfsanalyse

Die Hotelmarktstudie für Kiel (Stand 2009) prognostiziert für die Entwicklung des Kieler Tourismusmarktes bis 2019/ 2024 ein moderates Wachstum von durchschnittlich ca. 2,4 % (ghh consult GmbH 2009: 123). Nachwievor sehen Vorhabenträgerinnen in Kiel einen Bedarf an weiteren Bettenkapazitäten.

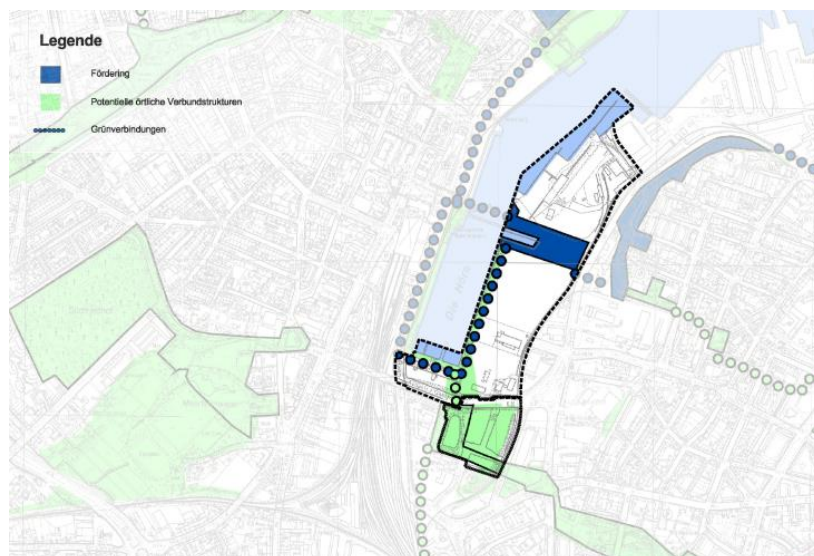
Büromarktbericht

Für die Entwicklung des Kieler Büromarktes sind vor allem innerstädtische oder innenstadtnahe Lagen mit Möglichkeiten zur standortnahen Versorgung und attraktiven Freizeitmöglichkeiten nach Beendigung der Arbeitszeit unter angemessenen wirtschaftlichen Voraussetzung nachgefragt (KiWi: 7).

Freiräumliches Leitbild

Im Freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland (s. Abb. 8) übernimmt die Hörnpromenade eine wichtige Nord-Süd Grünverbindung für den Förderung.

Abbildung 8: Lage der Gesamtmaßnahme im Freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland



Quelle :Eigene Darstellung auf Basis Interkommunale Arbeitsgemeinschaft Kiel und Umland, 2019

4.3 Planfeststellungsverfahren

Der Bau des Wasserbeckens/Germaniahafen am östlichen Ende der Hörnbrücke und der 3. Fährterminal (Norwegenkai) wurden planfestgestellt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das 3. Fährterminal i.V. mit dem Planfeststellungsverfahren für die Hörnbrücke, wurde in den 90er Jahren eine Ersatz-Heringslaichfläche in der südöstlichen Hörn ausgewiesen. Diese Fläche dient als Ersatz für einen Flachwasserbereich, der im Bereich des heutigen Norwegenkais als Laichfläche und Kinderstube des Ostseeherings diente und im Zuge der Baumaßnahmen vollständig beseitigt wurde.

Abbildung 9: Heringslaichplatz Hörnbereich



Quelle: LHK, 2017

Der trapezförmige Kernbereich dieser Ersatzmaßnahme (s. Abb. 9) darf gemäß Planfeststellungsbeschluss weder überfahren noch beschattet oder sonst wie beeinträchtigt werden. Aufgrund der Verflochtenheit mit weiteren Standortfaktoren (Einmündung der Mühlenau) ist die Fläche in ihrer Funktion nicht verlagerbar.

Auch wenn die Wasserflächen überwiegend nicht Teil der Gesamtmaßnahme Kiel – Hörnbereich sind, ergeben sich hierdurch jedoch Rückwirkungen (Verschattung) für die Höhe der Bebauung auf dem Baufeld südlich der Halle 400 (Baufeld XII).

4.4 Bauleitplanung

4.4.1 Vorbereitende Bauleitplanung

FNP

Im Flächennutzungsplan (FNP) ist die Gesamtmaßnahme in verschiedene Teilbereiche unterteilt. Der nördliche Bereich (Norwegenkai) und die westliche Promenaden- seite ist als Sondergebiet mit der Nutzung Hafenanlage dargestellt (s. Abb. 10).

Abbildung 10: Lage der Gesamtmaßnahme im FNP



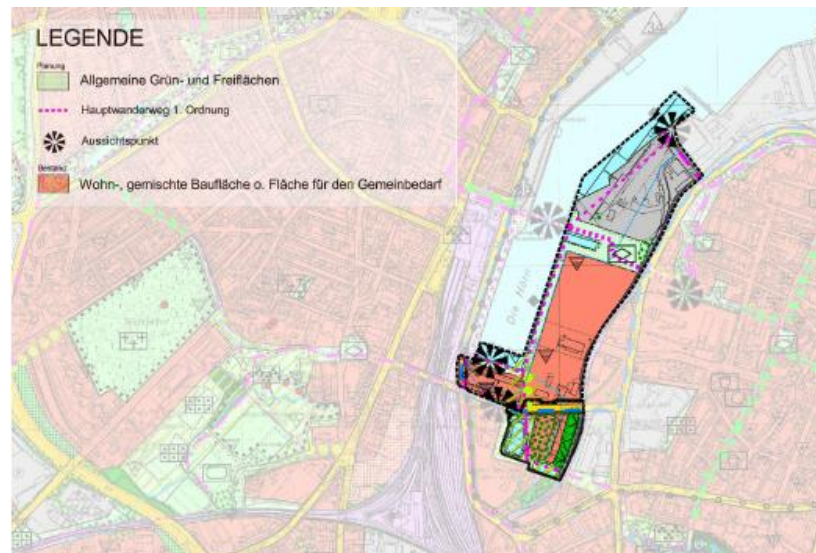
Quelle: LHK, 2019

Der überwiegende Anteil ist als gemischte Baufläche ausgewiesen.

Vom Hauptbahnhof aus besteht eine Hauptwegeverbindung in Ost-West-Richtung mit dem Anschluss nach Gaarden und eine Verbindung in Nord-Süd-Richtung entlang der westlichen Hörnpromenade und weiter entlang des Wasserbeckens.

Landschaftsplan

Abbildung 11: Lage der Gesamtmaßnahme im Landschaftsplan



Quelle: LHK, 2019

Der Landschaftsplan unterstreicht die Funktion entlang des Hörnufers als Hauptwanderweg 1. Ordnung (s. Abb. 11). Zusätzlich hervorzuheben sind die Aussichtspunkte. Hier ist bei der weiteren baulichen Entwicklung insbesondere der Aussichtspunkt von der Gablenzbrücke auf das Hörnbecken bei der weiteren baulichen Entwicklung zu berücksichtigen.

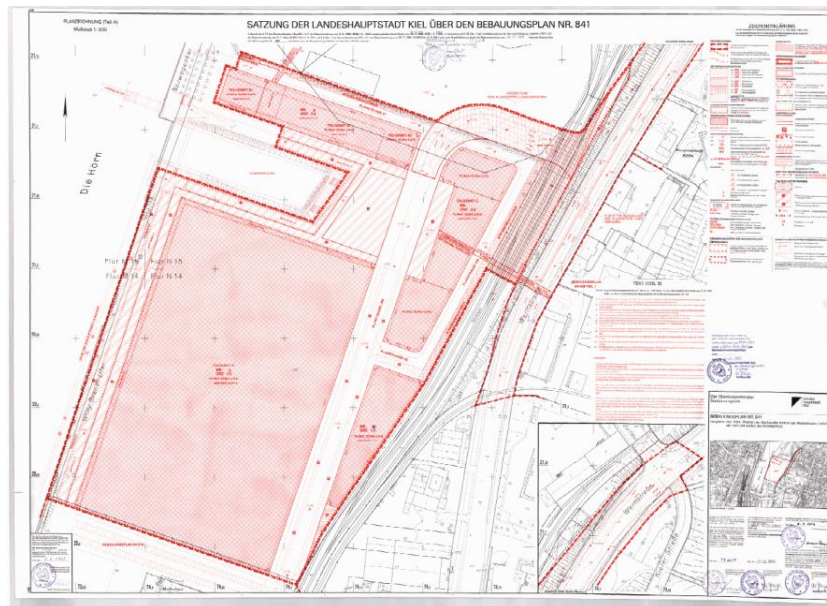
4.4.2 Verbindliche Bauleitplanung

Die Bebaubarkeit der Grundstücke in der Gesamtmaßnahme ergibt sich aus den rechtskräftigen Bebauungsplänen Nr. 841 und 814.

Die Sanierungsrahmenplanung Kiel - Hörnbereich mit Stand Oktober 1995 (s. Kapitel 4.7) wurde als Grundlage für die im Verfahren befindlichen Bebauungspläne Nr. 814 (Raiffeisenbereich) und Nr. 841 (Hörn-Nord) beschlossen. Hiermit wurde die planerische Grundlage für ca. 2.500 Arbeitsplätze und mehreren 100 Wohneinheiten geschaffen. Die Festsetzungen der Bebauungspläne sind bewusst auf wesentliche Festsetzungen zu Art und Maß der baulichen Nutzung und der Erschließung reduziert, um im Rahmen von konkurrierenden Verfahren zu architektonisch anspruchsvollen Lösungen zu gelangen. Der Bebauungsplan Nr. 871 wurde in 2012 zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines zentralen Sport- und Freizeitbades auf einer unbebauten Grundstücksfläche südöstlich der Hörn beschlossen. Die wesentlichen Festsetzungen der drei Bebauungspläne sind nachfolgend übersichtlich zusammengefasst.

Bebauungsplan 841 „Hörn-Nord“

Abbildung 12: Bebauungsplan Nr. 841



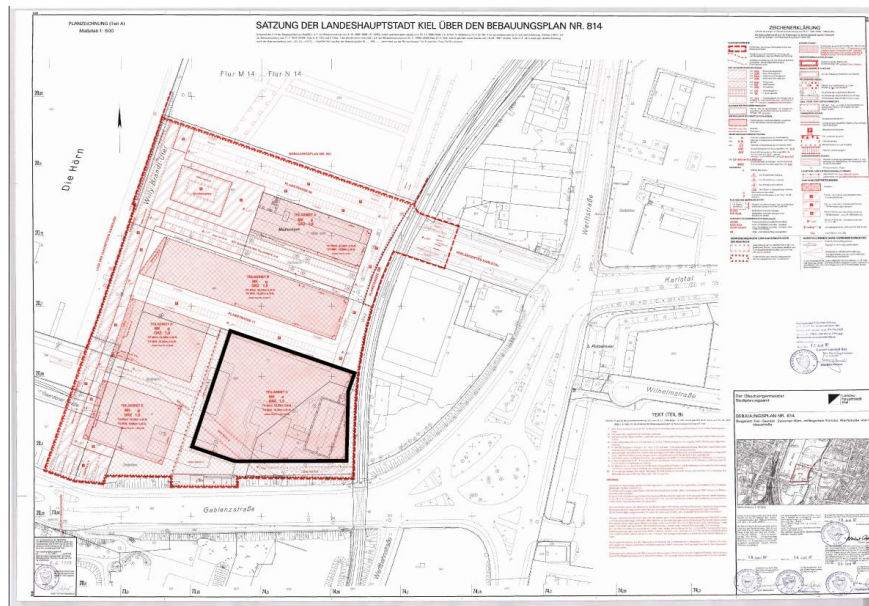
Quelle: LHK, 2017

Festsetzungen

- Art der baulichen Nutzung: Kerngebiet (MK)
- Maß der baulichen Nutzung: GRZ 0,8 - 1,0
- Traufhöhe: max. 19,00 m bis 44,00 m ü.N.N.; überwiegend 22,50 m ü.N.N. (entspricht ca. sechs Vollgeschossen)
- Bauweise: überwiegend geschlossen oder nicht festgesetzt
- Arkade entlang der Wasserkante (Hörn und Wasserbecken/ Germaniahafen) mit einer lichten Höhe von min. 3,50 m
- Fußgängerbrücke über die Schienen auf Höhe des Wasserbeckens/ Germaniahafen
- Fußgängerbereich/ Promenade entlang der Wasserkante und in Verlängerung des Wasserbeckens/ Germaniahafens bis zum Anschluss an die Fußgängerbrücke
- Verkehrsberuhigter Bereich im Raum zwischen der Promenade und der überbaubaren Grundstücksfläche entlang der Wasserkante

Bebauungsplan 814 „Raiffeisenbereich“

Abbildung 13: Bebauungsplan Nr. 814 mit Hervorhebung Teilgebiet C



Quelle: LHK, 2018

Festsetzungen

- Art der baulichen Nutzung: Kerngebiet (MK)
- Maß der baulichen Nutzung: GRZ 0,8 - 1,0
- Traufhöhe:
 - min. 16,50 m bis 19,50 m ü.N.N.
 - max. 22,50 m ü.N.N.
- Bauweise: geschlossen mit Ausnahme abweichende Bauweise in Teilgebiet C im südöstlichen Bereich des Plangebietes (s. Abbildung 13)
- Arkade entlang der Wasserkante (Hörn und Wasserbecken/ Germaniahafen) mit einer lichten Höhe von min. 3,50 m
- Fußgängerbrücke über die Schienen auf Höhe des Wasserbeckens/ Germaniahafen
- Fußgängerbereich/ Promenade entlang der Wasserkante und in Verlängerung der Halle 400 bis zur Hörn
- Verkehrsberuhigter Bereich im Raum zwischen der Promenade und der überbaubaren Grundstücksfläche entlang der Wasserkante

Bebauungsplan 871

Abbildung 14: Bebauungsplan Nr. 871



Quelle: LHK, 2017

Festsetzungen

- Art der baulichen Nutzung: Kerngebiet (MK)
- Maß der baulichen Nutzung:
 - GRZ 0,7 – 0,9
 - GFZ tlw. 1,6
- Gebäudehöhe:
 - 13 - 20 m ü.N.N.
 - 4 - 6 Vollgeschosse
- Bauweise: geschlossen
- Wasserbecken

4.5 Gutachtenentwurf des Büros Staermose und Isager

Nachdem sich bereits mehrere Studien im Vorhinein mit den zukünftigen Nutzungen des Plangebietes auseinandergesetzt hatten, wurde im August 1991 zur planerischen Vorbereitung des Sanierungsverfahrens ein gutachterlicher Ideenwettbewerb durchgeführt. Den ersten Platz gewann das dänische Architektenbüro Staermose & Isager aus Odense (s. Abb. 15), deren Vorschlag u.a. vorsah:

- Trennung des Fährterminals im Norden und der südlichen städtischen Bebauung durch ein umbautes Hörn-Nebenbecken als Liegeplatz für Segelboote (sog. Germaniahafen, in dem heute Traditionsschiffe ihren Liegeplatz haben)
- den Bau der Hörnbrücke und einer Fußgängerbrücke als Quersungsmöglichkeit der Werftstraße zum Gaardener Zentrum
- Gliederung der Bebauung in klaren Blockstrukturen in Anlehnung an die vormalige Werftstruktur
- Flexibilität hinsichtlich der Ausbildung der Baublöcke.

Abbildung 15: Wettbewerbsbeitrag des dänischen Architekturbüros Staermose-Isager, Odense

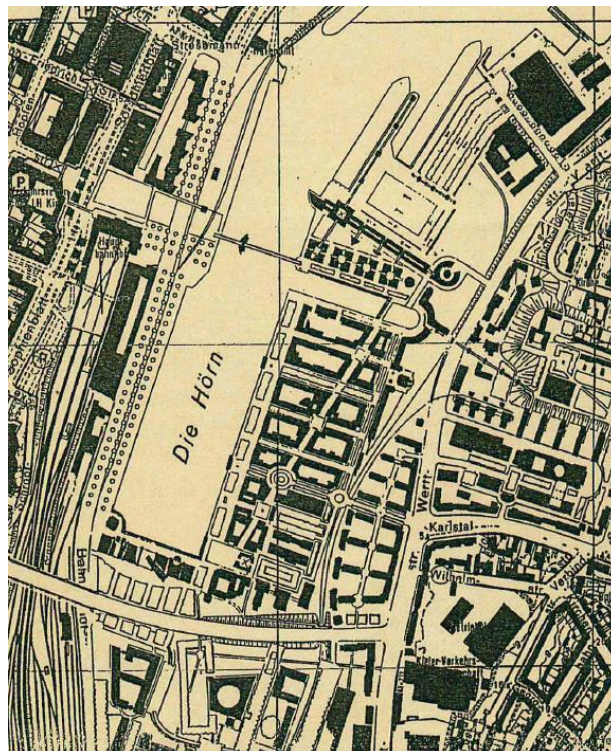


Quelle: Staermose-Isager, Odense 1991

4.6 Sanierungsrahmenplan Stand 1992

Das Büro Staermose & Isager erhielt als 1. Preisträger des durchgeführten Wettbewerbs den Auftrag zur Überarbeitung der Planung und Erstellung eines Rahmenkonzeptes, welches der Sanierung des Hörnareals zugrunde gelegt werden sollte. Der Rahmenplan wurde am 18.03.93 durch die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel beschlossen (s. Abb. 16).

Abbildung 16: Ausschnitt aus dem Sanierungsrahmenplan Stand 1992



Quelle: Staermose & Isager, 1992

Der Sanierungsrahmenplan definiert dabei u.a. folgende Anforderungen:

Gestaltung

- Diagonale Ausrichtung des Fährterminals zur Wasserkante in Korrespondenz mit der Diagonalen (Anm.: „Zur Helling“).
- Bauten stehen exemplarisch für zukünftiges Bauen in Schleswig-Holstein.
- Architektonische Wahrzeichen können die Brücke (Anm. Hörnbrücke) oder auch der Gebäudekomplex am Hörnende werden.
- Gebäude sollen sich zu einem Kanon zusammenfügen, ohne sich gegenseitig übertrumpfen zu wollen.
- Gebäude haben bis auf wenige Ausnahmen die gleiche Traufhöhe über dem 4. OG.
- Extrahohe Ausbildung der Erdgeschosse im Bereich der Hörnpromenade, der Diagonalen und des Wasserplatzes.
- Bis zur Traufhöhe: Überwiegende Verwendung von schweren Materialien wie Ziegel, Beton- oder Naturstein.
- Über dem 4. OG: Ausbildung leichter Konstruktionen. Nutzung als Penthäuser, Spielplätze, Dachgärten und kreative Landschaften.
- Das Zusammenspiel von Gebäuden und Kunst im öffentlichen Raum, das Herausbilden von Ecklösungen und Plätzen spielt eine wichtige Rolle.
- Mischung von Büro- und Wohnnutzung soll klar aus der Architektur hervorgehen. Schaffung von Abwechslung im Fassadenablauf.
- Blockstruktur ermöglicht zeitversetzte Entwicklung der Gebiete und Anpassung an die Architektursprache der Zeit.
- Dem Tageslichteinfall kommt eine hohe Bedeutung zu. Vertikale Lichtbänder, Glasfassaden, Aussparungen und Oberlichter können spannende Gestaltungselemente sein.
- **Schiffbauhalle** soll erhalten werden. Höhe als Maßstab für die Neubebauung. Großer Maßstab als Herausforderung.
- Übergang von Wasser zur Land am **Hörnende**/ Hörnanfang sollte durch ein Gebäude unterstrichen werden.

Nutzung

Wohnen

- Für alle Bevölkerungsgruppen
- Nicht auf einzelne Gebäude beschränkt → Mischung von Wohnen und Gewerbe

Freiflächen

- Grün in Baumgruppen, an Fassaden, in Höfen und auf Dächern ist die Akzentuierung des öffentlichen Raumes
- Der **Wasserplatz** (Anm.: „Ernst-Busch-Platz“) ist der zentrale Ort am des neuen Gebietes. Aktivitäten zur Kieler Woche und Errichtung von Fliegenden Bauten.
- Die **Diagonale** (Anm.: „Zur Helling“) bindet die verschiedenen Plätze und Straßenverläufe zusammen. Bäume werden hier nicht gepflanzt, aber einige Fassaden begrünt. Es sollen künstlerisch gestaltete, thematische Räume entstehen.
- Die **Promenade** lädt unter frei wachsenden Platanen zu einem Bummel an der Hörn ein. Kies- und Grasflächen wechseln sich unter den Bäumen ab und bieten die Gelegenheit zur vielfältigen Nutzung. Der feste Belag ist eine Kombination aus Granit und hellen Betonsteinen.

- Die **Stichstraßen** werden durch Baumreihen aus Ahorn, Vogelbeere und Esche unterstrichen.
- Die **Innenhöfe** sollen einen privaten Charakter für Bewohner und Erwerbstätige haben. Die einzelnen Höfe werden durch ein kleines Wegesystem miteinander verbunden, um die Erlebnisdimension insbesondere für Kinder zu vergrößern. Sie sind überwiegend mit Obstbäumen, blühenden Bäumen und Büschen bepflanzt.

Fährterminal

- Gaardener Fährterminal
- Terminalgebäude in Verlängerung der Hörnbrücke ggü. des Hauptbahnhofes bildet den Auftakt einer Bürohausstange, welche eine städtebauliche Zäsur am Übergang zwischen Hörn- und Fährgebiet bildet. Es bildet gleichzeitig eine Lärmbarriere.

Verkehr und Erschließung

- Erschließung über zwei Knotenpunkte im Norden (Gaardener Ring/ Werftstraße) und Süden (Gaardener Ring/ Werftstraße, Karlstal)
- Erschließung der Gebäude am Hörnende von der Kaistraße
- Gute ÖPNV-Erschließung, Bevorzugung des ÖPNV ggü. dem Individualverkehr
- Fußgängerfreundliche Erschließung → Brückenschlag über die Hörn und weiter nach Gaarden
- Fahrradverkehr besitzt besondere Priorität → Ausbildung der Ost-West-Verbindung über die Brücken als kombinierte Fußgänger/ Fahrradachse
- Fahrradspur entlang des Hörnufers und Fahrradspur auf der Erschließungsachse
- Freihaltung der Diagonalen (Anm.: „Zur Helling“) von Fahrrädern

Energie

- Wasser- und Energieeinsparung sollen eine wichtige Rolle spielen.
- Umnutzung des alten Heizwerks als lokales Blockheizkraftwerk.

4.7 Sanierungsrahmenplan Stand 1995

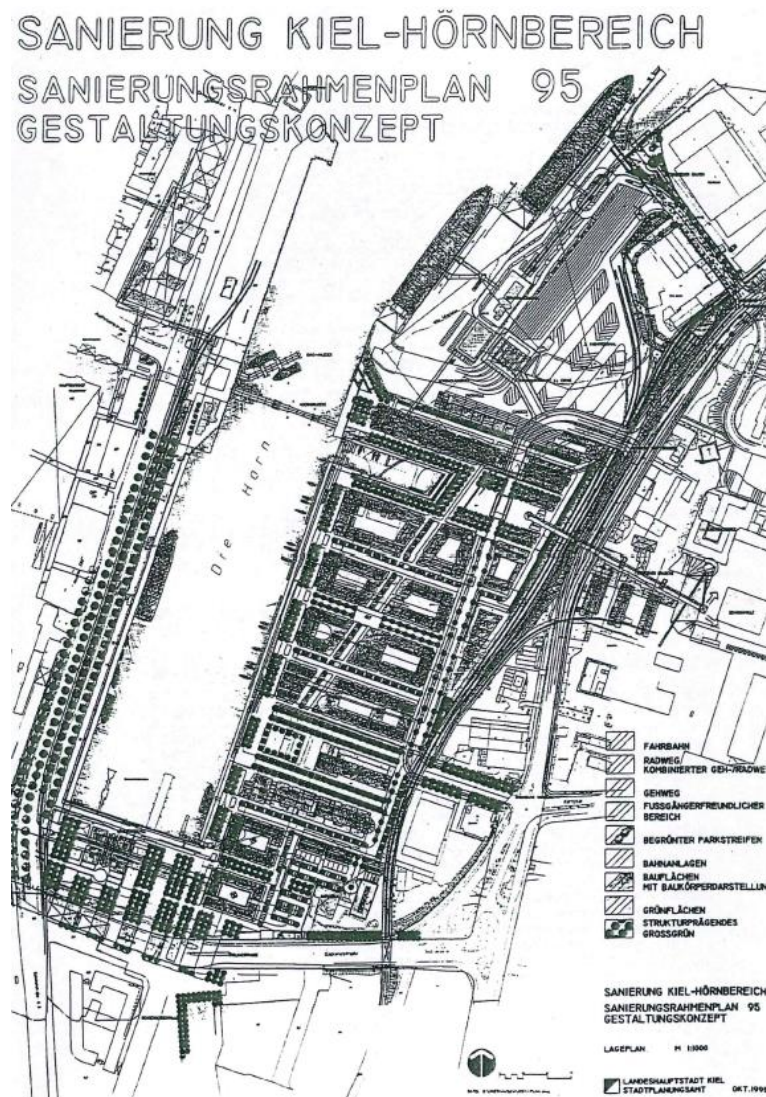
Mit Beschluss der Ratsversammlung vom 16.11.1995 wurde die Sanierungsrahmenplanung Kiel-Hörnbereich (s. Abb. 17) als Grundlage für die im Verfahren befindlichen Bebauungspläne Nr. 814 (Hörn-Süd) und Nr. 841 (Hörn-Nord) beschlossen.

Der Sanierungsrahmenplan von 1995 konkretisiert den Stand 1992 wie folgt:

Gestaltung

- Promenade und Querbecken (Germaniabecken) werden auf Grundlage der Planergebnisse des Büros Isager, Odense und des Gutachtens von Prof. V. Marg formuliert. Ziel ist eine maritime Entwicklung und eine attraktive Waterfront.
- Bebauung von durchweg max. sechs Geschossen mit Ausnahme eines Punkthauses am Fährterminal.

Abbildung 17: Gestaltungskonzept SAH - Stand 1995



Nutzung

- Nutzung von 82 % Gewerbe und 18 % Wohnen auf Grundlage der Quotenvorgabe aus der beabsichtigten Inanspruchnahme des EFRE-Programms 1994-1999.
- Versorgungseinrichtungen, Läden, Gastronomie etc. vorwiegend im Promenadenbereich und am Wasserplatz.
- Ansiedlung von 2.300 – 2.700 Arbeitsplätzen zusätzlich zu Bestand und rd. 350 – 550 neue Wohnungen.

Verkehr und Erschließung

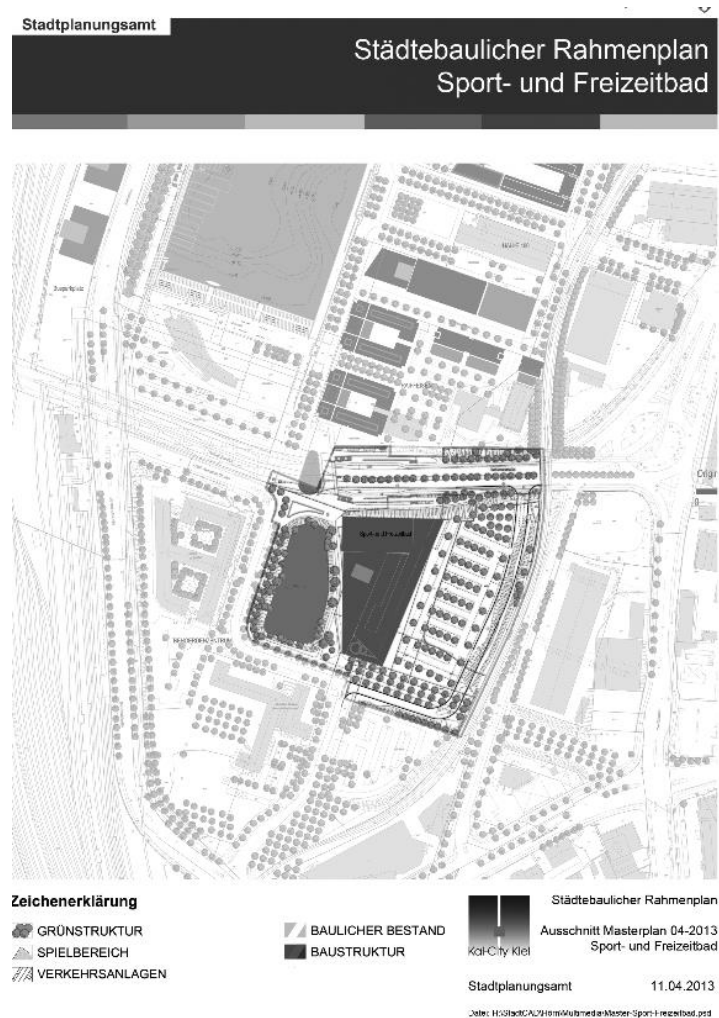
- Haupteerschließung durch Nord-Süd-Straße (Gaardener Ring) mit Anbindung an der Werftstraße über zwei Knotenpunkte
- Alle Ost-West-Gebietsstraßen sind als untergeordnete Anliegerstraßen ausgewiesen
- Diagonalstraße vom Medienhaus (Halle 400) zum Wasserplatz ist als Mischfläche für alle Verkehrsarten und gleichzeitig Anliegerstraße konzipiert.

- Promenadenflächen sind als Fußgängerbereiche ausgewiesen und entsprechend gestaltet.
- ÖPNV-Buslinie über Nord-Süd-Straße mit zwei Haltestellen

4.8 Städtebauliche Planung für das Sanierungsgebiet SAH 1e

Mit Beschluss der Ratsversammlung vom 22.08.2013 (Drucksache 0484/2013) wurde für das Sanierungsgebiet SAH 1-e die städtebauliche Planung gem. Abbildung 18 auf Grundlage eines durchgeführten Wettbewerbsverfahrens beschlossen.

Abbildung 18: Städtebauliche Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet SAH 1e, Stand 2013



Quelle: LHK, 2013

5. LEITBILD FÜR DIE HÖRNENTWICKLUNG

Die Gesamtmaßnahme Kiel – Hörnbereich bietet durch seine innenstadtnahe Lage optimale Bedingungen, vorrangig über eine Innenentwicklung Flächen für Unternehmen und Wohnen bereitzustellen (INSEKK: 109). Durch die verkehrsgünstige Lage mit direktem Anschluss zum Hauptbahnhof und damit zum Schienen- und Busverkehr bietet das Quartier die Möglichkeit, CO₂-arme Verkehrsträger vermehrt zu nutzen (INSEKK:138).

Aufgrund des sich deutlich verringernden Angebotes an sozial geförderten Wohnraum bei gleichzeitig steigendem Bedarf in Kiel wird auch in der Hörn ein Anteil an sozial gebundenem Wohnraum angestrebt. Mit Beschluss der Ratsversammlung vom 16.05.2013 (Drs.-Nr.: 0267/2013) hat sich die Landeshauptstadt Kiel das Ziel gesetzt bei der Vergabe städtischer Grundstücke die Realisierung von sozialem Wohnungsbau zu fördern. Zu diesem Zweck soll bei der Errichtung von Gebäuden mit Misch- oder Wohnnutzung ein Anteil von 30 % sozial geförderter Wohnraum realisiert werden. Auch für den Bereich der Gesamtmaßnahme soll daher nach Möglichkeit eine soziale Durchmischung der Bewohnerschaft durch u.a. die Realisierung von sozialem Wohnungsbau umgesetzt werden.

Vor dem Hintergrund des Wachstums der Stadt und dem gesteigerten Bedarf nach Wohnraum soll auch mit der Gesamtmaßnahme ein Beitrag geleistet werden. In Kombination mit gewerblichen und weiteren kerngebietstypischen Nutzungen kann ein urbanes Quartier mit einer belebten Wasserpromenade entstehen. Belebte Erdgeschosszonen mit z. B. Gastronomie steigern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die Promenade eröffnet in ihrer Dimensionierung Möglichkeiten zum Verweilen, also auch die Veranstaltung Großereignissen wie dem Seeschiffahrtstag oder der Kieler Woche. Durch das Sport- und Freizeitbad entsteht eine Einrichtung, die auch Anziehungspunkt für das Umland sein wird. Bei einer Anreise über den Hauptbahnhof, der neben dem Schienenverkehr auch eine zentrale Stelle im Busnetz der Stadt einnimmt, kann der maritime historische Bezug der Hörn erkannt und die Zugänglichkeit zum Wasser an unterschiedlichen Stellen mit verschiedenen Atmosphären genutzt werden.

6. ZIELE UND ZWECKE DER SANIERUNG

Im Rahmen der Vorbereitung einer Sanierungsmaßnahme ist die Gemeinde gem. § 140 BauGB verpflichtet, die Ziele und Zwecke der Sanierung zu bestimmen.

Folgende Ziele und Zwecke sind derzeit für die Sanierungsgebiete SAH und SAH 1 e definiert:

Ratsbeschluss vom 25.05.1989 (Drucksache 335)

- Standortgerechte Nutzungen im Zentrum,
- Nutzungsprioritäten ergeben sich aus dem Hafenbezug und der langfristigen Sicherung von Arbeitsplätzen
- Harmonisierung vorhandener und künftiger Nutzungen
- Aufwertung des ehemaligen Schlachthofgeländes zu einem Behördenzentrum mit Bundes- und Landesdienststellen
- Schaffung einer attraktiven Wegeführung um die Hörn und Verknüpfung mit dem Stadtteil Gaarden (Vinetaplatz/ Elisabethstraße) sowie Sicherung der Zugänglichkeit des Hörnufers soweit möglich,
- Entwicklung eines Terminals für eine Personen-/Autofähre (Oslo-Kai),

Ratsbeschluss vom 18.03.1993 (Drucksache 132)

- Beschluss der städtebaulichen Planung (s. Kapitel 4.6)

Ratsbeschluss vom 16.11.1995 (Drucksache 756)

- Beschluss der städtebaulichen Planung (s. Kapitel 4.7)

Ratsbeschluss vom 21.02.2008 (Drucksache 0057/2008)

- Erweiterung des Norwegenkais (Aufstellflächen)

Ratsbeschluss vom 22.08.2013 (Drucksache 0484/2013)

- Errichtung eines Sport- und Freizeitbades inklusive Anschluss an die Gablenzstraße,
- Erhöhung der Attraktivität des Wasserbeckens durch qualitative Aufwertung der umgebenden Grünfläche,
- Herstellung einer Wegeverbindung entlang des Wasserbeckens.

7. FORTSCHREIBUNG STÄDTEBAULICHE PLANUNG / SANIERUNGSRAHMENPLANUNG

Die Ziele und Zwecke der Sanierung, die zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände erforderlich sind, sind in einem Rahmenplan darzustellen.

Für die ausstehenden Entwicklungen ist überwiegend die Durchführung von konkurrierenden Verfahren zur Gestaltfindung im Hochbau gefordert. Der Rahmenplan gibt bewusst nur den Rahmen für die Entwicklung vor, um die Entwicklungspotentiale der einzelnen Baufelder auszuschöpfen.

Der konkrete Fortschreibungsbedarf der Sanierungsrahmenplanung an die neuen Anforderungen ist im Gestaltungsplan zusammengefasst.

7.1 Bestandsplan

Im Rahmen der Sanierung sind bisher bereits wichtige Maßnahmen auf dem Weg zur Bildung eines urbanen, mischgenutzten Quartiers umgesetzt worden (s. Abb. 19).

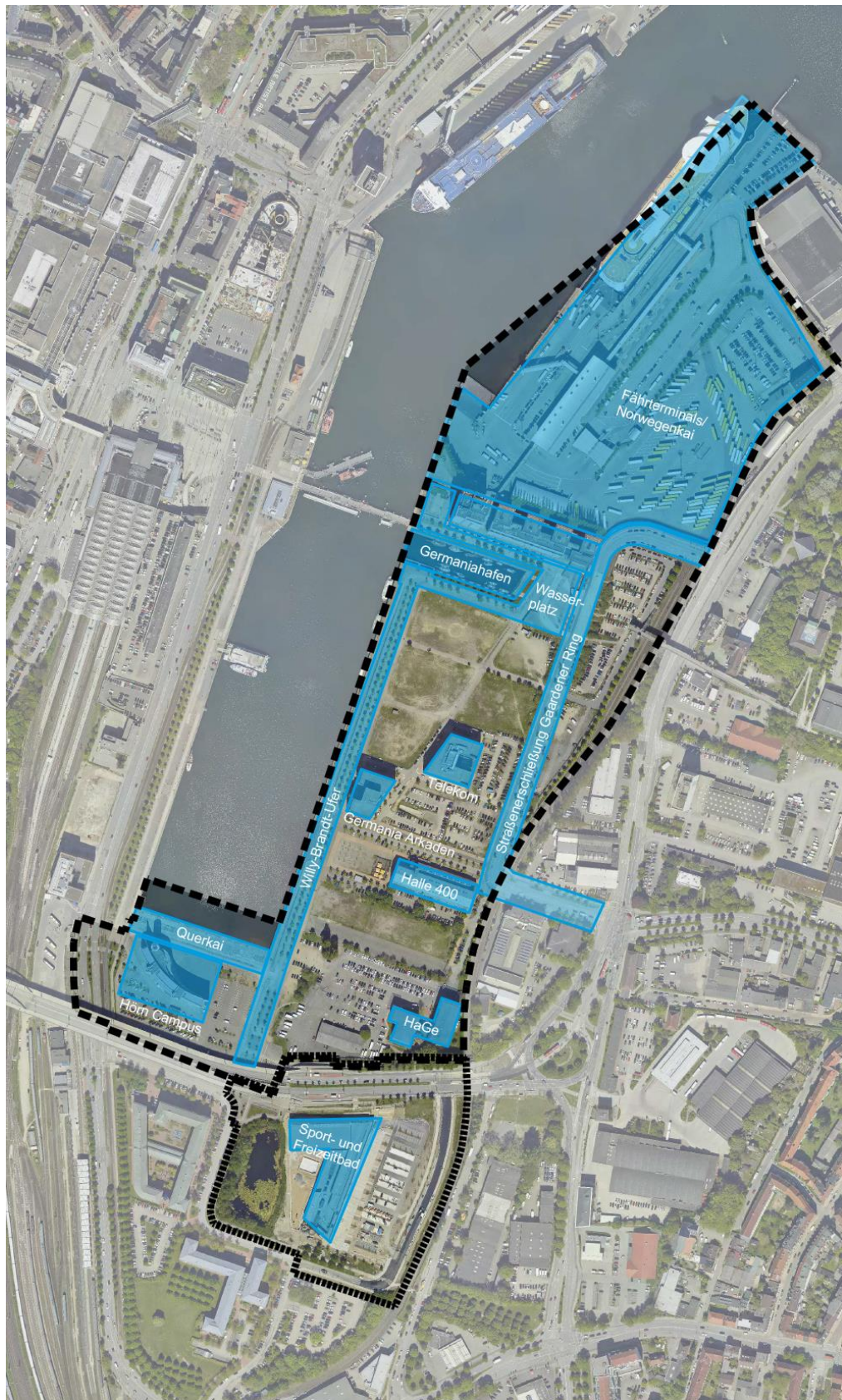
Eine Auswahl:

- Vorbereitender Grunderwerb Sanierung Halle 400 (1993)
- Abbruch und Altlastensanierung (1996)
- Hörnbrücke und Norwegenterminal (1997)
- Germaniahafen und Willy-Brandt-Ufer (1998)
- Erster Bauabschnitt Gaardener Brücke und Hörn-Campus Gebäude (2001)
- Querkai (2002)
- Zweite Hörnanbindung (2003)
- Bahnhofskai und Bebauung nördlich des Germaniabeckens (2007)
- Ernst-Busch-Platz (2008)
- Germania Arkaden (2009)
- Telekom Callcenter (2011)
- Gaardener Ring (2012)

Bodenverunreinigungen und Altlasten

Die ehemalige Nutzung des Geländes für maritime geprägte gewerbliche und industrielle Zwecke hat zur Folge, dass der Boden teilweise belastet ist. Der Boden im Sanierungsgebiet wurde unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit nicht flächendeckend erneuert, sondern anhand von Verdachtsflächen aus Voruntersuchungen. Trotz erstellter Gutachten und teilweiser Beräumung sind Eingriffe in den Boden (z.B. durch Hochbaumaßnahmen) durch einen Sachverständigen Bodengutachter zu begleiten.

Abbildung 19: Bestandsplan städtebauliche Gesamtmaßnahme Kiel - Hörnbereich, Stand Februar 2019



Quelle: LHK, 2019

7.2 Nutzungsplan

Stand heute

Die ursprüngliche starke Gewerbeorientierung der Hörn wurde zunächst durch die boomende Entwicklung des „Neuen Marktes“ Anfang/Mitte der 90er Jahre mit einer büroflächenintensiven Nachfrage der IT-Branche sehr begünstigt. In dieser Zeit entstanden die Bebauung am nördlichen Ende des Plangebietes mit einer Büro, Wohn- und Geschäftshauszeile (Baufeld I), sowie zwei Verwaltungsgebäude (Baufeld IX.1 und X.) Den durch seine wie ein Segel anmutende Erscheinung markanten Abschluss am südlichen Ende der Hörn bildet der web-Campus (Baufeld XVI). Durch den extremen Einbruch des neuen Marktes im Sommer 2000 und die folgende Marktberreinigung brach die Nachfrage jedoch so sehr ein, dass die vorgenannten Baufelder bis Mitte 2017 als einzige bebaut wurden. Angesichts der aktuellen neuen Dynamik von Kiel als wachsender Stadt und dem Interesse von privaten und institutionellen Nutzern bietet sich nunmehr die Chance, die lange Entwicklungsgeschichte der Hörn abzuschließen. Dabei wird das Ziel einer Nutzungsmischung mit überwiegend gewerblichem Anteil (65%), welches durch die bestehenden Bebauungspläne mit einer Ausweisung als Kerngebiet gesichert wird, verfolgt.

Fortschreibung

Sozialer Wohnungsbau

Aufgrund des sich deutliche verringernden Bestands sozial geförderten Wohnraums bei gleichzeitig steigendem Bedarfs an sozial geförderten Wohnraum in Kiel ist auch in der Hörn ein Anteil an sozial gebunden Wohnraum vorgesehen. Grundsätzlich soll sich der Zielwert je Bauvorhaben (wobei sich ein Bauvorhaben auch über mehrere Grundstücke erstrecken kann) dabei an der stadtweiten Vorgabe von 30 %, gemessen an der insgesamt im Zuge des Bauvorhabens errichteten Wohnfläche, orientieren. Eine Abweichung von diesem Zielwert ist im Einzelfall unter Aufführung der Gründe möglich.

Soziale Infrastruktur

Gesamtstädtisch und insbesondere im Stadtteil Gaarden-Ost besteht ein hoher Bedarf an Betreuungsplätzen für Kinder. Vor dem Hintergrund der hohen Arbeitsplatzdichte (u.a. Hörn-Campus, Telekom, Investitionsbank Schleswig-Holstein) und der hinzukommenden Anzahl an zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern im Plangebiet, sollen im Sanierungsgebiet Kindertagesstätten untergebracht werden. Der Bedarf liegt hierbei nach Abstimmung mit dem Jugendamt der Landeshauptstadt Kiel bei wünschenswert acht Gruppen, wobei aufgrund der dichten Bebauung die Unterbringung in zwei Einrichtungen empfohlen wird. Fünf Gruppen werden in der Halle 400 und drei Gruppen im noch zu errichtenden Baukörper auf Baufeld XIV untergebracht. Einige dieser Plätze sollen zudem als sogenannte Belegplätze für Kieler Wirtschaftsunternehmen vorgehalten werden.

Die T2-Fläche am südlichen Ende des Hörnbeckens wird mit der Nutzung Spielplatz umgestaltet, sodass eine wohnortnahe Spielmöglichkeit zur Verfügung steht. Zusätzlich sollen entlang der östlichen Promenade bis zum Willy-Brandt-Ufer einzelne Spielelemente angeordnet werden.

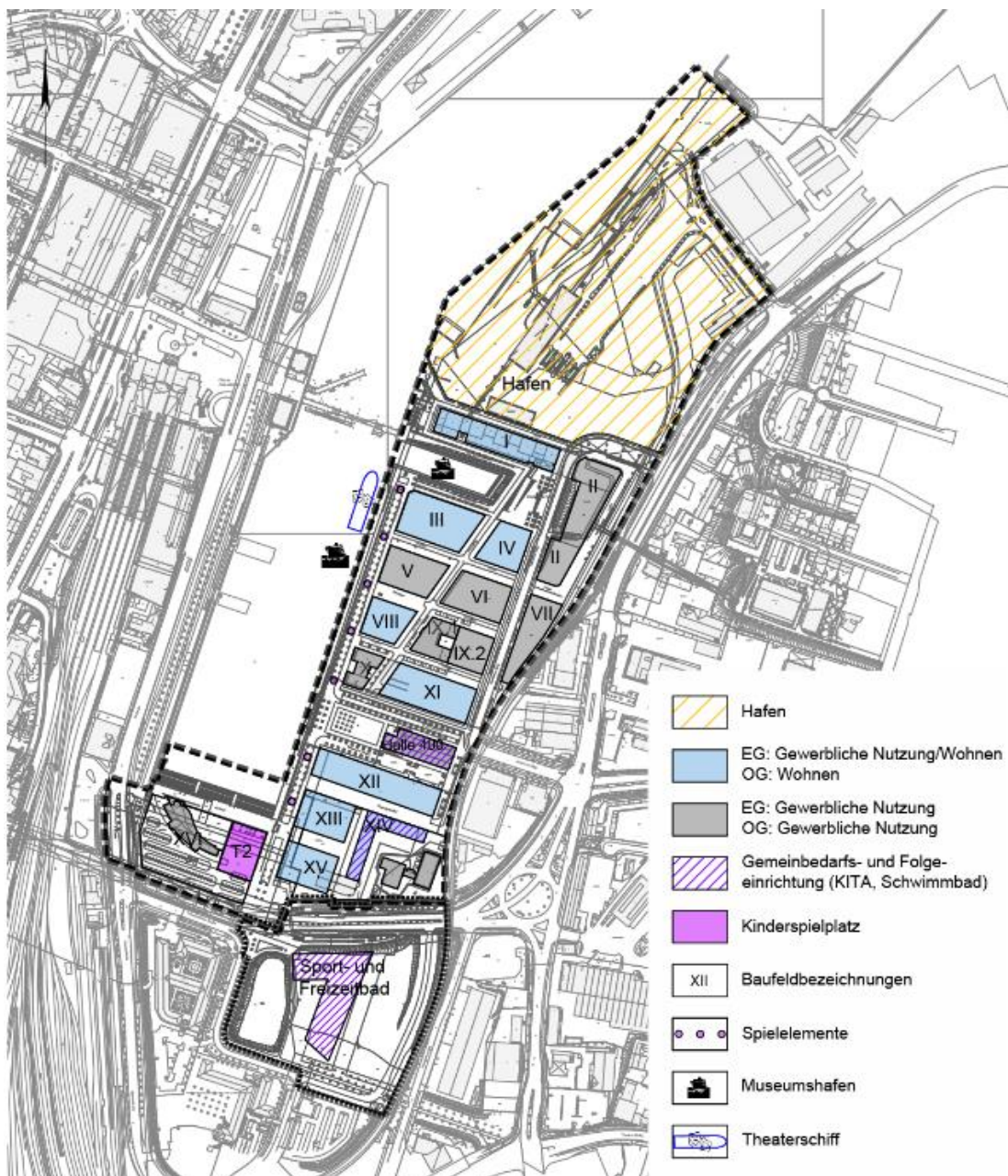
Traditionshafen

Die ursprüngliche Planung einer Ansiedelung des Traditionshafens am westlichen Hörnufer soll nach Abstimmung mit Vertreterinnen und Vertretern des Museumshafens aufgegeben werden. Der jetzt schon provisorisch eingerichtete Standort im Germaniahafen und Liegeplätze entlang des östlichen Hörnufers sollen dauerhaft den maritimen Charakter des Quartiers unterstreichen.

Kulturelle Einrichtungen

Auch wenn das Theaterschiff formal nicht innerhalb der städtebaulichen Gesamtmaßnahme liegt, trägt dieses wesentlich zu einer Belebung der östlichen Uferpromenade bei.

Abbildung 20: Nutzungsplan



Quelle: LHK, 2019

Baufeld I – IV (Germaniahafen-Umbauung)

Baufeld I ist bereits vollständig bebaut. Dabei ist der Turm zum Hörnbecken überwiegend durch Wohnungen belebt, während der östlich anschließende Riegelbau gewerblichen Nutzungen Platz bietet.

Für das Baufeld II ist gemäß Festsetzung des Bebauungsplans Nr. 841 eine gewerbliche Nutzung, für die Baufelder III und IV eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe vorgesehen. Über das Baufeld II soll zudem gemäß den Ausführungen in Kapitel 7.4.1 die Gaardener Brücke fortgeführt werden, um so den Brückenschlag zwischen West- und Ostufer zu vollenden

Baufelder V, VI

Die Baufelder V und VI werden durch einen Verwaltungsneubau vollständig gewerblich genutzt.

Baufeld VII

Auf Baufeld VII soll ein gewerblich betriebenes Parkhaus entstehen (Quartiersgarage).

Baufeld IX.2

Das Baufeld IX .2 ist durch den Bestandsbau der Telekom bereits gewerblich vorgeprägt. Für die Teilfläche IX.2 wird eine gewerbliche Nutzung angestrebt.

Baufeld VIII, XI und XII

Auf diesen Baufeldern entstehen gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 841 und 814 mischgenutzte Gebäude für Wohnen und Gewerbe, einschließlich eines Anteils sozial geförderten Wohnraums.

Baufelder XIII - XV

Diese Baufelder sind überwiegend im privaten Besitz. Gemäß Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 814 werden auch hier mischgenutzte Gebäude für Wohnen und Gewerbe entstehen.

Erdgeschosszone

Das Quartier erfährt durch die funktionale Ausdifferenzierung einen erheblichen Wandel weg von einem fast rein gewerblich ausgerichteten zu einem urbanen mischgenutzten Quartier. Die Ausbildung der Erdgeschosszone ist dabei für die Entstehung von Urbanität und dem zukünftigen Charakter des Quartiers von entscheidender Bedeutung. Dies spiegelt sich in der Frage der Nutzung als auch der Gestalt wieder.

Leitsätze:

- Das Erdgeschoss soll an Platzkanten, an der Promenade und der Diagonale "Zur Helling" überwiegend gewerblich genutzt werden. Zudem können dort auch Gemeinbedarfseinrichtungen (z.B. Kindertagesstätten) untergebracht werden.
- In den anderen Bereichen ist das Erdgeschoss für Wohnzwecke (dazu zählen auch Gemeinschaftsräume etc.) zu nutzen. Wohnungen sollen im Hochparterre angeordnet werden. Die Brüstung von Fensteröffnungen soll dabei nicht höher als 1,70 m über OK Bürgersteig angeordnet werden, um den visuell-räumlichen Zu-

sammenhang zwischen öffentlichem Straßenraum und innerer Nutzung nicht zu verlieren.

- Eine Anordnung von Nebenräumen (Müllräume, Abstellräume, Technikräume etc.), Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen an der Fassade von Erdgeschossen soll vermieden werden. Ausgenommen sind Fahrrad- und Kinderwagenabstellplätze: Diese können zum Innenhof hin angeordnet werden.
- Notwendige und unvermeidliche Zufahrten (z.B. zur Tiefgarage) sind östlich der Diagonale "Zur Helling" in eine der beiden Ost-West orientierten Seitenstraßen an geeigneter Stelle in das jeweilige architektonische Konzept zu integrieren (s. 7.3 Verkehrskonzept, Abb. 22).

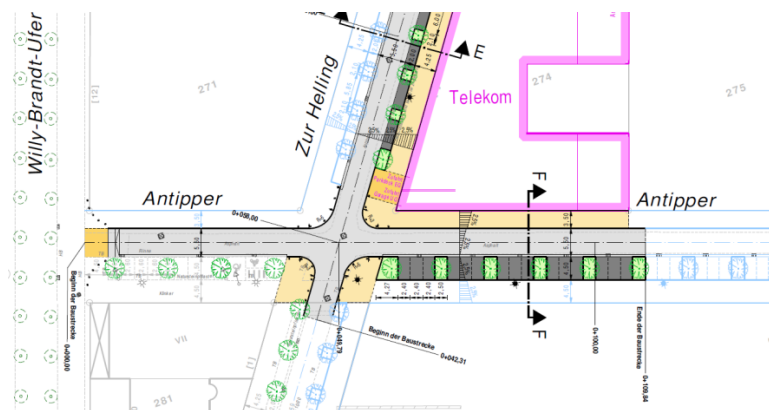
7.3 Verkehrskonzept

Stand heute

Die Flächen zwischen Hörn, Norwegenkai, Werfstraße und Gablenzbrücke sind mittels Kfz über den Gaardener Ring, welche über die Knotenpunkte Werfstraße/Karlstal und Werfstraße/Gaardener Ring an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden ist, erschlossen. Fußgänger und Radfahrer erreichen das Gelände zusätzlich über die Hörnbrücke, der Adolf-Westphal-Straße und den Rampen an der Gablenzbrücke. Der Gaardener Ring wird im Süden von den Bahngleisen zum Norwegenkai gekreuzt. Somit kann die Erreichbarkeit der Kai-City nur über die Brücke im Norden gewährleistet werden, wenn der Bahnübergang gesperrt ist. In Vorausschau der zukünftigen Entwicklung des Geländes wurde der nördliche Knotenpunkt des Gaardener Rings zur Werfstraße leistungsfähig ausgebaut und kann damit auch die Verkehre aus und in Richtung Süden abwickeln, wenn der Knotenpunkt Werfstraße/Karlstal wegen des Bahnbetriebes nicht erreichbar ist oder die Fahrbeziehung aus Richtung Süden zum Gaardener Ring aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit des Linksabbiegers zukünftig untersagt wird. Bereits heute gibt es hier in der morgendlichen Spitzenstunde Behinderung für den Busverkehr. Eine geänderte Verkehrsführung an diesem Knotenpunkt kann ggf. zukünftig erforderlich werden.

Die innere Erschließung des Quartiers erfolgt über die vom Gaardener Ring abgehenden Straßen Former, Stemmer, Antipper, An der Halle 400 und Kesselschmied. In Verlängerung der Straße Am Germaniahafen durchkreuzt die Straße Zur Helling das Areal nördlich der Halle 400. Als Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbes ist ein Straßenraum von 18 m Breite für die Quartiersstraßen vorgesehen. In der Straße Zur Helling sieht der Erschließungsplan eine 5,50 m breite Fahrgasse, Längsparken und Gehwege vor. Für die vom Gaardener Ring abgehenden Straßen sind anstelle der Längsparkplätze auf der südlichen Seite Senkrechtparkplätze geplant worden (s. Abb. 22). Für das Willy-Brandt-Ufer sehen die Bebauungspläne Nr. 841 und 814 als Flächen besonderer Zweckbestimmung für die gepflasterte Straße einen „Verkehrsberuhigten Bereich“ und für den wassergebundenen und mit Bäumen eingefassten Weg einen „Fußgängerbereich“ vor.

Abbildung 21: Ausschnitt Straßenendausbauplanung Ost-West-Straßen Hörnquartier



Quelle: Bielenberg + Levsen GmbH, 2001

Die zentrale Nord-Süd Straße mit der Funktion der Haupteerschließung (Gaardener Ring) ist vollständig endausgebaut. Für die Ost-West verlaufenden Gebietsstraßen liegt eine baufachlich geprüfte Ausführungsplanung vor (s. Abb. 21).

Der Straßenendausbau im Sanierungsgebiet SAH erfolgte bisher nach Fertigstellung der auf den jeweiligen Baufeldern angrenzenden Hochbaumaßnahmen, um Beschädigungen des Straßenbelags durch Baufahrzeuge vorzubeugen. Die Anforderungen der Barrierefreiheit werden dabei berücksichtigt.

Die Anbindung an den ÖPNV ist fußläufig über die Haltestelle Gablenzstraße, KVG-Betriebshof Werftstraße und den Hauptbahnhof sichergestellt. Aktuell werden bereits zwei Bushaltestellen („Gablenzbrücke“ und „Werftstraße“) in der Nähe der Kai City bedient. Die Bushaltestelle im Gaardener Ring wird zur Zeit noch nicht bedient, sollte aber spätestens mit Fertigstellung weiterer Gebäude auf den Baufeldern angefahren werden.

Der Kieler Hauptbahnhof befindet sich auf der anderen Seite der Hörn und ist gut zu erreichen.

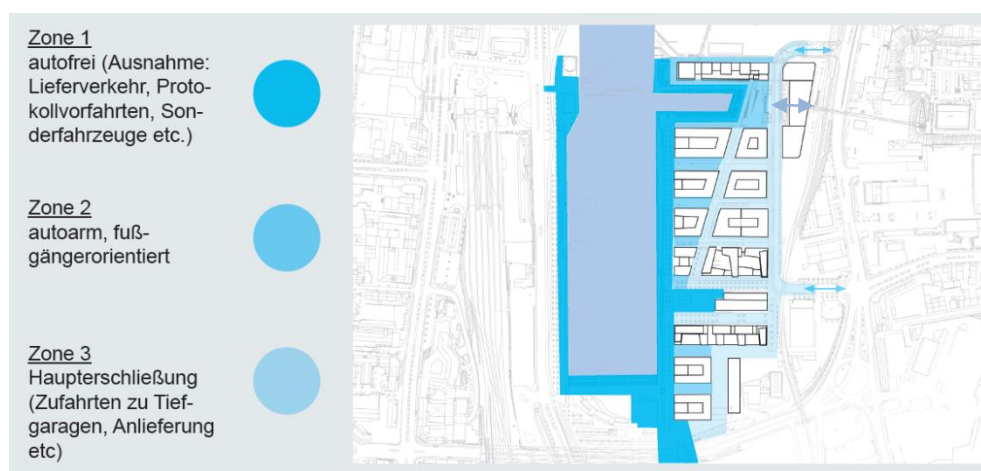
Fortschreibung

Unter Berücksichtigung der strategischen Ziele der Landeshauptstadt Kiel und der zukünftigen Entwicklung des Quartiers, verfolgt das Verkehrskonzept für das Plangebiet die Ziele, den Kfz-Verkehr zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen.

Mit der guten Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr sowie der guten Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad sind grundsätzlich alle Voraussetzungen geschaffen, um die oben genannten Ziele zu erreichen. Zur Untermauerung der Ziele wird das Parken im öffentlichen Raum soweit wie möglich minimiert und nur als Zusatzangebot zu den durch die Investoren nachzuweisenden Stellplätzen zu verstehen. Die Parkraumbewirtschaftung mit Parkschein wird auf die zusätzlich entstehenden Parkplätze ausgeweitet und das aktuell praktizierte ungeordnete Parken auf der Straße wird unterbunden. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssi-

cherheit soll das gesamte Quartier zwischen Werfstraße und Hörn inklusive des Gaardener Rings als Tempo- 30-Zone ausgewiesen werden. Die in den Bebauungsplänen Nr. 814 und 841 ausgewiesenen Flächen besonderer Zweckbestimmung am Willy-Brandt-Ufer, insbesondere der Verkehrsberuhigte Bereich, sind in ihrer Gestaltung nicht StVO konform. So fehlen verkehrsberuhigende Elemente und die Barrierefreiheit ist durch den wassergebundenen Weg nur bedingt erfüllt. Darum soll das Willy-Brandt-Ufer als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Hierdurch wird auch der Promenadencharakter mit den in Richtung Wasser ausgerichteten geplanten Gastronomiebetrieben und Geschäften unterstützt und gleichzeitig Aufenthalts- und Freizeitmöglichkeiten, die zu einer spürbaren Belebung des Quartiers führen, gewonnen.

Abbildung 22: Erschließungsstruktur Hörn



Quelle: LHK, 2017

Im Rahmen der bisherigen Hochbaumaßnahmen sind überwiegend Tiefgaragen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs geplant. Die Zufahrten der Tiefgaragen sollen dabei ausschließlich über die Verkehrszone 3 erfolgen (s. Abb. 22).

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Elektrifizierung der Mobilitätsmittel ist die Unterbringung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, aber auch für Elektrofahrräder grundsätzlich gewünscht. Auch Konzepte für car- oder bike-sharing können zum Einsatz kommen.

Nach Einbindung der bestehenden Haltestelle am Gaardener Ring in das Liniennetz sind für den ÖPNV-Anschluss keine weiteren Anpassungen erforderlich.

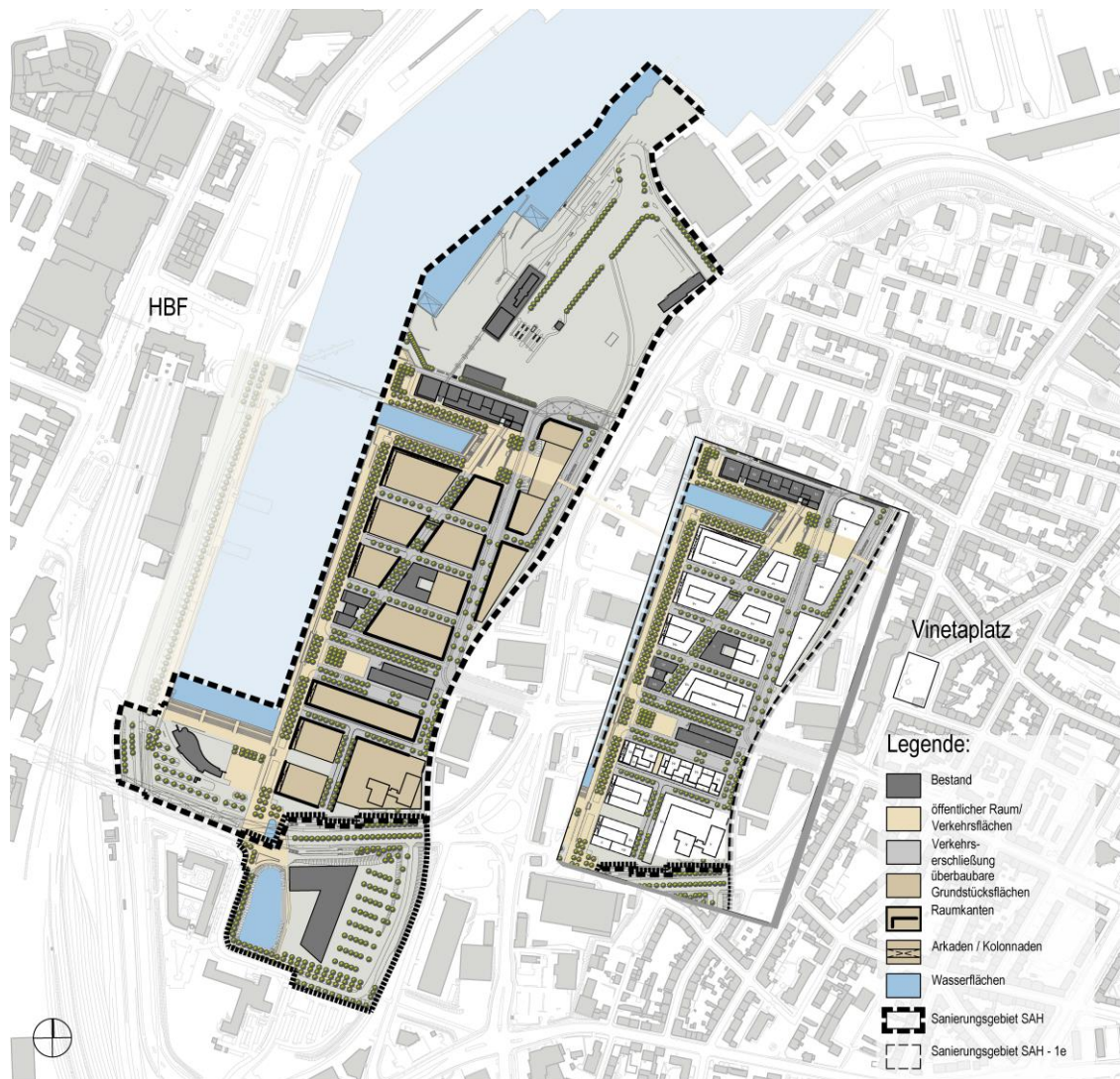
7.4 Gestaltungsplan

Die Einzelheiten des Gestaltungsplans für das Sanierungsgebiet Kiel – Hörnbereich (s. Abb. 23) werden im Folgenden ausgeführt. Der Gestaltungsplan soll dabei als Leitlinie für die Entwicklung dienen, aber gleichzeitig offen genug gehalten sein, um die ausstehenden Bauvorhaben möglichst vollständig durch architektonische Gutachterverfahren zu qualifizieren.

Die zusammengefasste Bebauung in Baublöcken und Riegeln wird geteilt durch die Diagonale „Zur Helling“. An den Enden der Diagonalen sind jeweils Plätze in stadträumlich bedeutender Lage angeordnet (s. Abb. 23).

Durch den Baukörper auf Baufeld I ist das südlich angrenzende Gebiet von den Lärmemissionen des Norwegenterminals abgeriegelt. Die Promenade an beiden Seiten des Hörnbeckens lädt zum Schlendern und Verweilen ein. Am Ende des Hörnbeckens bietet ein weiterer Platz neben dem Hörncampus Möglichkeit zur Erholung in einem hochverdichteten Quartier.

Abbildung 23: Gestaltungsplan SAH - Bebaubarkeit, Stand 2019



Quelle: LHK, 2019

Unter der Gablenzbrücke hindurch erreichen Fußgänger und Radfahrer z.B. vom Hauptbahnhof aus über eine von Grün begleitete Wegeverbindung das Sport- und Freizeitbad. Das für die städtebauliche Gesamtmaßnahme Hörnbereich prägende Element Wasser ist auch hier durch eine Sitzgelegenheit am Wasserbecken erfahrbar und bietet für Gruppen, die das Sport- und Freizeitbad nutzen, Gelegenheit zum Erholen nach dem Sport.

Die Baufelder sind jeweils gemäß Festsetzungen der Bebauungspläne Nr. 841 und 814 vollflächig überbaubar (GRZ: 1,0). Dabei ist es möglich die privaten Innenhöfe auf die + 1 Ebene zu verlagern, um das Erdgeschoss für angrenzende gewerbliche Zwecke oder die Unterbringung des ruhenden Verkehrs zu nutzen.

Wichtig ist die Ausbildung von Raumkanten zu öffentlichen Räumen wie dem Willy-Brandt-Ufer und den Plätzen an den Enden der Diagonalen. Grundsätzlich ist im Erdgeschoss eine geschlossene Randbebauung vorzuhalten, um eine klare Abgrenzung zwischen dem öffentlichen und dem privaten Raum vorzunehmen.

7.4.1 Bebauungsstruktur

Grundlage des städtebaulichen Konzeptes bilden die Festsetzungen der rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 814 und 841 und die hergestellten oder nahezu hergestellten Erschließungsanlagen. Hierdurch wird ein robustes stadträumliches Konzept klar geschnittener und regelhaft angeordneter Baufelder für die weitere Entwicklung vorgegeben. Erstreckt sich ein Bauvorhaben über mehrere angrenzende Baufelder, können diese unter der Voraussetzung einer in der Wahrnehmung im öffentlichen Raum zurücktretenden Gestaltung verbunden werden. Die Baufelder gliedern sich dabei in zwei Arten:

- "breite" Baufelder, die bei allseitiger Bebauung die Ausbildung eines Innenhofs ermöglichen
- "schmale" Baufelder, die durch geringe Grundstückstiefe andere Bebauungsformen erfordern

Leitsätze „breite Baufelder“

- "Breite" Baufelder sind als Blockrandbebauung mit einem Innenhof ausgebildet werden.
- Sie definieren ein öffentliches "Außen" und ein privates "Innen".
- Soweit der Block geöffnet wird oberhalb des Erdgeschosses (z.B. durch eine Öffnung der Baufelder zum Wasser) muss der Typus "Blockrandbebauung" erkennbar bleiben.

Leitsätze „schmale Baufelder“

- "Schmale" Baufelder, die aufgrund ihrer Dimension bei angemessenen Gebäudetiefen keinen geschlossenen Blockrand oberhalb des Erdgeschosses ermöglichen (Baufelder II, VII, XII), müssen zum öffentlichen Stadtraum dennoch eine klare räumliche Kante aufweisen (z.B. durch an die Tiefe des Baufeldes angepasste Nutzungstypen, unkonventionelle Erschließungsmodelle etc.).

Weitergehende Anforderungen Baufeld II:

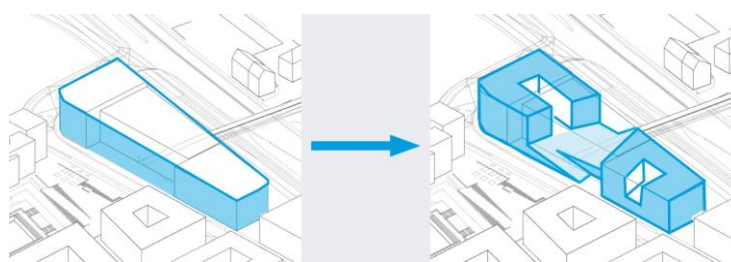
Das Baufeld II ist darüber hinaus durch seine besondere Lage als Teil der Fußwegeverbindung zwischen West- und Ostufer gekennzeichnet. Auf der westlichen Seite grenzt es an den Ernst-Busch-Platz, auf der östlichen Seite an die Fußgängerbrücke. Damit bildet es einen wesentlichen "Trittstein" zwischen West- und Ostufer.

Dem Baufeld kommt so ein hybrider Charakter zu, gleichermaßen Gebäude wie auch Teile einer öffentlichen Wegeverbindung zu sein.

Dieser besonderen Bedeutung entsprechend, wird durch eine in den Baukörper integrierte, großzügige und barrierefreie öffentliche Rampe mit einer Breite von ca. 25 m

die Wegeführung vom vorgelagerten Ernst-Busch-Platz nach Gaarden weitergeführt. Die Brücke ist nach oben offen. Dabei soll die Form, Dimension und Lage der Rampe bzw. der öffentlichen Erschließung durch die rampenbegrenzenden Baukörper gefasst und räumlich beschrieben werden (s. Abb. 24). Eine reine Erschließung über Treppen und/oder Aufzugsanlagen ist nicht ausreichend. Die Rampeanlage soll sich zu anliegenden öffentlich/gewerblichen Nutzungen öffnen und eine klare Adressbildung der Gebäude gewährleisten.

Abbildung 24: Beispielhafte Ausbildung Baufeld II



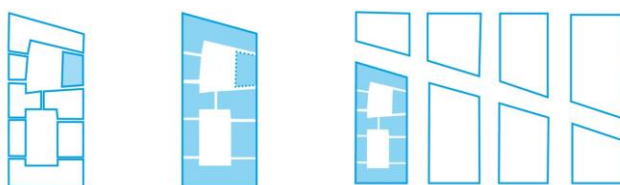
Quelle: LHK, 2017

7.4.2 Adressbildung/Blockbildung

Das Plangebiet soll trotz der Diversität von Nutzungen und Maßstäben der bestehenden Bebauung soweit als möglich als Gesamtquartier mit einer gemeinsamen räumlichen Identität wahrnehmbar sein.

Dabei bilden sich im Quartier grundsätzlich drei Maßstabsebenen: Maßstab des Gesamtquartiers, Maßstab des Blockes und Maßstab des einzelnen Hauses als kleinstes Element. Sowie das Haus den Teil des Blockes formt, so formt der Block einen Teil des Quartiers (s. Abb. 25). Gemeinsam geben sie dem öffentlichen Raum Gesicht, Charakter und Atmosphäre.

Abbildung 25: Schemadarstellung Verhältnis vom einzelnen Haus zu Block und Quartier



Quelle: LHK, 2017

Der Entwurf jedes einzelnen Hauses ist damit auch immer der Entwurf des zukünftigen Quartiers und der Stadt.

7.4.3 Städtebauliche Körnung

Die städtebauliche Körnung bestimmt wesentlich den Maßstab des einzelnen Hauses. Sie gliedert den Block in einzelnen Parzellen - und damit in einzelnen Häuser mit individuellem Gesicht und eigenem Eingang (s. Abb. 26). Dahinter steht die Vorstellung, dass die Blöcke durch Ensembles unterschiedlicher Häuser gebildet werden, die sich durch einen jeweils eigenständiges Gesicht auszeichnen.

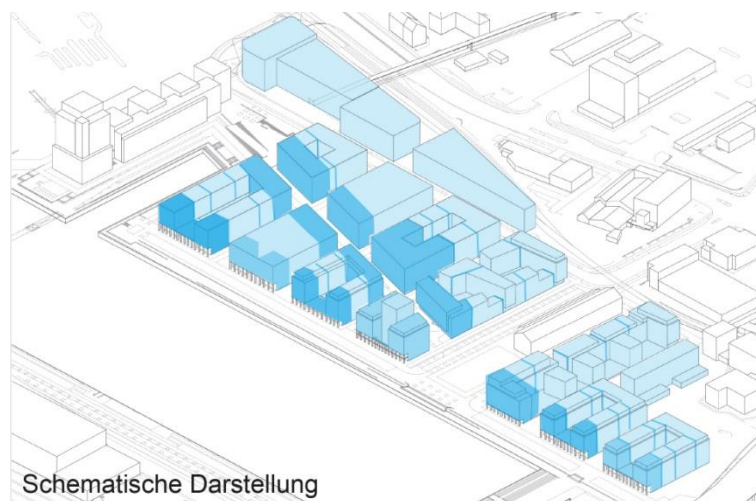
Für die Entwicklung einer Leitlinie zur städtebaulichen Körnung sind zunächst die Rahmenbedingungen zu betrachten:

Das Quartier ist durch heterogene Nutzungen geprägt, die unterschiedliche Maßstäbe bedingen: Während sich bei den Mischnutzungen (Wohnungen/Gewerbe) der Block jeweils aus mehreren Gebäuden zusammensetzen kann, wird bei Baufeldern mit ausschließlicher gewerblicher Nutzung (wie z.B. der Neubau auf den Baufeldern V + VI) der gesamte Block durch nur eine Nutzung belegt.

Darüber hinaus zeichnet sich das Quartier durch eine klare Hierarchie der Straßen- und Platzräume aus. Dabei bilden die wasserseitige Fördepromenade sowie die diagonalverlaufende Straße "Zur Helling" die stadträumlich bedeutenden Achsen des Quartiers, die ost-west orientierten Straßen sind dazu untergeordnet.

Die folgende Leitlinie fordert daher, differenzierte städtebauliche Körnungen auszubilden, die gleichermaßen die heterogene Nutzungen wie auch die unterschiedliche Hierarchie der Straßenräume berücksichtigt und in einem Gesamtkonzept integriert. (s. Abb. 26)

Abbildung 26: Schemadarstellung Verteilung städtebauliche Körnung



Schematische Darstellung

Quelle: LHK, 2017

Leitsätze "breite Baufelder"

- Zur Straße „Zur Helling“ hat ein Gebäude jeweils die gesamte Blockbreite einnehmen, d.h. die dort liegenden Gebäude haben jeweils EINE Fassade.
- Gebäude auf Baufeldern, die sich unmittelbar zum Wasser hin orientieren (Baufelder III, V, VIII, XII, XIII, XV), sind so auszubilden, dass die Baufelder zum Wasser jeweils als EIN Haus wahrnehmbar ist.
- Die übrigen Gebäude sollen nach Möglichkeit in Einzelhäuser gegliedert werden. Genaue Anzahl und Lage der Teilungen ist im Entwurf zu ermitteln.

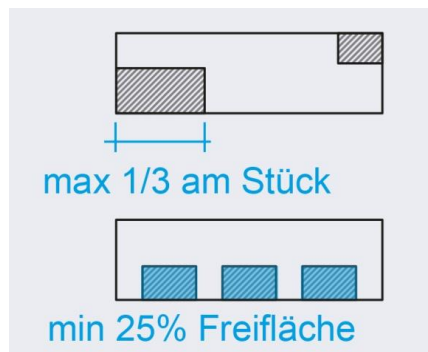
7.4.4 Dächer und Dachaufbauten

Dächer und oberer Abschluss der Gebäude sind aufgrund der Fernwirkung über die Förde besonders aus der Ferne wahrnehmbar. Ihre Ausbildung bzw. die Form des obersten Geschosses soll deswegen nicht Ergebnis rein baurechtlicher Anforderungen bilden.

Leitsätze

- Soweit ein Block geöffnet wird oder die Höhe der Traufkante abgeändert wird (z.B. zur Verbesserung von Belichtungen oder Hoföffnungen zum Straßenraum), ist sicherzustellen, dass der städtebauliche Typus "Block" klar erkennbar bleibt.
- Das oberste Geschoss ist jeweils unter folgenden Maßgaben auszubilden: Es soll so ausgeprägt werden, dass es die Vorgaben der LBO zu Abstandsfläche erfüllt (d.h. i.d.R. max. 22,5m GH). Zugleich soll es nachstehende Vorgaben einhalten, um eine klare Volumetrie der einzelnen Häuser sicherzustellen.

Abbildung 27: Schemadarstellung oberstes Geschoss



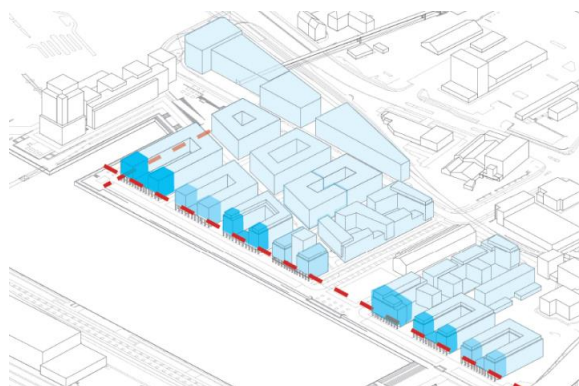
Quelle: LHK, 2017

- Technisch konstruktive Erfordernisse (Haustechnik, Aufzugsüberfahrten etc.) sind in das oberste Geschoss zu integrieren und sollen aus der Straßenraumperspektive weder in Nah- noch in Fernwirkung sichtbar sein.

7.4.5 Arkade/Kolonnade

In den rechtskräftigen Bebauungsplänen Nr. 814 und 841 ist die Ausbildung einer Arkade an der wasserseitigen Promenade festgesetzt. Sie soll auch bei schlechtem Wetter ein flanieren an der Wasserkante ermöglichen und somit zu einer dauerhaften Belebung des Quartiers beitragen. Die Ausbildung der Arkade erfolgt als Kolonnade und ist das verbindende Element über alle Baufelder hinweg (s. Abb. 28).

Abbildung 28: Schemadarstellung Kolonnade



Quelle: LHK, 2017

Hierbei sind folgende Festsetzungen getroffen: Mindesthöhe: 3,50 m, Mindestdiefe: 4 m. Die Arkaden bzw. Kolonnaden bilden den Übergangsraum zwischen der Freifläche der vorgelagerten Uferpromenade und den angrenzenden Nutzungen der Erdgeschosses.

Leitsätze

- Über die Festsetzung der Bebauungspläne Nr. 814 und 841 hinaus könnte die lichte Höhe sogar ca. 4,5 m betragen (die ideale Zielhöhe sind ca. 5,0 m) und ggfs. über zwei Geschosse geführt werden. Wand, Pfeiler und Decke sind mit einer klaren tektonischen Tiefenwirkung plastisch räumlich zu gliedern und in engem architektonischen Zusammenhang mit dem Gesamtgebäude zu entwickeln.
- Zur Kolonnade hin müssen öffentliche bzw. gewerbliche Nutzungen angeordnet werden, um einen lebendigen Stadtraum an dieser Schwelle zwischen öffentlichem Raum und innerer Nutzung zu schaffen.

7.4.6 Balkone und Loggien

Für eine maßstabsgerechte Bewältigung der baulichen Dichte sind die Gebäude angemessen baulich zu gliedern. Grundlage der Gliederung bilden die horizontalen Elemente Sockel, Fassade, Attika und Dach sowie die vertikale Differenzierung durch Erker und Loggien.

Erker und Loggien sind wesentliche Mittel der Vermittlung von öffentlichem Straßenraum zu privatem Innenraum. Sie sollen nicht „aufgesetzt“ sein, sondern sich aus der inneren Organisation und dem Aufbau der Fassade heraus entwickeln.

Leitsätze

- Reine Balkone sind auf die Hofseite zu beschränken.
- Damit die Fassadenebene klar lesbar bleibt, dürfen Erker und Loggien zum öffentlichen Raum max. 1m auskragen.

7.4.7 Material und Farbe

Das Stadtbild Kiels wird in großen Teilen vom Material Ziegel geprägt. Dabei zeigt sich eine spezifische Ausprägung: Der Ziegel wird i.d.R. durch Verwendung eines zweiten, unbunten bzw. nur sehr gering gesättigtem Farbton mit deutlich höheren Hellbezugswert (d.h. weiß, grau, beige) ergänzt. Einzelne Elemente (Türen, Fenster, Gesimse) oder Fassadenflächen (Sockel etc.) werden so zusätzlich hervorgehoben oder gegliedert.

Für das Quartier ist der Ziegel als Leitmaterial eine materielle Konstante, der gleichermaßen eine lokale Bautradition zeitgemäß weiterführt, eine Verbindung zu den bereits bestehenden Bauten schafft und die Grundlage für eine eigenständige Quartiersidentität bildet.

Leitsätze

- Als Primärmaterial und -farbe ist ein warmtoniger massiver Vormauerklinker zu verwenden. Das Farbspektrum kann dabei von beige- über orange-, ocker- bis rötliche Ziegelfarben beinhalten. Extreme großflächige Hell- oder Dunkelwerte sollen nicht zur Anwendung kommen. Die Verwendung von Riemchen ist ausgeschlossen.

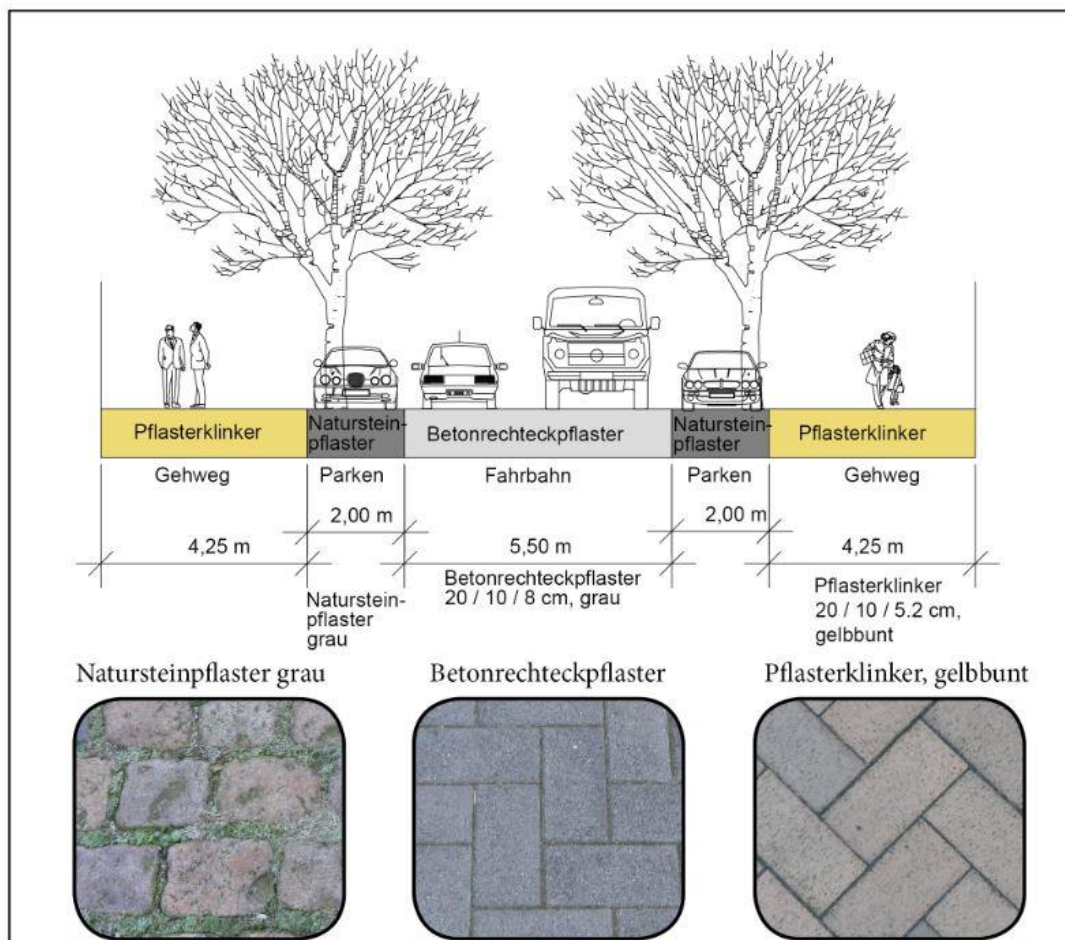
- Das Primärmaterial kann durch Verwendung eines zweiten, unbunten bzw. nur sehr gering gesättigtem Farbton mit deutlich höheren Hellbezugswert (d.h. weiß, grau, beige) zur Akzentuierung baulicher Elemente (Elemente der Fassade (Sockel etc) bzw. der Fassadengliederung (Lisenen, Fensterstürze, Brüstungen etc.), Fenster, Rahmen, Eingänge etc.), ergänzt werden. Ein Flächenverhältnis von Primär- und Sekundärmaterial bzw. -farbigkeit wird nicht vorgegeben. Die Verwendung der Sekundärfarbe ist nicht materialgebunden (Putz, Naturstein, Beton, Lackiertes Holz etc. etc.).

7.5 Gestaltung öffentlicher Raum

Materialien Straßen und Wege

Die funktionale Gliederung des Straßenraums wurde bereits in Kapitel 7.3 dargestellt. Die Materialwahl knüpft an die bisher verwendeten Materialien an und ist in Abbildung 29 anhand des Straßenquerschnitts der Straße „Zur Helling“ exemplarisch dargestellt.

Abbildung 29: Materialien Straßenraum



Quelle: LHK, 2019

Stadtmobiliar

Das Stadtmobiliar (z.B. Straßenleuchten, Fahrradständer, Bänke und Mülleimer) wird im Rahmen der ausstehenden Maßnahmen (s. Kapitel 7.8) in Anlehnung an die bisher verwendeten Produkte ausgeführt (s. Abb. 30).

Abbildung 30: Stadtmobiliar



Quelle: LHK, 2019

7.6 Grün- und Freiflächenkonzept

Grundsätzlich zeichnet sich das Sanierungsgebiet SAH durch eine konsequente Begrünung der Straßenräume aus. Diese leisten in einem (zukünftig) hochverdichteten Quartier sowohl einen Beitrag zum Stadtklima, als auch zur Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums für Bewohnerinnen und Bewohner und Besucherinnen und Besucher.

Die Landeshauptstadt Kiel plant 2019 die Errichtung eines dritten Rangier- und Abstellgleises am westlichen Hörnufer im Bereich des Bahnhofkais aufgrund des anhaltenden Wachstums des Güterumschlags über den Schwedenkai (s. Abb. 31).

Abbildung 31: Planung eines dritten Gleises, Stand Juni 2017

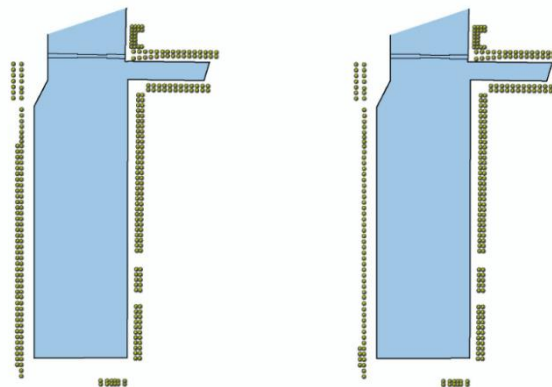


Quelle: Ingenieurbüro für Eisenbahnbau Werner Mohrbach GmbH, 2017

Als direkte Folge dieses Vorhabens muss die westlich gelegene 2. Baumreihe der dort bestehenden Grünstruktur nahezu vollständig gefällt werden (s. Abb. 32)

Der damit einhergehende Verlust an grüner Substanz (s. Abb. 32) steht im Widerspruch zum Freiraumplanerischen Leitbild (s. Kapitel 3.2), in welchem dieser Bereich eine Verbindungsfunktion der maritimen Flächen wahrnimmt. In der Abwägung der gesamten Belange wird den Aspekten des klimafreundlichen Verkehrsträger zu Lasten des freiräumlichen Leitbildes Vorrang eingeräumt.

Abbildung 32: Grünstruktur Promenadenbereich Hörnbecken



Quelle: LHK, 2017

Die Vitalität der verbleibenden östlichen Baumreihe ist nachweislich eingeschränkt. Daher entfaltet diese Baumreihe ihre städtebaulich gestalterische Wirkung unzureichend. Um diese Wirkung zu erzeugen, werden die Bäume nach dem aktuellen Stand der Technik neu gepflanzt. Zusätzlich werden die Baumstandorte mit Baumrosen und Stammschützern ausgestattet, um ein gutes Wachstum und den Schutz vor mechanischen Beschädigungen (z.B. im Zusammenhang mit der Durchführung von Veranstaltungen) zu verhindern.

7.6.1 Kunst im öffentlichen Raum

An der grundsätzlichen Aussage des Rahmenplans mit Stand 1992, dass Kunst in Form von Skulpturen, speziellen Bauwerken, Wandbildern repräsentiert werden soll, wird festgehalten. Die Werke sollen sich dabei im Einzelfall jeweils angemessen in den öffentlichen Raum einfügen.

Vereinzelte Kunstobjekte im öffentlichen Raum, wie z.B. die Skulptur „Adam und Eva“ auf dem Wasserplatz, die Menschen in Gebiet bereits zum Verweilen ein.

7.7 Klima- und Umweltschutzbelange

Die Belange des Umweltschutzes, des Klimaschutzes und der Klimafolgeanpassung sind bei der Planung bisher bereits weitestgehend berücksichtigt worden.

Die Grundstücke sind geräumt worden. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass noch weiterer schadstoffbelasteter Bodenaushub entsorgt werden muss und die Grundwasseraufbereitung erforderlich wird.

Durch die Stärkung des innerstädtischen Wohnens wird das Ziel der Innenentwicklung vor Außenentwicklung gestärkt. Dies ist vor dem Hintergrund der Flächenknappheit der Landeshauptstadt Kiel und zur Erreichung eines nachhaltigen Flächenmanagements von hoher Bedeutung – zumal es sich bei der Gesamtmaßnahme um die Konversion eines industriellen Altstandortes handelt.


Die unmittelbare Nähe zu den Zentralen Versorgungsbereichen „Innenstadt“ und dem Stadtteilzentrum Gaardens am Vinetaplatz befördert das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“.

Durch die sehr gute ÖPNV-Erreichbarkeit mit einer Haltestelle am Gaardener Ring und die Nähe zu weiteren gut frequentierten Haltestellen (u.a. KVG Betriebshof/ Werftstraße) und dem Kieler Hauptbahnhof ist ein großer Anreiz für Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch für Beschäftigte geschaffen, den klimaschonenden ÖPNV zu nutzen. Durch die innenstadtnahe Lage ist zudem die Nutzung des Verkehrsträgers Fahrrad sehr attraktiv.

Dennoch wird der PKW-Verkehr weiter eine wichtige Rolle für die verkehrliche Erreichbarkeit des Quartiers besitzen. Durch die Anbietung von jeweils zwei normale E-Ladesäulen für Elektroautos in den Straßen Former, Stemmer, Antipper und Kesselschmied und zusätzlich zwei Schnellladesäulen An der Halle 400 wird der erwarteten Entwicklung der Elektromobilität Rechnung getragen. Zusätzlich In der Nähe zur Bushaltestelle am Gaardener Ring wird zudem eine Mobilitätsstation errichtet. Diese könnte neben Carsharing auch die Möglichkeit eines Lastenradverleihs beinhalten. Die genaue Lage und Ausstattung der Station wird noch geplant.

Ein weiterer wesentlicher Bestandteil für ein umweltgerechtes Quartier ist die Energieeffizienz der Gebäude. In beiden Sanierungsgebieten sind daher mindestens die energetischen Mindeststandards für Gebäude der Landeshauptstadt (s. Abb. 33) einzuhalten.

Abbildung 33: Energetische Mindeststandards für Gebäude der Landeshauptstadt Kiel

Landes-
hauptstadt Kiel 

**Energetischer Mindeststandard für Gebäude
Landeshauptstadt Kiel (EnEV 2009 / 2014)**

Anforderung Neubau

- Primärenergiebedarf: 45 % unter EnEV Wert Referenzgebäude.
(Der nach EnEV berechnete Jahres-Primärenergiebedarf des Referenzgebäudes ist mit dem Faktor 0,55 zu multiplizieren.)
- Dämmstandard: Unterschreitung der U-Werte der Tabelle 1.
Alternativ: Unterschreitung des spezifischen Transmissionswärmeverlusts H_T gemäß EnEV Referenzgebäude um 30 % (Der Transmissionswärmeverlust H_T darf das 0,7fache des Wertes des Referenzgebäudes nicht überschreiten).
- Nach Möglichkeit soll der Passivhausstandard erreicht werden.

Anforderung Gesamtanierung

- Primärenergiebedarf: Einhaltung EnEV Wert Referenzgebäude.
(Der nach EnEV berechnete Jahres-Primärenergiebedarf des Referenzgebäudes ist mit dem Faktor 1,0 zu multiplizieren.)
- Dämmstandard: Unterschreitung der U-Werte der Tabelle 1.
Alternativ: Einhaltung des spezifischen Transmissionswärmeverlusts H_T gemäß EnEV Referenzgebäude (Der Transmissionswärmeverlust H_T darf das 1,0fache des Wertes des Referenzgebäudes nicht überschreiten).

Anforderung Teilsanierung

- Dämmstandard: Unterschreitung der U-Werte der Tabelle 1.

Sonstige Effizienzanforderungen

- Bei Einsatz von Lüftungstechnik sind hocheffiziente Antriebe einzuplanen.
- Bei Wärmerückgewinnungsanlagen ist eine Rückwärmzahl > 75 % einzuplanen.
- Der Einsatz regenerativer Energien ist im Rahmen des EEWärmeG zu prüfen.
- Nach Fertigstellung bei Neubau und Gesamtanierung: Durchführung einer Messung der Luftdichtheit (Blower-Door Messung, Grenzwert grundsätzlich $n_{50} \leq 1,5$ 1/h).

Bei denkmalgeschützten Gebäuden sind Ausnahmen möglich und mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

Tabelle 1: U-Werte mit Anhaltswerten für die zu verwendenden Dämmstoffstärken

Bauteil:	U-Wert [W/(m ² K)]	Anhaltswert Dämmstoffstärke* [cm]	Bemerkung
Außenwand	0,20	16	
Wand gegen Erdreich oder gegen unbeheizt	0,25	14	
Flachdach, oberste Geschossdecke	0,14	24	im Mittel
Steildach	0,17	26 24	zwischen Sparren auf Sparren
Boden gegen Erdreich oder gegen unbeheizt	0,25	14	
Fenster U_w	1,0	-	Dreifachverglasung notwendig
Türen	1,3	-	
Lichtkuppeln	1,9	-	

* bei Verwendung von Dämmstoffstärken der Wärmeleitfähigkeitsgruppe WLG 035

Quelle: LHK, 2017

Bezüglich der Wärmeversorgung sind die Sanierungsgebiete an das Fernwärmenetz der Stadtwerke Kiel angeschlossen. Bei der Herstellung der Energie kommt die Technik der umweltschonenden Kraft-Wärme-Kopplung zum Einsatz (Küstenkraftwerk K.I.E.L.).

Beim Endausbau der Erschließungsanlagen werden energieeffiziente Beleuchtungssysteme verwendet.

Am 16.11.2017 wurde der Masterplan 100 % Klimaschutz (Drs.-Nr. 0985/2017) von der Ratsversammlung beschlossen.

Es werden für sechs Handlungsfelder Empfehlungen gegeben. Für die städtebauliche Gesamtmaßnahme Kiel - Hörnbereich sind dabei vier Handlungsfelder und die darin beschriebenen Maßnahmen zu beachten. Im Folgenden werden die Maßnahmen der jeweiligen Handlungsfelder aufgelistet, auf die durch die Sanierungsrahmenplanung Einfluss genommen werden kann.

Haushalte und Einwohner*innen und Gewerbe, Handel, Dienstleistungen

<u>Maßnahme</u>	<u>Umsetzung Rahmenplanung</u>
Effizienz im Neubau	wird berücksichtigt Beim Verkauf von Grundstücken wird über die Grundstückskaufverträge die Errichtung nach den Energetischen Mindeststandards für Gebäude gefordert.

Mobilität

<u>Maßnahme</u>	<u>Umsetzung Rahmenplanung</u>
Nutzungsdurchmischung	wird berücksichtigt
Entwicklung von Bebauung an starken ÖV-Achsen	wird berücksichtigt
E-Lade-Infrastruktur	wird berücksichtigt
Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	Reduzierung des KFZ-Verkehrs zur Promenade am Willy-Brandt-Ufer Erschließung der Baufelder in Anordnung zur Haupterschließung des Gebietes
Parkraumbewirtschaftung	Ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung ist zu entwickeln

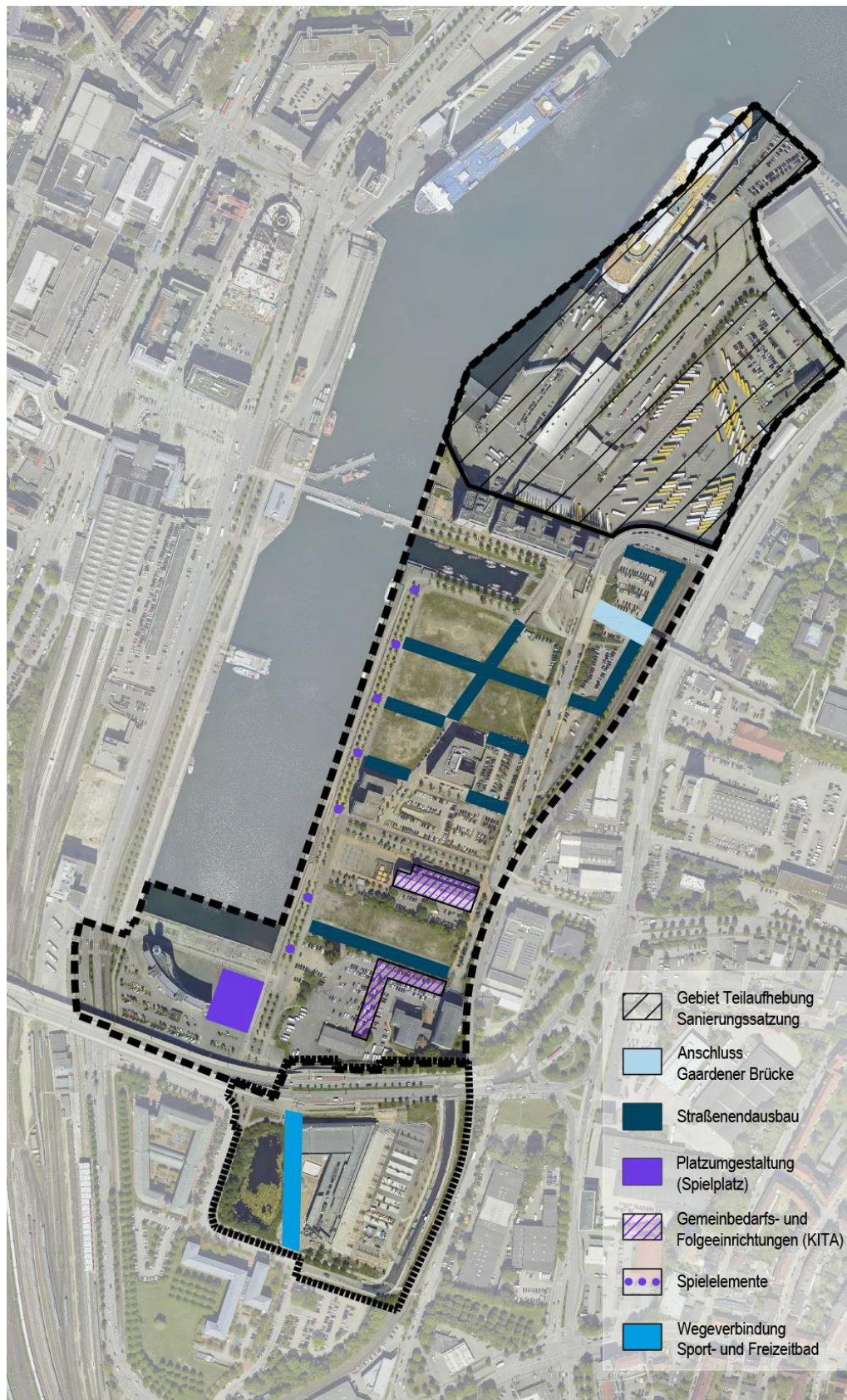
Energieversorgung

<u>Maßnahme</u>	<u>Umsetzung Rahmenplanung</u>
Erhöhung des Anteils von Nah- und Fernwärme	Anschluss an das Fernwärmenetz ist vorhanden
Effizienz im Neubau	Energetischer Mindeststandard für Gebäude

7.8 Durchführungsplan

Der Durchführungsplan (s. Abb. 34) fasst die ausstehenden Maßnahmen bis zum Abschluss der Sanierung zusammen.

Abbildung 34: Durchführungsplan SAH, Stand 2019



Quelle: LHK, 2019

7.8.1 Baumaßnahmen

Die noch ausstehenden Baumaßnahmen werden durch private Vorhabenträgerinnen und Vorhabenträger entwickelt. Für die Baufelder sind dabei grundsätzlich aufgrund der prominenten Lage qualitätssichernde Entwürfe i.d.R. durch Gutachterverfahren oder konkurrierende Verfahren zur Gestaltfindung auf Kosten der Vorhabenträger/ des Vorhabenträgers durchzuführen.

Die Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen (zwei Kindertagesstätten) entstehen im Bestandsgebäude Halle 400 und in dem Neubau auf Baufeld XIV.

Beseitigung verunreinigter Böden und Altlasten

Die Veräußerung der Grundstücke im Sanierungsgebiet SAH erfolgt üblicherweise zum sanierungsbedingten Endwert gem. § 154 BauGB. Dieser Wert stellt im Sanierungsgebiet Kiel – Hörnbereich auf ein altlastenfreies Grundstück ab. Im Zusammenhang mit der hochbaulichen Entwicklung der Baufelder muss zu Zwecken der Gründung und der Unterbringung des ruhenden Verkehrs ggf. aufgrund der gewerblich- industriellen Vornutzung noch bestehender verunreinigter Boden entsorgt werden. Die Kosten für

- die Beseitigung von belastetem Boden/ belastetem Hindernis-Bauschutt mit deiner Klassifizierung größer Z 2 gemäß LAGA TR Boden bis zu einer Tiefe von 3,50 m unter der derzeitigen Geländeoberkante,
- die erforderliche Grundwasseraufbereitung
- und beseitigungspflichtige Altlasten

sollen daher grundsätzlich durch die Stadt getragen werden. Entsprechende Regelungen hierzu sind in den Grundstückskaufverträgen enthalten.

7.8.2 Öffentliche Freiflächen/Verkehrsflächen

Entwicklung der T2-Fläche

Die Fläche wird als öffentliche Freifläche mit der Nutzung Spielplatz umgestaltet. Dabei sind u.a. die Anforderungen aufgrund der Nutzung als Veranstaltungsfläche zur Kieler Woche zu berücksichtigen.

Ergänzend werden entlang der fertiggestellten Promenade am östlichen Hörnufer bis zum Germaniahafen weitere Bänke und Spielelemente aufgestellt.

Gaardener Brücke

Das fehlende Teilstück der Gaardener Brücke soll in Verlängerung des Ernst-Busch-Platzes und mit Anschluss an den bestehenden 1. Teilabschnitt der Brücke hergestellt werden. Dabei soll das Bauwerk möglichst im Zusammenhang mit der hochbaulichen Entwicklung des Baufeldes II konzipiert werden, um die unterschiedlichen Nutzungen bestmöglich aufeinander abzustimmen. Die Anbindung und Verknüpfung des neuen innerstädtischen Wohn- und Arbeitsquartier an den Stadtteil Gaarden stellt ein zentrales Sanierungsziel dar.

Für die Herstellung des fehlenden Teilstücks Gaardener Brücke ist voraussichtlich der Ankauf privater Flächen erforderlich.

Straßenendausbau

Der Straßenendausbau der fehlenden Teilstücke wird nach Abschluss der Hochbaumaßnahmen auf den Baufeldern realisiert. Hierbei werden die Anforderungen an Elektromobilität berücksichtigt.

Wegeverbindung Sport- und Freizeitbad

Der Weg ist ein wichtiges Teilstück des übergeordneten Wanderweges Hörn-Eidertal. Aufgrund der Lagegunst am Wasser soll der Uferbereich teilweise mit Treppenstufen hergestellt werden, die bis ans Wasser hinunterführen. Durch eine angemessene Möblierung und Beleuchtung entsteht so eine attraktive Aufenthaltsfläche.

8. BERÜCKSICHTIGUNG ZIELGRUPPENSPEZIFISCHER BELANGE

Grundsätzlich sind bei der Durchführung der Maßnahmen zur Erreichung der Sanierungsziele die zielgruppenspezifischen Belange zu erfassen und in einem angemessenen Maß zu beachten. Dies ist insbesondere bei der barrierefreien Ausgestaltung der Gaardener Brücke und dem Endausbau der Erschließungsstraßen angemessen unter Anwendung der einschlägigen DIN-Normen (u.a. DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) zu berücksichtigen. Für die Kinder im Gebiet wird ein Spielplatz am Ende des Hörnbeckens errichtet. Bei der konkreten Planung wird eine Kinder- und Jugendbeteiligung durchgeführt. Familien wird durch die ortsnahe Errichtung von Kinderbetreuungseinrichtungen ein gutes Betreuungsangebot für die Kinder bereitgestellt.

Alle drei Geschlechter werden bei der Planung gleichberechtigt berücksichtigt.

9. ANPASSUNG DER ZIELE UND ZWECKE DER SANIERUNG

Die Ziele und Zwecke der Sanierung für den Hörnbereich werden aufgrund der vorangestellten Entwicklungen wie folgt ergänzt:

- Wiedernutzbarmachung ehemals gewerblich genutzter Flächen in innenstadtnaher Lage,
- Standortgerechte Nutzungen im Zentrum,
- Nutzungsmischung von Gewerbe/ Dienstleistungen und Wohnen,
- Realisierung von sozialem Wohnungsbau,
- Schaffung einer attraktiven Wegeführung um die Hörn und Verknüpfung mit dem Stadtteil Gaarden (Vinetaplatz/ Elisabethstraße) sowie Sicherung der Zugänglichkeit des Hörnufers soweit möglich,
- Erhöhung der Attraktivität des Wasserbeckens (östlich des Sport und Freizeitbades) durch qualitative Aufwertung der umgebenden Grünfläche,
- Errichtung eines Sport- und Freizeitbades inklusive Anschluss an die Gablenzstraße,
- Herstellung einer Wegeverbindung entlang des Wasserbeckens östlich des Sport- und Freizeitbades,
- Nutzung der Kaianlagen für kulturelle Zwecke (z.B. Theaterschiff, Traditionssegler).

10. BETEILIGUNG

10.1 Öffentlichkeit

Siehe Anlage 1

10.2 Beteiligung der Betroffenen nach § 137 BauGB

Siehe Anlage 2.

10.3 Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträgerinnen und –träger nach § 139 BauGB

Siehe Anlage 3.

11. RECHTSGRUNDLAGEN

Rechtsgrundlagen für die Fortschreibung der Sanierungsrahmenplanung für das Sanierungsgebiet Kiel-Hörnbereich sind die folgenden Gesetze und Verordnungen in der jeweils geltenden Fassung.

Baugesetzbuch (BauGB)	Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S.2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057).
Planzeichenverordnung (PlanzV)	Planzeichenverordnung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057).
StBauFR SH 2015	Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein in der Fassung vom 01.01.2015

12. ANLAGEN

- 1- Abwägung der Anregungen und Hinweise der Ortsbeiräte
- 2- Abwägung der Anregungen und Hinweise gem. § 137 BauGB
- 3- Abwägung der Anregungen und Hinweise gem. § 139 BauGB

13. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Ehemalige Betriebsflächen im Sanierungsgebiet SAH, Stand 1989.....	3
Abbildung 2:Nutzung Sanierungsgebiet SAH 1e 2013.....	5
Abbildung 3: Gebietsumgriff städtebauliche Gesamtmaßnahme Kiel-Hörnbereich, Stand Juli 2017	6
Abbildung 4: Bereich der Teilaufhebung der Sanierungssatzung am westlichen Hörnufer.....	7
Abbildung 5: Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Kiel-Hörnbereich, Stand Februar 2019.....	7
Abbildung 6: SAH - Aufhebung der Sanierungssatzung für den Teilbereich „Norwegenkaif“ ..	8
Abbildung 7: Eigentumsverhältnisse der Gesamtmaßnahme, Stand Juli 2017	9
Abbildung 8: Lage der Gesamtmaßnahme im Freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland	11
Abbildung 9: Heringslaichplatz Hörnbereich	12
Abbildung 10: Lage der Gesamtmaßnahme im FNP	12
Abbildung 11: Lage der Gesamtmaßnahme im Landschaftsplan.....	13
Abbildung 12: Bebauungsplan Nr. 841	14
Abbildung 13: Bebauungsplan Nr. 814 mit Hervorhebung Teilgebiet C	15
Abbildung 14: Bebauungsplan Nr. 871	16
Abbildung 15: Wettbewerbsbeitrag des dänischen Architekturbüros Staermose-Isager, Odense	17
Abbildung 16: Ausschnitt aus dem Sanierungsrahmenplan Stand 1992	17
Abbildung 17: Gestaltungskonzept SAH - Stand 1995.....	20
Abbildung 18: Städtebauliche Rahmenplanung für das Sanierungsgebiet SAH 1e, Stand 2013.....	21

Abbildung 19: Bestandsplan städtebauliche Gesamtmaßnahme Kiel - Hörnbereich, Stand Februar 2019.....	25
Abbildung 20: Nutzungsplan.....	27
Abbildung 21: Ausschnitt Straßenendausbauplanung Ost-West-Straßen Hörnquartier.....	30
Abbildung 22: Erschließungsstruktur Hörn.....	31
Abbildung 23: Gestaltungsplan SAH - Bebaubarkeit, Stand 2019.....	32
Abbildung 24: Beispielhafte Ausbildung Baufeld II.....	34
Abbildung 25: Schemadarstellung Verhältnis vom einzelnen Haus zu Block und Quartier..	34
Abbildung 26: Schemadarstellung Verteilung städtebauliche Körnung	35
Abbildung 27: Schemadarstellung oberstes Geschoss	36
Abbildung 28: Kolonnade	36
Abbildung 29: Materialien Straßenraum	38
Abbildung 30: Stadtmobiliar.....	39
Abbildung 31: Planung eines dritten Gleises, Stand Juni 2017	40
Abbildung 32: Grünstruktur Promenadenbereich Hörnbecken	40
Abbildung 33: Energetische Mindeststandards für Gebäude der Landeshauptstadt Kiel	42
Abbildung 34: Durchführungsplan SAH, Stand 2019	44

14. QUELLENVERZEICHNIS

- Bebauungsplan Nr. 814
- Bebauungsplan Nr. 841
- Bebauungsplan Nr. 871
- Büromarktbericht 2015 (Kieler Wirtschaftsförderung GmbH)
- Flächennutzungsplan (Landeshauptstadt Kiel, 2000)
- Freiräumliches Leitbild Kiel und Umland (Interkommunale Arbeitsgemeinschaft Kiel und Umland, 2007)
- Gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept Kiel (GEKK) (Stadtplanungsamt der LH Kiel, 2010)
- Hotelmarktstudie: Analyse und Bewertung des Hotelmarktes im Hinblick auf die Realisierung neuer Hotelprojekte in der Landeshauptstadt Kiel (ghh consult GmbH, 2009)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kiel (INSEKK) (Landeshauptstadt Kiel, 2010)
- Kiel-Hörn. Innenstadtentwicklung am Kieler Hafen (Dezernat für Bauwesen und Stadtplanung, o.J.)
- Klimaverträgliches Energieerzeugungs- und Versorgungskonzept Kiel (EVKK) (Landeshauptstadt Kiel, 2011)
- Landschaftsplan (Landeshauptstadt Kiel, 2000)
- Sanierungsgebiet „Kiel-Hörn-Bereich“, Gaarden Süd: „Umstrukturierung einer ehemals industriell genutzten Hafen- und Uferzone“ (BIG-STÄDTEBAU GmbH, 2004)

Ortsbeirat Gaarden

Stellungnahme vom 12.07.2017/ 13.09.2017	Stellungnahme der Verwaltung
Das ehemalige Postgelände soll in die Planung mit aufgenommen und eine Verbindung zur Hörn geschaffen werden.	Das Postareal wird durch einen privaten Investor entwickelt. Die Verbindung beider Areale wird über die Fertigstellung der Gaardener Brücke hergestellt.
Die Installation einer öffentlichen Toilette und Dusche für den Museumshafen soll geprüft werden.	Die Bedarfe des Museumshafens sollen in die Baufelder integriert werden. Möglichkeit hierfür bietet sich in den Innenhöfen der Baufelder um das Germaniabecken oder in Baufeld VII.
Die Realisierung eines Spielplatzes im Bereich des Germaniabeckens und die Aufstellung von Bänken soll geprüft werden.	Auf der Fläche östlich des Hörncampus am Ende des Hörnbeckens wird ein Spielplatz errichtet. Zusätzlich sollen entlang des Willy-Brandt-Ufers bis zum Germaniabecken einzelne Spielgeräte und Sitzgelegenheiten das Angebot die Attraktivität der Promenade, u.a. für Familien steigern.
Es soll geprüft werden, ob ein Hafenkran zur Verdeutlichung der historischen Vergangenheit des Gebietes aufgestellt werden kann.	Dem Vorschlag wird nicht gefolgt, da geeignete Aufstellflächen fehlen.

Ortsbeirat Mitte

Stellungnahme vom 18.07.2017/ 19.09.2017	Stellungnahme der Verwaltung
Es wird um gestalterische Kompensation durch die wegfallende Baumreihe gewünscht.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Eine gestalterisch ansprechende Planung wurde erarbeitet und dem OBR in der Sitzung am 22.05.2018 präsentiert. Der Planung wurde zugestimmt.

Mit Schreiben vom 06.07.2017 wurden alle Grundstückseigentümer innerhalb der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Hörnbereich über die geplante Fortschreibung der städtebaulichen Planung und der Ziele und Zwecke der Sanierung informiert. Es wurden insgesamt 12 Grundstückseigentümer und Vorhabenträger angeschrieben und über die Erörterung der Planung im Ortsbeirat Mitte am 12.07.2017 und im Ortsbeirat Gaarden am 18.07.2017 informiert. Zudem wurde das Angebot für ein persönliches Erläuterungsgespräch bis zum 11.08.2017 gemacht. Mit Schreiben vom 19.07.2017 wurden demselben Adressatenkreis die Unterlagen zur Fortschreibung der Sanierungsrahmenplanung Hörn mit dem Entwurfsstand vom 12.07.2017 zugeschickt. Es wurde die Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 18.08.2017 angeboten.

Ein persönliches Erörterungsgespräch wurde nicht gewünscht.

Zwei Stellungnahmen sind bis zum 18.08.2017 eingegangen.

Eigentümer Halle 400

Stellungnahme vom 16.08.2017	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zwischenzeitlich liegt mir der Entwurf der „Fortschreibung der Sanierungsrahmenplanung 2017: Erläuterungsbericht“ mit Stand vom 17.07.2017 vor.</p> <p>Anlass für die Fortschreibung der Sanierungsrahmenplanung ist nach den Aussagen im Erläuterungsbericht zum Einen die beabsichtigte Erweiterung der Gleisanlagen auf dem westlichen Hörnufer.</p> <p>Weiterer Anlass ist die Absicht der Stadt, die Förderquote, betreffend die Nutzung „Gewerbe und Wohnen“ zu verändern. Ursprünglich betrug diese Quote 82 % gewerbliche Nutzung und 18 % Wohnen. Aufgrund der großen Nachfrage nach Wohnraum in innerstädtischen Lagen habe die Stadt zwischenzeitlich mit dem Fördergeber abgestimmt, dass die Förderquote auf 65 % Gewerbe und 35 % Wohnen geändert werden könne.</p> <p>Mit der Projektgemeinschaft Hörnbebauung GbR (PGH) stehe ein Zusammenschluss aus lokalen und regionalen Wohnungsmarktakeuren für einen Vertragsabschluss bereit, bei dem es um die Entwicklung der Baufelder VIII, XI und XII mit einer überwiegend wohnbaulichen Nutzung gehen soll. Deshalb stellten sich auch Anforderungen an die soziale</p>	

Infrastruktur.	
Als Eigentümer des Grundstückes, auf dem die Halle 400 steht, bin ich von den beabsichtigten Änderungen der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen betroffen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die planungsrechtliche Genehmigungsgrundlage wird nicht verändert. Es gelten weiterhin die Festsetzungen der rechtskräftigen Bebauungspläne Nrn. 814 und 841.
<p>Wie Sie wissen, habe ich das Grundstück, auf dem die Halle 400 steht, im Jahre 2000 für einen Kaufpreis von 3,6 Mio € erworben. Im Anschluss daran habe ich Investitionen i.H.v. ca. 4 Mio € getätigt. Auf dem Grundstück befindet sich jetzt neben einem großen überregionalen bekannten Veranstaltungsbereich eine Gastronomie mit Außengastronomiebereich und eine Reihe von Büros von überregional tätigen Firmen.</p> <p>Insbesondere im Hinblick auf den Saalbereich, in dem größere Veranstaltungen mit bis zu 1750 Personen stattfinden können, betrachte ich die geplanten Veränderungen im Umfeld meines Grundstücks mit Sorge. Zu den Veranstaltungen, die regelmäßig in der Halle 400 stattfinden, zählen beispielsweise</p> <ul style="list-style-type: none">• Party's mit 1500 Teilnehmern• Messen mit 800 Teilnehmern• Konzerte mit 1500 Teilnehmern <p>Außerdem werden in der Halle 400 Messen veranstaltet. Als Veranstaltungszentrum mit mittelgroßer Kapazität hat sich die Halle 400 damit im norddeutschen Raum etabliert. Der Gastronomiebereich ist mit einer Kapazität von ca. 1750 (innen) und 250 (außen) genehmigt.</p> <p>Mit den größeren Veranstaltungen gehen typischen Lärmentwicklungen einher, was insbesondere dann, wenn die Veranstaltung länger als bis 22.00 Uhr dauern, problematisch werden kann. Die An- und Abfahrt der Besucher, deren Gespräche vor dem Eingang, Türeenschlagen, Musik durch Autoradios etc. dürften das Umfeld beschallen. Dass ist in Ansehung der derzeitigen Situation unschädlich.</p> <p>Das Baufeld XII liegt wie die Halle 400 im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 814 der Landeshauptstadt Kiel. Die Baufelder VIII und XI lie-</p>	

<p>gen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 841 der Landeshauptstadt Kiel. Beide Bebauungspläne setzen zur Zeit sog. Kerngebiete nach § 7 der BauNVO fest. Diese Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Von Gesetzes wegen sind zulässig Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter, sonstige Wohnungen allerdings nur nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplanes. Solche sind hier zwar getroffen worden mit der Folge, dass auf den Baufeldern VIII, XI und XII grundsätzlich Wohnungen allgemein zulässig sind, Das ergibt sich aus dem jeweiligen Text (Teil B) der beiden Bebauungspläne 841 und 814.</p>	
<p>Ungeachtet dessen bin ich bei meiner seinerzeitigen Investitionsentscheidung davon ausgegangen , dass der Anteil an Wohnungen aufgrund der förderrechtlichen Vorgaben 18 v. H. nicht übersteigen würde. Überdies durfte ich ohne Weiteres davon ausgehen, dass der Wohnraum – wenn er denn überhaupt hätte realisiert werden sollen, aufgrund der Lageattraktivität am Ehesten unmittelbar parallel zum Hörnufer realisiert worden wären. So musste ich wohl nicht damit rechnen, dass Wohnungen auch in der zweiten oder dritten Reihe des Hörngeländes entstehen würden. Das soll nun anders werden, so dass ich mich darum Sorge, dass die Erhöhung des Wohnungsanteils auf den jeweiligen Baufeldern oder gar die Konzentration des über die Bebauungspläne in der Fläche zulässigen Anteils von Wohnungen auf einzelne Baufelder dazu führt, dass die bei mir auf dem Grundstück ansässigen Gewerbetriebe künftig mit erheblichen Einschränkungen zu rechnen haben. Das gilt zunächst im Hinblick auf etwaige befürchtete oder behauptete Lärmbetrübungen, Das gilt aber auch in Bezug auf die Zahl der derzeit faktisch zur</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Nutzungsmöglichkeit eines Grundstückes in einem rechtskräftigen Bebauungsplan ergibt sich aus den darin getroffenen Festsetzungen. Beide Bebauungspläne (Nr. 841 und 814) kamen zur Rechtskraft, bevor der jetzige Eigentümer der Halle 400 das Grundstück der Halle 400 erworben hat. Insofern darf unterstellt werden, dass die Festsetzungen beider Bebauungspläne und die sich daraus ergebenden Konsequenzen hinsichtlich der von ihm geplanten Nutzung der Halle 400 ersichtlich waren.</p>

<p>Verfügung stehenden Stellplätze auf dem Hörngelände. Deren Zahl würde nicht nur durch Bebauung selbst, sondern insbesondere durch die Art der Bebauung verknappt. Während man bei gewerblichen Bauvorhaben davon ausgehen kann, dass die von den Gewerbenutzern in Anspruch genommenen, insbesondere im öffentlichen Verkehrsraum befindlichen Abstellmöglichkeiten für PKW nach Feierabend für jedermann zur Verfügung stehen, darf davon ausgegangen werden, dass im Falle eines höheren Wohnanteils diese Möglichkeit in den Abendstunden nicht mehr besteht.</p>	
<p>Ich bin deshalb der Auffassung, dass bei der Realisierung zusätzlichen Wohnraums darauf geachtet werden sollte, dass die neu hinzukommenden Wohnnutzungen ihrerseits ausreichende Vorkehrungen treffen, um die künftigen Bewohner vor unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen zu schützen. Wie das geschehen könnte, dafür bieten die entsprechenden Festsetzungen in den Bebauungsplänen 841 und 814 hinreichende Anhaltspunkte. So sollte im Falle der Veräußerung der in Rede stehenden Bauflächen VIII, XI und XII Wert darauf gelegt werden, dass die Außenwände einschließlich Fenster und sonstige abschließende Bauteile von Aufenthaltsräumen entsprechend der DIN 4109 auszubilden sind, und zwar auch dann, wenn die entsprechen Außenwände nicht im Lärmpegelbereich liegen, wie das etwa für die künftigen, der Halle 400 zugewandten Fassaden des Baufeldes XII (südlich der Halle 400) und die nördlich im Baufeld XI vorgesehene Wohnbebauung der Fall ist, die entlang des verlängerten Karlstals errichtet werden soll.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Einhaltung der Festsetzungen der jeweiligen Bebauungspläne wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geprüft.</p>
<p>Ungeachtet dessen sollte auf jeden Fall darauf verzichtet werden, die Bebauungspläne im Hinblick auf die Art der baulichen Nutzung zu verändern, d.h., es sollte bei der Bisherigen Festsetzung als Kerngebiet verbleiben, so dass auch künftig die Ausschöpfung nach TA Lärm möglich bleibt. Wenn eine Änderung der Art der baulichen Nutzung für den hier in Rede stehenden Bereich angestrebt würde, hielte ich es für sinnvoll, ein sog. urbanes Gebiet (MU) entsprechend den Neuregelungen der Baunutzungsverordnung festzusetzen. Dies ermöglichte dann nämlich Immissionsrichtwerte für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden von</p>	<p>Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Eine Änderung der rechtskräftigen Bebauungspläne ist derzeit nicht geplant. Sollte ein Änderungsverfahren eingeleitet werden, werden die Eigentümer gem. der rechtlichen Vorschriften beteiligt.</p>

<p>tags 63 db(A) (gegenüber 60 db(A) im Kerngebiet) und nachts 48 db(A) (gegenüber 45 db(A) im Kerngebiet). Die insoweit vorzunehmende Umstufung des Gebietes würde auch die Erwartungshaltungen der Wohnnutzer an die Wohnruhe relativieren und dadurch zu erwartenden Konflikten vorbeugen.</p>	
<p>Desweiteren sollte im Hinblick auf die Stellplatzsituation sichergestellt werden, dass die für eine Wohnnutzung vorgesehenen Flächen den durch sie ausgelösten Stellplatzbedarf auch tatsächlich befriedigen. Die sich einstellende Praxis, auf die Herstellung einer ausreichenden Zahl von Stellplätzen deshalb zu verzichten, weil beispielsweise in der näheren Umgebung zum Baugrundstück Bushaltestellen vorhanden sind, dürfte sich in der Praxis nicht bewährt haben. In jedem Falle muss aber sichergestellt werden, dass für die Gewerbebetriebe, die auch in den Abendstunden auf das Vorhandensein einer ausreichenden Zahl von Stellplätzen angewiesen sind, diese auch verfügbar bleibt und ist.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Stellplatznachweis der jeweiligen Bauvorhaben ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen. Die Beurteilungsgrundlage der Genehmigungsfähigkeit bietet die Kieler Richtzahlentabelle für PKW und Fahrrad-Stellplätze. Mit dem Bau des Parkhauses auf Baufeld VII werden zudem nach derzeitigem Kenntnisstand ca. 400 zusätzlich Stellplätze geschaffen.</p>
<p>Insoweit möchte an dieser Stelle mein Interesse am Erwerb der im Bebauungsplan 814 festgesetzten Stellplatzfläche südwestlich der Halle 400 südlich der letzten Spielfläche (Teilfläche des Flurstücks 181) bekunden. Die Ermöglichung des Zuerwerbs würde die zu erwartenden Verknappung des Stellplatzangebotes aus meiner Sicht für mich die Situation etwas entschärfen.</p>	<p>Dem Hinweis wird gefolgt. Die bezeichnete Fläche liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 814 und ist als Gemeinschaftsstellplatzanlage für die Teilgebiete A (Halle 400) und B (Baufeld XII) ausgewiesen. Dem Eigentümer der Halle 400 wurde der Verkehrswert für die von ihm bezeichnete Fläche bereits mitgeteilt. Er hat seine Kaufbereitschaft daraufhin bekräftigt. Vor dem Verkauf der Fläche wurde die Zustimmung der Projektgemeinschaft Hörnbebauung GbR (PGH), die das Baufeld XII zeitnah von der Landeshauptstadt Kiel erwerben möchte, zum Verkauf der Fläche an den Eigentümer der Halle 400 eingeholt.</p>
<p>Schlußendlich bitte ich vorsorglich um Mitteilung, ob nach Abschluss der Sanierung damit zu rechnen ist, dass die Stadt von mir sog. Sanierungsausgleichsbeträge verlangt. Dies würde voraussichtlich ja zu einer nicht unerheblichen wirtschaftlichen Belastung führen, auf die ich vorbereitet sein muss.</p>	<p>In einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet ist von den Eigentümern der darin gelegenen Grundstücke ein Ausgleichsbetrag in Geld zu entrichten, der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstücks entspricht. Dieser Betrag ist nach Abschluss der Sanierung zu entrichten. Gem. § 154 Abs. 3 Baugesetzbuch kann die Gemeinde die Ablösung im Ganzen vor Abschluss der Sanierung zulassen. Auf die Nutzung dieser Möglichkeit haben sich die Parteien mit der</p>

<p>Gez. Eigentümer Halle 400</p>	<p>im Kaufvertrag integrierten Ablösevereinbarung über das Grundstücks der Halle 400 verständigt. Insofern werden nach Abschluss der Sanierung keine weiteren Ausgleichsbeträge für das Grundstück der Halle 400 erhoben, sofern nicht unvorhersehbare und/ oder weitreichende Änderungen der dieser Vereinbarung zu Grunde liegenden Voraussetzungen eintreten. Dieser Fall ist derzeit nicht erkennbar.</p>
----------------------------------	---

SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG

Stellungnahme vom 17.08.2017	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Sehr geehrter Herr Horstmeyer, sehr geehrte Damen und Herren, für die Übersendung der Unterlagen zur Fortschreibung der Sanierungsrahmenplanung sagen wir herzlichen Dank und nehmen hierzu wie folgt Stellung:</p>	
<p>Die SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG ist als Eigentümerin und Betreiberin des Norwegenkais, des Schwedenkais und der Eisenbahninfrastruktur am Bahnhofskai und Schwedenkai von den Planungen betroffen. Derzeit liegen in dem betreffenden Gebiet rechtskräftige Bebauungspläne vor, die Nutzungen als Kerngebiet ausweisen.</p>	
<p>Dem aktuellen Entwurf des Erläuterungsberichtes zum Sanierungsrahmenplan 2017 entsprechend gehen wir davon aus, dass diese Bebauungspläne Bestand haben und nicht geändert werden sollen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist keine Änderung der Bebauungspläne geplant.</p>

<p>Bei den vorgenannten Hafenanlagen handelt es sich im öffentliche Handelshafenanlagen. Auch die Eisenbahnanlagen sind öffentliche Eisenbahninfrastrukturanlagen. Es besteht hier als ein Vorbelastung des Plangebietes durch Verkehrslärm aufgrund der Hafen und Eisenbahnanlagen – wobei zu beachten ist, dass die Auslastung und dementsprechend die Immission der Anlagen teils stark variieren. In jedem Fall und auch wenn eine Änderung der Bebauungspläne vorgesehen sein sollte, ist sicherzustellen – z.B. durch hinreichende Festlegungen von Schallschutzmaßnahmen, welche als Erschließungsmaßnahmen auf die künftigen Eigentümer umgelegt werden könnten -, dass die Umsetzung der Rahmenplanung, insbesondere die angedachte Wohnbebauung keine unmittelbaren oder mittelbaren negativen Auswirkungen auf den Betrieb des Handelshafens und der Eisenbahninfrastruktur haben wird. Einschränkungen und Nachteile jeder Art für die SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG als Betreibern des Hafens und der Eisenbahn müssen ausgeschlossen sein.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Einschränkungen für den Hafen – und Eisenbahnbetrieb durch die Umsetzung der Rahmenplanung sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Abhilfe wird durch die Anordnung weniger schutzbedürftiger Nutzungen zu Lärmemissionsquellen (z.B. Parkhaus auf Baufeld VII parallel zur Eisenbahntrasse) geschaffen. Wo dies nicht möglich ist, sichern Festsetzungen von Lärmpegelbereichen die Ausführung der Fenster und Außenwandteile nach DIN 4109 .</p>
<p>Zu den Ausführungen zur „Gleiserweiterung westliches Hörnufer“ auf S. 6, Abs. 1, Satz 2 schlagen wir folgende Umformulierung vor.: „Ziel ist die Realisierung eines dritten Rangier- und Abstellgleises und eines Wartungsweges aufgrund steigender Umschlagsmengen von Gütern über den Schwedenkai und der verstärkten Nutzung des vergleichsweise umweltfreundlichen Schienenweges für deren landseitigen Vor- und Nachlauf.“</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Mit Datum vom 31.07.2018 wurde die Sanierungssatzung für das westliche Hörnufer aufgehoben, da die Sanierungsziele in diesem Bereich umgesetzt sind.</p>
<p>Zu Seite 7, 1. Absatz weisen wir darauf hin, dass im Einvernehmen mit der Landeshauptstadt Kiel/ Stadtplanung eine Rückzahlung von Fördermitteln aufgrund des Rückbaus der Baumreihe und damit ein finanzieller Schaden nach Möglichkeit gerade vermieden werden soll. Dis soll durch adäquate gestalterische Kompensationsmaßnahmen für die entfallende Baumreihe, z.B. durch Ersatzpflanzungen, erreicht werden. Die SEEHAFEN KIEL bringt sich bereits gegenwärtig aktiv in diesen Prozess ein. Vor diesem Hintergrund schlagen wir folgende Umformulierung des letzten Satzes (nach „...erreiche.“) vor:</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Mit Beschluss der Ratsversammlung vom 05.07.2018 wurde der Errichtung eines 3. Gleises am westlichen Hörnufer auch vor dem Hintergrund einer möglichen Rückzahlung von Fördermitteln zugestimmt. Die gestalterische Kompensation ist nachrichtlich im Gestaltungsplan dargestellt. Die durch die Baumaßnahme „3. Gleis“ nicht unmittelbar betroffene wasserseitige Baumreihe konnte sich leider nicht erwartungsgemäß entwickeln und entfaltet ihre stadträumliche Wirkung daher nur unzureichend.</p>

„Die Zustimmung zu dieser Maßnahmen **macht** aufgrund der bestehenden Zweckbindung für die mit Städtebauförderungsmitteln hergestellten Flächen in diesem Bereich **entsprechende gestalterische Kompensationsmaßnahmen durch die** Landeshauptstadt Kiel **bzw. den** Vorhabensträger **erforderlich, um eine Rückzahlung von Fördermitteln zu vermeiden. Entsprechende planerische Konzepte werden von der SK in Abstimmung mit der LHK (Stadtplanung) erarbeitet.“**

Wir bitten Sie, unsere Anmerkungen im weiteren Fortgang zu berücksichtigen und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Gez. SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG

Die SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG ha sich dazu verpflichtet, diese Bäume 1:1 an Ort und Stelle zu pflanzen. Durch die Einbringung eines ausreichend bemessenen Substrats in den Baumscheiben und die Anbringung eines Baumrostes mit einem Baumschutzgitter, wird die optimale Entwicklung der Bäume sichergestellt.

Ifd. Nr.	Beteiligte	beteiligt	Antwort	mit Anregungen und Hinweisen	ohne A + H / Belange nicht berührt
BEHÖRDEN UND SONSTIGE TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE					
1.	Der Ministerpräsident des Landes Schleswig-Holstein; Staatskanzlei, Abteilung Landesplanung (StK 3) Düsternbrooker Weg 104, 24105 Kiel	19.07.	/		
2.	Deutsche Telekom Technik Fackenburger Allee 31, 23554 Lübeck	19.07.	18.08.2017	X	
3.	Kirchenkreis Altholstein Fachbereich Immobilienwirtschaft Martensdamm 2, 24103 Kiel	19.07.	/		
4.	Landesamt für Denkmalpflege Wall 47/51, 24103 Kiel	19.07.	/		
5.	Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein Hamburger Chaussee 25, 24220 Flintbek	19.07.	10.08.2017		X
6.	Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Kiel Postfach 26 40 24025 Kiel	19.07.	17.08.2017	X	
7.	Handwerkskammer Lübeck Postfach 13 85, 23503 Lübeck	19.07.	01.08.2017	X	
8.	Landeshauptstadt Kiel, Eigenbetrieb Beteiligungen, ÖPNV Betrieb und Planung Holstenstraße 106-108, 24103 Kiel	19.07.	27.07.2017	X	
9.	Stadtwerke Kiel AG Postfach 41 60, 24040 Kiel	19.07.	09.08.2017	X	

Ifd. Nr.	Beteiligte	beteiligt	Antwort	mit Anregungen und Hinweisen	ohne A + H / Belange nicht berührt
BEHÖRDEN UND SONSTIGE TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE					
10.	Umweltschutzamt - Untere Naturschutzbehörde- - Wasserbehörde - - Immissionsschutz - - Umweltprüfung - - Energie/ Klimaschutz -	19.07.	21.08.2017/ 22.08.2017	X	
11.	Landeskriminalamt Kampfmittelräumdienst, Sachgebiet 323 Mühlenweg 166, 24116 Kiel	19.07.	07.08.2017	X	
12.	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Standort Itzehoe Postkamp 26, 25524 Breitenburg	19.07.	09.08.2017	X	
13.	Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein Grüner Kamp 15-17, 24768 Rendsburg	19.07.	11.08.2017		X
14.	Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein; Straßenbau/ Straßenplanung - Ref. 41- über Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein Postfach 180, 24757 Rendsburg	19.07.	17.08.2017	X	
15.	Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein Verkehrspolitik, Eisenbahn, Luftfahrt, Häfen, Schifffahrt Öffentlicher Personennahverkehr - Ref. VII 43,44 und 45- Düsternbrooker Weg 92, 24105 Kiel	19.07.	17.08.2017	X	

lfd. Nr.	Beteiligte	beteiligt	Antwort	mit Anregungen und Hinweisen	ohne A + H / Belange nicht berührt
BEHÖRDEN UND SONSTIGE TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE					
16.	Handelsverband Nord e.V. Hopfenstraße 65, 24108 Kiel	19.07.	31.07.2017		X
17.	Eisenbahn – Bundesamt, Außenstelle Hamburg Schanzenstr. 80, 20357 Hamburg	19.07.	25.07.2017	X	
18.	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein - Landeseisenbahnverwaltung - Schanzenstr. 80, 20357 Hamburg	19.07.	26.07.2017	X	
19.	Hauptzollamt Kiel Postfach 23 80, 24022 Kiel	19.07.	/		
20.	Bundespolizeiinspektion Kiel Lessingplatz 2, 24116 Kiel	19.07.	/		
21.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck Moltkestr. 17, 23566 Lübeck	19.07.	26.07.2017	X	
22.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Nord Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg	19.07.	05.10.2017		X
23.	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein Obere Denkmalschutzbehörde Brockdorff-Rantzeu-Str. 70, 24837 Schleswig	19.07.	27.07.2017	X	
24.	Landesbetrieb Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein, Betriebsstätte Kiel Postfach 4180, 24040 Kiel	19.07.	14.08.2017	X	

lfd. Nr.	Beteiligte	beteiligt	Antwort	mit Anregungen und Hinweisen	ohne A + H / Belange nicht berührt
BEHÖRDEN UND SONSTIGE TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE					
25.	Ministerium für Soziales, Gesundheit, Jugend, Familie und Senioren Düsternbrooker Weg 92, 24105 Kiel	19.07.	/		
26.	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. – Kreisgruppe Kiel – Olshausenstraße 12, 24118 Kiel	19.07.	08.08.2017	X	
27.	NABU Schleswig-Holstein Färberstraße 51, 24534 Neumünster	19.07.	/		
28.	<u>Nachrichtlich</u> Ministerium für Inneres ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein Städtebau und Ortsplanung, Städtebaurecht - IV 26 – Düstenbrooker Weg 92, 24105 Kiel Hinweis: Aufgrund eines technischen Fehlers wurden die Unterlagen erst am 10.08.2017 versandt	10.08.			
	GESAMT	28/28	21/28	17/28	4/28

Nr	Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme der Verwaltung
2	Deutsche Telekom Technik	
	<p>Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) – als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG – hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Recht und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung [Anm.: Sanierungsgebiet Kiel – Hörnbereich: Fortschreibung der städtebaulichen Planung] nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>(1) Gegen die o.a. Planung haben wir keine Bedenken,</p> <p>(2) Wir bitten aber folgenden Hinweis zu beachten: Sämtliche Änderungen an Anlagen der Telekom Deutschland GmbH, die aufgrund von Baumaßnahmen in einem förmlich festgelegten Entwicklungs-/Sanierungsgebiet durch damit zusammenhängende Arbeiten erforderlich werden, werden kostenpflichtig und somit dem Veranlasser in Rechnung gestellt.</p> <p>(3) Eigene Maßnahmen seitens der Telekom sind zur Zeit nicht geplant.</p>	<p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(2) Dem Hinweis wird nicht gefolgt, auf die gesetzliche Regelung § 150 Baugesetzbuch wird verwiesen.</p> <p>(3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
6	Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Kiel	
	<p>(1) Insgesamt hat die IHK zu Kiel gegen die Planungen keine Bedenken, da die Fläche sich mit den aktuellen Quoten für Gewerbe- bzw. Wohnnutzung augenscheinlich nur sehr schwer entwickeln lässt. Aus diesem Grund und weil der Bedarf an Wohnungen in der Stadt wächst, scheint die Verdopplung des Anteils für Wohnnutzung vertretbar, zumal die Gewerbenutzung ja immer noch den Nutzungsschwerpunkt darstellt.</p> <p>(2) In diesem Zusammenhang begrüßen wir ausdrücklich, dass die geplanten Kindertagesstätten auch Belegplätze für die anzusiedelnden Unternehmen bereithalten sollen und damit die gewerbliche Entwicklung des Gebietes unterstützen werden. Hier wird es darum gehen, den Bedarf im Gespräch mit den ansiedlungsbereiten Unternehmen genau</p>	<p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>auszuloten, sodass die bislang geplanten 2 x 3 Gruppen nicht als gesetzt, sondern als erste Bedarfsschätzung betrachtet werden sollten, die an den tatsächlichen Bedarf vor allem aus den Unternehmen noch anzupassen sein wird.</p> <p>(3) Kritisch sei in Bezug auf die geplanten sozialen Einrichtungen wie diese Kitas angemerkt, dass sie zur Gänze der gewerblichen Nutzung zugeschlagen werden sollen. Dadurch sinkt die Quote der gewerblichen Nutzung „im engeren Sinne“ noch unter die angegebenen 65 Prozent. Wir regen daher an, den sozialen Nutzungen eine eigene Nutzungsquote derart zuzuweisen, dass die gewerbliche Quote effektiv nicht unter die angestrebten 65 Prozent fällt.</p> <p>(4) Ausdrücklich begrüßt die IHK zu Kiel die Pläne, an der Westkante des Hörnbeckens ein drittes Rangier- und Abstellgleis sowie einen Wartungsweg zu schaffen. Die erfreuliche Entwicklung des Kieler Hafens sowie insbesondere der Verkehre von und nach Schweden machen diese Kapazitätsausweitung unumgänglich. Sie sind Voraussetzung für die Weiterentwicklung dieser für unsere Stadt so wichtigen Verbindung und Kiels als Hafenstadt.</p>	<p>(3) Dem Hinweis wird gefolgt, Gemeinbedarfseinrichtungen (wie z.B. Kindertagesstätten) werden gesondert ausgewiesen. Die Nutzungsquote von 65 % Gewerbe und 35 % Wohnen gilt nur für den Bereich Baufeld I bis einschließlich Baufeld XII aufgrund der Bindungen aus erhaltenen EU- Fördermitteln aus dem Programm EFRE. Im übrigen Gebiet ist eine standortgerechte Nutzung gemäß der Festsetzungen der Bebauungspläne möglich.</p> <p>(4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
7	Handwerkskammer Lübeck	
	<p>(1) nach Durchsicht der uns übersandten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass in obiger Angelegenheit [Anm. Stellungnahme, Sanierungsgebiet Hörnbereich der Landeshauptstadt Kiel] aus der Sicht der Handwerkskammer Lübeck keine Bedenken vorgebracht werden.</p> <p>(2) Sollten durch die Flächenfestsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung betroffener Betriebe erwartet.</p>	<p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Derartige Auswirkungen sind derzeit</p>

		nicht zu erwarten.
8	Landeshauptstadt Kiel, Eigenbetrieb Beteiligungen, ÖPNV Betrieb und Planung	
	<p>Im Punkt 7.2 des Erläuterungsberichts heißt es:</p> <p>„Die Anbindung an den ÖPNV ist fußläufig über die Haltestelle Gablenzstraße, KVG-Betriebshof Wertstraße und den Hauptbahnhof sichergestellt. Aktuell werden bereits zwei Bushaltestellen („Gablenzbrücke“ und „Wertstraße“) in der Nähe der Kai City bedient. Die Bushaltestelle im Gaardener Ring wird zur Zeit noch nicht bedient, sollte aber spätestens mit der Fertigstellung weiterer Gebäude auf den Baufeldern angefahren werden.“</p> <p>Hierzu stellen wir Folgendes fest:</p> <p>Wie richtig dargestellt, sind die Haltestellen „Gahlenstraße“, „KVG-Betriebshof Wertstraße“ und eingeschränkt auch „Hauptbahnhof“ fußläufig zu erreichen.</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Direkt angrenzend an den südwestlichen Teil des Gebietes liegt außerdem die Haltestelle „Adolf-Westphal-Straße“. Wir bitten, diese in die Aufzählung mit aufzunehmen. (2) Aus allen Teilen des Sanierungsgebietes ist mindestens eine der genannten Haltestellen mit einem Weg von unter 400 m erreichbar. Dieses halten wir nach wie vor für angemessen und ausreichend. (3) Die geforderte Bedienung der neuen Haltestellen im Gaardener Ring (deren Planung und Bau im übrigen völlig unabgestimmt mit dem ÖPNV-Aufgabenträger bzw. den Verkehrsunternehmen erfolgt ist) sehen wir daher kritisch, zumal im Weiteren ausgeführt wird, (4) dass im gesamten Gaardener Ring eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden soll. Daraus würde nämlich zwingend eine rechts-vor-links Vorfahrtsregelung im gesamten Bereich folgen. Da dieses zu einem ständigen Beschleunigen und Abbremsen führt, ist eine sinnvolle Bedienung mit dem ÖPNV dann nicht mehr möglich. 	<ol style="list-style-type: none"> (1) Dem Hinweis wird gefolgt, die Aufzählung wird entsprechend ergänzt. (2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. (3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bereits der abgestimmte und vom Rat beschlossene Rahmenplan 1995 sah diese Haltestelle vor. (4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, in begründeten Ausnahmefällen, z. B. ÖPNV-Vorrang, kann davon abgewichen werden.

<p>(5) Ausgehend von Tempo 30, einer zusätzlichen Haltestelle und zweimaligen Abbiegens an des Lichtsignalanlagen würde sich der Fahrweg einer über den Gaardener Ring verschwenkten Buslinie (infrage käme hier heute nur die Linie 100) um mind. 2 Minuten verlängern. Abgesehen vom steigenden Aufwand (notwendige Einplanung zusätzlicher Fahrzeuge und Personale in die Umläufe) wäre hier – kurz vor dem Hauptbahnhof bzw. der Innenstadt – eine Verlängerung des Weges in die Innenstadt in beide Richtungen um jeweils 2 Minuten für alle Fahrgäste der Linie aus Gaarden, Ellerbek, Wellingdorf, Heikendorf, Laboe usw. die Konsequenz.</p> <p>(6) Bei der planerischen Bewertung einer Bedienung der Haltestellen im Gaardener Ring mit dem heutigen ÖPNV-Angebot müssen wir daher aus gesamtstädtischer Sicht nach wie vor feststellen, dass die Nachteile für die Fahrgäste und die Kosten des ÖPNV insgesamt deutlich überwiegen.</p> <p>(7) Wir bitten daher dringend, den letzten oben zitierten Satz zu streichen.</p>	<p>(5) Alle Einmündungen werden als Gehwegüberfahrten geplant und gebaut. Daraus folgt, dass die Verkehrsteilnehmer auf dem Gaardener Ring weiter Vorfahrt haben.</p> <p>(6) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(7) Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Die Haltestelle ist Teil des Verkehrskonzeptes für die Hörn und damit Bestandteil des Rahmenplans. In der Begründung der Beschlussvorlage Drs. Nr. 756 für die Ratsversammlung am 16.11.1995 sogar die Errichtung von 2 Haltepunkten am Gaardener Ring geplant.</p>
<p>9 Stadtwerke Kiel AG</p>	
<p>Die oben aufgeführte „Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung“ im Sanierungsgebiet Hörnbereich haben die Stadtwerke Kiel AG sowie die Fachbereiche der SWKiel Netz GmbH hinsichtlich der stadtwerkeseitigen Versorgungsleitungen und –anlagen geprüft und nehmen wie folgt Stellung:</p> <p>(1) Seitens der Stadtwerke Kiel sind keine Maßnahmen geplant.</p>	<p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>(2) Versorgung: Neu- oder Umbauten sind zusätzlich zum B-Planverfahren, durch Anfragen mit Leistungswerten beim Netzbetreiber (projektinfo@stadtwerke-kiel.de) mindestens 4 Monate vor dem geplanten Baubeginn anzumelden.</p> <p>(3) Allgemeines zu Baumpflanzungen und Abständen: Die Leitungstrassen müssen für uns jederzeit zugänglich sein. Bei Bebauungen und Baumpflanzungen ist ein seitlicher Mindestabstand von 2,0 m zu unseren Versorgungsanlagen einzuhalten. Eine Überbauung der vorhandenen Versorgungsleitungen ist nicht zulässig. Im Bereich unserer Versorgungsleitungen dürfen keine nennenswerten Höhenveränderungen vorgenommen werden.</p>	<p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Vorhabenträger zur Kenntnisnahme weitergeleitet.</p> <p>(3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>10</p>	<p>Umweltschutzamt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Untere Naturschutzbehörde- - Wasserbehörde - - Immissionsschutz - - Umweltprüfung - - Energie/ Klimaschutz - 	
	<p><u>Untere Naturschutzbehörde</u></p> <p>(1) Bei der durch den Bau des dritten Rangiergleises betroffenen Baumreihe ist zu prüfen, ob ein Schutzstatus vorliegt.</p>	<p>(1) Dem Hinweis wird gefolgt. Beide Baumreihen sind als Biotop – Allee gemäß § 21 Abs. 1 Nr. 3 Landesnaturschutzgesetz besonders geschützt. In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde wurden folgende die Ersatzmaßnahmen erarbeitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neupflanzung der östlichen Baumreihe im Verhältnis 1:1 am jetzigen Standort, da die

<p>(2) Die Bäume könnten von ihrer Größe her nach der Satzung zum Schutze des Baumbestandes im Innenbereich der Landeshauptstadt Kiel (Baumschutzsatzung) geschützt sein.</p> <p>(3) Möglicherweise handelt es sich bei diesen Bäumen auch um festgesetzte Ausgleichsbäume, die als Ersatz für andere im Stadtgebiet gefälltten Bäume dort gepflanzt wurden. Dann stehen sie auf jeden Fall unter den Schutz der Baumschutzsatzung, egal welchen Stammumfang sie bereits aufweisen und sind entsprechend den Bestimmungen der Baumschutzsatzung zu behandeln.</p> <p><u>Wasserbehörde</u> Keine Anmerkungen</p> <p><u>Immissionsschutz</u> Keine Anmerkungen.</p>	<p>bisherige Entwicklung der Bäume mangelhaft ist</p> <ul style="list-style-type: none">• Ersatzpflanzung der 40 zu fällenden Bäume der westlichen Baumreihe im Bereich des Parkplatzes Sport- und Freizeitbad. <p>(2) Der Ausgleich erfolgt für den Eingriff in die Allee (s.1).</p> <p>(3) Die Bäume der westlichen Baumreihe sind als Ausgleichsmaßnahme im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 872 gepflanzt worden. Ursprünglich sollten diese 48 Bäume gemäß B-Plan 872 im Mittelstreifen der Kaistraße gepflanzt werden, was aus Platzgründen nicht möglich war. Da diese Baumreihe nun für den Bau eines dritten Gleises größtenteils gefällt werden muss, werden die Bäume der zu ersetzenden östlichen Baumreihe als Ersatzbäume für den B-Plan Nr. 872 bestimmt.</p>
---	---

Energie / Klimaschutz

(4) Wir schlagen vor den Text zum Master 100% Klimaschutz auf Seite 42 (Abschnitt 7.5 Klima- und Umweltschutzbelange letzter Satz) „Derzeit erarbeitet ein Projektteam der Landeshauptstadt Kiel den Masterplan 100 % Klimaschutz. Die Ergebnisse hiervon liegen noch nicht vor und können daher nicht berücksichtigt werden.“ zu ersetzen durch: „Derzeit erarbeitet ein Projektteam der Landeshauptstadt Kiel den Masterplan 100 % Klimaschutz. Die Beschlussfassung durch die Ratsversammlung ist für November 2017 vorgesehen. Aus den bereits vorliegenden Gutachterempfehlungen werden ergänzend zu den bereits berücksichtigten Klimaschutzbelangen (Energetischer Mindeststandard der Landeshauptstadt Kiel, Anschluss an die Fernwärme, Reduzierung des Kfz-Verkehrs und Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Parkraumbewirtschaftung, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge) die Möglichkeiten zur regenerativen Stromerzeugung und die Schaffung neuer Wohnformen bei der Umsetzung einzelner Bauvorhaben zu prüfen sein.“

(4) Der Masterplan 100 % Klimaschutz wurde am 16.11.2017 (Drs.-Nr. 0985/2017) von der Ratsversammlung beschlossen.

Es werden für sechs Handlungsfelder Empfehlungen gegeben. Für die städtebauliche Gesamtmaßnahme Kiel - Hörnbereich sind dabei vier Handlungsfelder und die darin beschriebenen Maßnahmen zu beachten. Im Folgenden werden die Maßnahmen der jeweiligen Handlungsfelder aufgelistet, auf die durch die Sanierungsrahmenplanung Einfluss genommen werden kann.

**Haushalte und Einwohner*innen und
 Gewerbe, Handel, Dienstleistungen**

<u>Maßnahme</u>	<u>Umsetzung Rahmenplanung</u>
Effizienz im Neubau	wird berücksichtigt Beim Verkauf von Grundstücken wird über die Grundstückskaufverträge die Errichtung nach den Energetischen Mindeststandards für Gebäude gefordert.

		Mobilität	
		<u>Maßnahme</u>	<u>Umsetzung Rahmenplanung</u>
		Nutzungsdurchmischung	wird berücksichtigt
		Entwicklung von Bebauung an starken ÖV-Achsen	wird berücksichtigt
		E-Lade-Infrastruktur	wird berücksichtigt
		Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	Reduzierung des KFZ-Verkehrs zur Promenade am Willy-Brandt-Ufer Erschließung der Baufelder in Anordnung zur Haupterschließung des Gebietes
		Parkraumbewirtschaftung	Ein Konzept zur Parkraumbewirtschaftung ist zu entwickeln

	<p><u>Untere Bodenschutzbehörde</u></p> <p>Stellungnahme der unteren Bodenschutzbehörde zu Punkt 4.1:</p> <p>(5) Folgender Satz sollte im letzten Absatz noch eingefügt werden:</p> <p><i>...Hochbauten beseitigt werden müssen. Grundsätzlich gilt, dass im Falle von Nutzungsänderungen oder baulichen Veränderungen (z.B. Entsiegelungen) eine erneute Prüfung mittels Altlasten-Untersuchungen und Bewertung der Gefährdungssituation nicht ausgeschlossen werden kann.</i></p>	<p>Energieversorgung</p> <table border="1" data-bbox="1534 336 2130 727"> <thead> <tr> <th><u>Maßnahme</u></th> <th><u>Umsetzung Rahmenplanung</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Erhöhung des Anteils von Nah- und Fernwärme</td> <td>Anschluss an das Fernwärmenetz ist vorhanden</td> </tr> <tr> <td>Effizienz im Neubau</td> <td>Energetischer Mindeststandard für Gebäude</td> </tr> </tbody> </table> <p>(5) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<u>Maßnahme</u>	<u>Umsetzung Rahmenplanung</u>	Erhöhung des Anteils von Nah- und Fernwärme	Anschluss an das Fernwärmenetz ist vorhanden	Effizienz im Neubau	Energetischer Mindeststandard für Gebäude
<u>Maßnahme</u>	<u>Umsetzung Rahmenplanung</u>							
Erhöhung des Anteils von Nah- und Fernwärme	Anschluss an das Fernwärmenetz ist vorhanden							
Effizienz im Neubau	Energetischer Mindeststandard für Gebäude							
<p>11</p>	<p>Landeskriminalamt Schleswig Holstein</p>							
	<p>(1) in der o. a. Gemeinde/Stadt sind Kampfmittel nicht auszuschließen.</p>	<p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>						

	<p>(2) Vor Beginn von Tiefbaumaßnahmen wie z.B. Baugruben/Kanalisation/Gas/Wasser/Strom und Straßenbau ist die o. a. Fläche/ Trasse gem. Kampfmittelverordnung des Landes Schleswig-Holstein auf Kampfmittel untersuchen zu lassen.</p> <p>(3) Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Dezernat 33, Sachgebiet 331 Mühlenweg 166 24116 Kiel durchgeführt.</p> <p>(4) Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollten, damit Sondier- und Räumungsmaßnahmen in die Baumaßnahmen einbezogen werden können.</p>	<p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Vorhabenträger zur Kenntnisnahme weitergeleitet.</p> <p>(3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und die Vorhabenträger informiert.</p>
<p>12</p>	<p>Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen, Standort Itzehoe</p>	
	<p>(1) auf der Grundlage der von Ihnen zur Verfügung gestellten Angaben habe ich eine Überprüfung des angefragten Gebiets durchgeführt. Der beigefügten Anlage können Sie die Namen und Anschriften der in dem ermittelten Koordinatenbereich tätigen Richtfunkbetreiber entnehmen. Durch deren rechtzeitige Einbeziehung in die weitere Planung ist es ggf. möglich, Störungen des Betriebs von Richtfunkstrecken zu vermeiden.</p> <p>(2) Ich empfehle Ihnen, die Informationen zur Bauleitplanung im Zusammenhang mit Richtfunkstrecken sowie die zusätzlichen Hinweise auf der Internetseite der Bundesnetzagentur www.bundesnetzagentur.de/bauleitplanung im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.</p> <p>(3) Gemäß § 16 Abs. 4 Satz 2 BDSG weise ich darauf hin, dass Sie nach § 16 Abs. 4 Satz 1 BDSG die in diesem Schreiben übermittelten personenbezogenen Daten grundsätzlich nur für den Zweck verarbeiten oder nutzen dürfen, zu dessen Erfüllung sie Ihnen übermittelt werden.</p> <p>(4) Die von Ihnen angefragte Standortplanung befindet sich im Schutzbereich einer Mess-einrichtung des Prüf- und Messdienstes der Bundesnetzagentur. Deshalb habe ich Ihre</p>	<p>(1) Dem Hinweis wird gefolgt. Es wurden sechs Richtfunkbetreiber benannt. Diese wurden mit Schreiben vom 04.09.2017 mit der Bitte um Prüfung, ob durch die die Planung Störungen für ihren Betrieb von Richtfunkstrecken zu vermuten sind, beteiligt. Es wurden keine Hinweise auf Beeinträchtigungen gegeben.</p> <p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, es ist kein Bauleitplanverfahren geplant.</p> <p>(3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Ein Schreiben der Bundesnetzagentur Referat 511</p>

	<p>Anfrage zur ergänzenden Prüfung weitergeleitet an die Bundesnetzagentur Referat 511 (5110-5) Canisiusstr. 21 55122 Mainz. Durch das Referat 511 wird noch untersucht, ob die notwendigen Schutzabstände zu den vorhandenen funktechnischen Messeinrichtungen der Bundesnetzagentur eingehalten werden. Sollten hier noch besondere Festlegungen zu berücksichtigen sein, werden Sie darüber in einem gesonderten Schreiben in Kenntnis gesetzt.</p> <p>Sollten Ihrerseits noch Fragen offen sein, so steht Ihnen für Rückfragen die Bundesnetzagentur, Referat 226 (Richtfunk), unter der o. a. Telefonnummer zur Verfügung.</p>	<p>ist nicht eingegangen.</p>
<p>14 + 15</p>	<p>Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein; Straßenbau/ Straßenplanung - Ref. 41- über Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Postfach 180, 24757 Rendsburg</p> <p>Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein Verkehrspolitik, Eisenbahn, Luftfahrt, Häfen, Schifffahrt Öffentlicher Personennahverkehr - Ref. VII 43,44 und 45-, Düsternbrooker Weg 92, 24105 Kiel</p>	
	<p>(1) Gegen die Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung zum Sanierungsgebiet Kiel – Hörnbereich bestehen in verkehrlicher und straßenbaulicher Hinsicht keine Bedenken.</p> <p>Das Referat Häfen, Schifffahrt meines Hauses nimmt wie folgt Stellung:</p> <p>(2) Die SEEHAFEN Kiel GmbH & Co. KG ist als Eigentümerin und Betreiberin des Norwegenkais, des Schwedenkais und der Eisenbahninfrastruktur am Bahnhofskai und Schwedenkai von den Planungen betroffen.</p> <p>(3) Derzeit liegen in dem betreffenden Gebiet die rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 814 und 841 vor, die die Nutzungen als Kerngebiet ausweisen. Dem aktuellen Entwurf des Erläuterungsberichtes zum Sanierungsrahmenplan 2017 entsprechend gehen wir davon aus, dass diese Bebauungspläne Bestand haben und nicht geändert werden sollen.</p> <p>(4) Bei den o.g. Hafenanlagen handelt es sich um öffentliche Handelshafenanlagen. Auch die Eisenbahnanlagen sind öffentliche Eisenbahninfrastrukturanlagen. Es besteht hier also eine Vorbelastung des Plangebietes durch Verkehrslärm aufgrund der Hafen- und Eisenbahnanlagen – wobei zu beachten ist, dass die Auslastung und dementsprechend</p>	<p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die SEEHAFEN Kiel GmbH & Co. KG wurde gem. § 137 Baugesetzbuch beteiligt.</p> <p>(3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, die geäußerte Annahme ist korrekt.</p> <p>(4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

	<p>die Immission der Anlagen teils stark variieren. In jedem Fall und auch wenn eine Änderung des Bebauungspläne vorgesehen sein sollte, ist sicherzustellen – z.B. durch hinreichende Festlegungen von Schallschutzmaßnahmen, welche als Erschließungsmaßnahmen auf die künftigen Eigentümer umgelegt werden könnten -, dass die Umsetzung der Rahmenplanung, insbesondere die angedachte Wohnbebauung unmittelbaren oder mittelbaren negativen Auswirkungen auf den Betrieb des Handelshafens und der Eisenbahninfrastruktur haben wird.</p> <p>(5) Einschränkungen und Nachteile jeder Art für die SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG als Betreiberin des Hafens und der Eisenbahn müssen ausgeschlossen sein.</p>	<p>(5) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, aktuell sind durch die Planungen keine Einschränkungen zu erwarten.</p>
<p>17</p>	<p>Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg, Schanzenstr. 80, 20357 Hamburg</p>	
	<p>(1) Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEWVG) berührt.</p> <p>(2) Innerhalb der Grenzen des Untersuchungsgebietes befinden sich - soweit erkennbar - keine Eisenbahnstrecken bzw. Eisenbahninfrastrukturanlagen für die eine Eisenbahn des Bundes (DB Netz AG oder DB Station&Service AG) Eisenbahninfrastrukturbetreiberin ist.</p> <p>(3) Nach den Plänen der Anlagen 3 und 4 wird dem Hbf. Kiel eine „Verkehrerschließung“ zugeordnet, das ist nicht zu beanstanden.</p> <p>(4) Innerhalb des Gebietes befinden sich jedoch Infrastrukturanlagen von nicht bundeseigenen Eisenbahnen. Auch die textlichen Aussagen und zeichnerische Darstellungen zur „Gleiserweiterung“ betreffen Belange nicht bundeseigener Eisenbahnen in behördlicher Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein. Nach dem Verteiler haben Sie den Lan-</p>	<p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, eine Stellungnahme des Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Landes-eisenbahnaufsicht liegt unter Nr. 18. vor.</p>

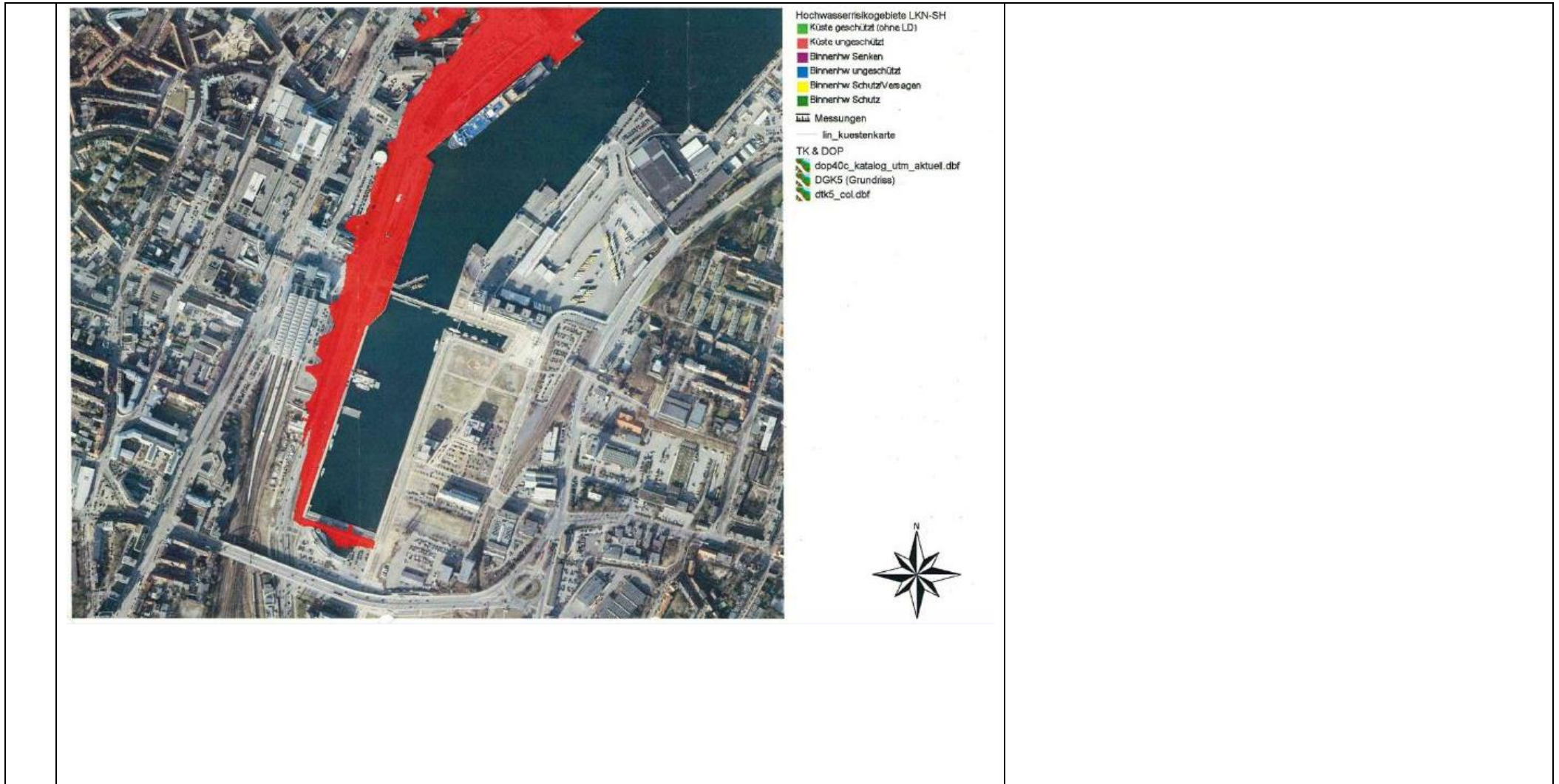
	<p>desbetrieb für Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Landeseisenbahnaufsicht, in das Verfahren eingebunden. Bitte erwarten Sie von dort eine Stellungnahme.</p> <p>(5) Soweit nicht bereits geschehen, ist der Deutschen Bahn AG Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Die DB AG wird Ihnen auch Auskunft zu ihren Planungen und Planungsabsichten geben können. Stellungnahmen koordinierende Stelle ist die DB Immobilien Region Nord, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg.</p> <p>(6) Die Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes berührt oder ersetzt nicht die Stellungnahme der Deutschen Bahn AG.</p>	<p>(5) Dem Hinweis wird gefolgt, die Deutsche Bahn AG wurde beteiligt. Gem. Auskunft per Mail vom 05.10.2017 liegen die Bahnanlagen der DB AG ca. 150 m entfernt, so dass keine Betroffenheit durch die Planungen im Sanierungsgebiet besteht.</p> <p>(6) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>18</p>	<p>Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein - Landeseisenbahnverwaltung - Schanzenstr. 80, 20357 Hamburg</p>	
	<p>(1) Das Sanierungsgebiet grenzt an die öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen der Strecke Kiel Hbf - Seefischmarkt (Ostuferbahn) und der Gleisanlage zum bzw. am Schwedenkai des nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens SEEHAFEN KIEL GmbH & Co.KG. Daher werden Belange des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein als zuständiger Eisenbahnaufsichts- und genehmigungsbehörde berührt. Über den aktuellen Planungsstand hinsichtlich des Neubaus eines dritten Rangiergleises am Bahnhofskai wurde ich von der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG mit E-Mail vom 03.01.2017 informiert. Aus eisenbahntechnischer Sicht besteht grundsätzliches Einverständnis mit dem Planungsstand.</p> <p>(2) Ein planrechtliches Genehmigungsverfahren im Sinne des § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist nach meinem Kenntnisstand bis dato nicht eingeleitet.</p> <p>(3) Zusätzlich merke ich an, dass seitens der Landeshauptstadt Kiel bisher keine Beteiligung der Landeseisenbahnverwaltung hinsichtlich der Bebauungspläne 814 und 841 veranlasst wurde, und verweise zu dem Bebauungsplan Nr. 871 auf meine Stellungnahme vom 22.06.2012.</p>	<p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Zuständigkeit liegt bei der SEEHAFEN Kiel GmbH & Co.KG</p> <p>(3) Das Bauleiplanverfahren für die Bebauungspläne Nr. 814 und 841 wurde in den 1990er Jahren bereits durchgeführt und abgeschlossen. Das zuständige Eisenbahn-Bundesamt</p>

	<p>(4) An den sich aus den Sanierungsmaßnahmen späterhin ggf. entwickelnden Neuaufstellungen bzw. Änderungen von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen im Bereich der Bahnanlagen der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG bitte ich mich zu beteiligen.</p>	<p>wurde bei beiden Verfahren beteiligt. Die geäußerten Hinweise wurden berücksichtigt.</p> <p>(4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Derzeit sind keine Neuaufstellungen bzw. Änderungen der genannten Pläne vorgesehen. Sollte es hierzu kommen, findet im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften ein Beteiligungsverfahren statt.</p>
<p>21</p>	<p>Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Lübeck, Moltkestr. 17, 23566 Lübeck</p>	
	<p>(1) gegen die o.g. Rahmenplanung habe ich grundsätzlich keine Bedenken. Zur Wahrnehmung meiner Belange bitte ich folgendes in die Rahmenplanung aufzunehmen:</p> <p>(2) Für die Errichtung baulicher Anlagen jeglicher Art wie z.B. Stege, Brücken, Bühnen, Bogenliegeplätze usw., die sich über die Mittelwasserlinie hinaus in den Bereich der Bundeswasserstraße erstrecken, ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) erforderlich.</p> <p>(3) Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art dürfen gemäß § 34 Abs. (4) des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) in der derzeit gültigen Fassung weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung beeinträchtigen, deren Betrieb behindern oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anders irreführen oder behindern. Wirtschaftswerbung in Verbindung mit Schifffahrtszeichen ist unzulässig.</p> <p>(4) Von der Wasserstraße aus sollen ferner weder rote, gelbe, grüne, blaue noch mit Natriumdampf-Niederdrucklampen direkt leuchtende oder indirekt beleuchtete Flächen sichtbar sein.</p>	<p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im weiteren geprüft.</p> <p>(2) Dem Hinweis wird gefolgt.</p> <p>(3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und den entsprechenden Vorhabenträgern zur Kenntnis gegeben.</p> <p>(4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

	(5) Anträge zur Errichtung von Leuchtreklamen usw. sind dem WSA Lübeck daher zur fachlichen Stellungnahme vorzulegen.	(5) Dem Hinweis wird gefolgt.
23	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein, Obere Denkmalschutzbehörde, Brockdorff-Rantzau-Str. 70, 24837 Schleswig	
	<p>(1) Wir können zurzeit keine Auswirkungen auf archäologische Kulturdenkmale gern. § 2 (2) DSchG in der Neufassung vom 30.12.2014 durch die Umsetzung der vorliegenden Planung feststellen. Daher haben wir keine Bedenken und stimmen den vorliegenden Planunterlagen zu.</p> <p>(2) Darüber hinaus verweisen wir auf § 15 DSchG: Wer Kulturdenkmale entdeckt oder findet, hat dies unverzüglich unmittelbar oder über die Gemeinde der oberen Denkmalschutzbehörde mitzuteilen. Die Verpflichtung besteht ferner für die Eigentümerin oder den Eigentümer und die Besitzerin oder den Besitzer des Grundstücks oder des Gewässers, auf oder in dem der Fundort liegt, und für die Leiterin oder den Leiter der Arbeiten, die zur Entdeckung oder zu dem Fund geführt haben. Die Mitteilung einer oder eines der Verpflichteten befreit die übrigen. Die nach Satz 2 Verpflichteten haben das Kulturdenkmal und die Fundstätte in unverändertem Zustand zu erhalten, soweit es ohne erhebliche Nachteile oder Aufwendungen von Kosten geschehen kann. Diese Verpflichtung erlischt spätestens nach Ablauf von vier Wochen seit der Mitteilung. Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit.</p>	<p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und den Vorhabenträgern mitgeteilt.</p>
24	Landesbetrieb Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein, Betriebsstätte Kiel Postfach 4180, 24040 Kiel	
	<p>Das vom Landtag verabschiedete Gesetz zur Änderung des Landeswassergesetzes (LWG) vom 1.8.2016 ist am 9.9.2016 in Kraft getreten (GVOBl. Schl.-H. S. 680). Das Änderungsgesetz verfolgt das Ziel, vor dem Hintergrund der Hochwasser- und Sturmflutereignisse der letzten Jahre einen Beitrag zu einem nachhaltigen Küsten- und Hochwasserschutz, insb. durch strengere Vorgaben an Bauvorhaben in den gemäß der „Richtlinie über die Bewertung und das Management von Hochwasserrisiken“ (Richtlinie 2007/60/EG - HWRL) identifizierten Risikogebieten, zu leisten. Die HWRL verfolgt den Zweck, die Hochwasserrisiken zu reduzieren und die Hochwasservorsorge (Eigenvorsorge der Kommunen und der betroffenen Bürger) und das Risikomanagement zu verbessern.</p>	

<p>(1) Innerhalb des Plangebietes liegen im westlichen und nördlichen Bereich Flächen im Hochwasserrisikogebiet (siehe Anlage 1). Für diese Gebiete gilt ein Bauverbot gem. § 80 Abs. 1 Nr. 4 Landeswassergesetz (LWG). Derzeit werden hier aber keine baulichen Anlagen geplant.</p> <p>(2) In Umsetzung der HWRL werden durch die Länder Risikogebiete gemäß § 73 Abs. 1 WHG durch ihre Veröffentlichung in Hochwassergefahrenkarten nach § 74 Abs. 1 WHG ausgewiesen. Diese befinden sich sowohl in Küstennähe (Risiko von Sturmfluten) als auch entlang von Flussläufen (Risiko von Flusshochwasser). Die für Schleswig-Holstein bestimmten Hochwasserrisikogebiete sind auf dem Hochwasserkartenportal unter www.hochwasserkarten.schleswig-holstein.de einsehbar. Weiterführende Ausführungen zu den Hochwasserrisikogebieten in den Flussgebietseinheiten sind unter www.hwrl.schleswig-holstein.de einsehbar. Unabhängig von den in den Hochwasserrisikomanagementplänen für einzelne Risikogebiete konkret benannten Maßnahmen ist den in diesen Plänen generell aufgeführten Zielen zur</p> <ul style="list-style-type: none">• Vermeidung neuer Risiken• Reduktion bestehender Risiken• Minderung der Schadenspotenziale sowie• dem hochwasserangepassten Planen, Bauen und Sanieren <p>von den Verwaltungen des Landes, der Kreise und der Gemeinden generell Rechnung zu tragen. Diese generellen Zielstellungen stecken insoweit auch den Rahmen für die Anwendung der Regelungen des LWG ab. Ergänzend hierzu sind die Gemeinden aufgrund der Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB) gehalten, die in den Hochwassergefahren- und Hochwasserrisikokarten dokumentierten Risiken bei der Wahrnehmung der ihnen zustehenden Planungskompetenz zu berücksichtigen. Entsprechend § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Aufstellung und Fortschreibung von Bauleitplänen die den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entgegenstehenden sowie die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung beeinträchtigenden Hochwasserrisiken planerisch als Selbstverwaltungsaufgabe zu bewältigen. Dementsprechend sollen nach § 5 Abs. 4a sowie nach § 9 Abs. 6a BauGB die Risikogebiete i. S. von § 73 Abs. 1 im Flächennutzungs- und Bebauungsplan vermerkt werden.</p>	<p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	---

<p>(3) Das Plangebiet grenzt an Küstenabschnitte und ans Küstengewässer. Daraus folgt, dass gem. § 77 LWG die Errichtung, Beseitigung oder wesentliche Änderung von Küstenschutzanlagen wie Lahnungen, Buhnen, Mauern, Deckwerken, Sielen, Schleusen, Dämmen, Vor- und Aufspülungen und Aufschüttungen von Sand zu Küstenschutz Zwecken und sonstigen Anlagen (wie Brücken, Treppen, Stege, Pfahlwerke, Zäune, Rohr- und Kabelleitungen oder Wege sowie Vorhaben zur Landgewinnung am Meer) an der Küste oder im Küstengewässer der Genehmigung der unteren Küstenschutzbehörde bedürfen. Auch hier sind derzeit keine baulichen Veränderungen geplant.</p> <p><u>Hinweise</u></p> <p>(4) Vorsorglich weise ich darauf hin, dass eine rechtskräftige Bauleitplanung, die unter Beteiligung der zuständigen Küstenschutzbehörde aufgestellt wurde, nicht für den Einzelfall erforderliche küstenschutzrechtliche Genehmigungen nach Landeswassergesetz ersetzt. Ich bitte mich entsprechend zu beteiligen.</p> <p>(5) Aufgrund dieser Stellungnahmen können Schadenersatzansprüche gegen das Land Schleswig-Holstein nicht geltend gemacht werden. Eine Verpflichtung des Landes Schleswig-Holstein zum Schutz der Küste und zum Hochwasserschutz sowie eine Entschädigung bei Hochwasser- und Eisschäden besteht nicht.</p> <p>Anlage: 1</p>	<p>(3) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(5) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
---	--



26	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. – Kreisgruppe Kiel – , Olshausenstraße 12, 24118 Kiel
	<p>(1) Die BUND-Kreisgruppe begrüßt die geplante Nutzung des Hörnbereichs.</p> <p>(2) Wir stimmen (zähneknirschend) der Fällung der 2. Baumreihe im Bereich des Bahnhofskais zu, da wir die höhere Gewichtung des Schienengüterverkehrs gegenüber der Straße anerkennen.</p> <p>(3) Um die Aufenthaltsqualität der gegenüberliegenden Promenade nicht zu schmälern und auch die Lärmbelastung für die neuen Wohnquartiere möglichst niedrig zu halten, sollte für den Schienenverkehr von und zur Stena-Line ein Konzept erstellt werden, das auf den Schienen möglichst keinen Rangierverkehr vorsieht.</p> <p>(4) Große Probleme sehen wir aber bei dem hier vorgestellten Verkehrskonzept für Gewerbe und Wohnbereiche: Schon jetzt werden die Grenzwerte für Stickoxide und Feinstaub in der Messstation der nahe Bahnhofstraßen überschritten, ohne dass hier ein klarer Lösungsansatz vorhanden ist. Neben Dieselmotoren im LKW- und PKW-Verkehr dürften hierfür der Zugverkehr und v.a. auch die Schiffsaktivitäten der Kreuzfahrtschiffe und Linienschiffahrt verantwortlich sein. Letztere liegen sogar noch deutlich dichter an den geplanten Wohnquartieren; in naher Zukunft ist mit einer weiteren Zunahme an Verkehrsaktivität und entsprechendem Schadstoffaustausch in diesem Segment zu rechnen: das 5. Kreuzfahrtterminal wird geplant, die Schiffsgröße soll zunehmen. Ein Konzept für eine Landstromversorgung, die hier etwas Abhilfe schaffen würde, ist nicht in Sicht, wobei der höchste Ausstoß/Zeiteinheit beim Ablege- und Anlegemanöver zu erwarten sein dürfte.</p> <p>(1) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(3) Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Das dritte Gleis wird aufgrund des gestiegenen Bedarfs zusätzlicher Rangier- und Abstellflächen zur Abwicklung der Frachtverkehre vom und zum Stena-Terminal errichtet. Rangierverkehre sind aufgrund der Zuglängen von bis zu 600 m und der demgegenüber stehenden deutlich geringeren verfügbaren Aufstellflächen im Bereich Schwedenkai aus technischen Gründen nicht vermeidbar.</p> <p>(4) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung erarbeitet derzeit Lösungsansätze zur Verringerung der Stickoxid- und Feinstaubbelastung.</p> <p>Am 17.05.2018 wurde das Umweltkonzept „BLUE PORT KIEL“ der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG beschlossen. Das Konzept listet diverse Maßnahmen zur Verringerung der Umweltbelastung durch die Schifffahrt (insb. die</p>

<p>Zusätzlich sieht die Rahmenplanung eine Zunahme der Quell- und Zielverkehre im Planungsgebiet vor. Ladestationen für E-Mobilität sowie Fahrradverleihstationen wie auf S. 41 vorgesehen dürften zumindest in den nächsten Jahren nur unbedeutenden Einfluss haben, reichen damit bei weitem nicht aus. (Diese sollten bei der Planung eines Neubaugebietes heutzutage sowieso Standard sein.). Ein schon jetzt emissionsmäßig belastetes Gebiet verlangt jedoch nach deutlich restriktiveren Maßnahmen, um die Schadstoffbelastung der Bewohner und Arbeitnehmer unter den aktuellen EU-Grenzwerten zu halten: U.E.</p> <p>(5) müssen intensive Beratungen bei den Gewerbetreibenden wie IB-SH geführt werden, um durch Maßnahmen wie Job-Ticket, Dienstfahrrad/Pedelec statt Dienstwagen, Parkgebühren für Stellplatznutzung mit konventionellem Motor die Schadstoffausfuhr zu minimieren (und zusätzlich Freiflächen zu schaffen)</p> <p>(6) muss der Wohnbereich ein fossiles-Brennstoff-freies Mobilitätsareal werden: Parkplätze nur für E-Mobilität</p> <p>(7) zudem muss ein Schadstoffmonitoring im neuen Wohngebiet eingeführt werden</p>	<p>Kreuzfahrer). Das Konzept kann über das Ratsinfosystem der Landeshauptstadt Kiel (https://ratsinfo.kiel.de/bi/allris.net.asp) unter der Drucksachen Nummer 0296/2018 eingesehen werden.</p> <p>Die von der Schlepp- und Fährgesellschaft Kiel (SFK) eingesetzten dieselbetriebenen Fähren werden schrittweise durch neue Schiffe ersetzt, die mit Elektromotoren ausgestattet werden. Kurze Fahrstrecken (z.B. im Innenstadtbereich) können dann komplett im Batteriebetrieb zurückgelegt werden.</p> <p>(5) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Bauherren werden diesbezüglich beraten.</p> <p>(6) Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Das Planungsrecht wird über die Bebauungspläne Nrn. 814, 841 und 871 definiert. Teilweise werden die Parkplätze im öffentlichen Raum mit der Infrastruktur für E-Mobilität ausgestattet.</p> <p>(7) Dem Hinweis wird nicht gefolgt.</p>
--	---

Beides ist zum einen durch die ausgesprochen gute **ÖPNV-Anbindung** mit Bahnhof, Fähren, Bussen und der geplanten Veloroute auf dem Ostufer zu begründen. Zum anderen bietet sich dieses Areal in unmittelbarer Nähe des Ankunftsortes von fast täglich tausenden von Touristen in den Sommermonaten als ein Aushängeschild für ein **Kiel der Zukunft** entsprechend des **Masterplanes 100% Klimaschutz** an: **Wenn nicht hier, wo sonst soll dann ernst gemacht werden mit der Weichenstellung für eine Mobilität der Zukunft**, die frei von fossilen Brennstoffen ist?

(8) Besucher mit Verbrennungsmotoren müssten auf die bestehenden Parkmöglichkeiten außerhalb des Quartiers ausweichen: Hier stünden während der normalen Arbeitszeiten vermutlich erhebliche Parkkapazitäten des Hörnbades zur Verfügung - es wäre sogar zu überlegen, ob die heute (im Anbetracht der Anstrengungen des Masterplans 100% Klimaschutz) nicht mehr zeitgemäße Stellplatzzahl des Hörnbades reduziert werden sollte und ein Teil dem Planungsgebiet zugeschlagen werden könnte - wir verweisen an dieser Stelle auf unsere Stellungnahme zum dies bzgl. B-Plan, in dem wir auf die Nutzung der Parkplätze des Arbeitsamtes nach Dienstschluss hingewiesen hatten. Da das Hörnbad ja demnächst eröffnet, bestünde die Möglichkeit eines „Testlaufes“ mit künstlicher Verknappung des Angebotes ohne Fremdnutzer.

(9) Eine weitere Möglichkeit bewusst die PKW-Zahl zu verknappen, wäre die Errichtung von studentischem Wohnen an dieser verkehrstechnisch günstigen Stelle ohne jegliche Stellplätze. (Studenten in großer Zahl aus dem allgemeinen Wohnungsmarkt herauszuziehen würde zudem zu einer deutlichen Entlastung des niedrigpreisigen Wohnungsmarktes führen).

Eine deutliche Minimierung des PKW-Verkehrs würde zudem die Lebensqualität im Quartier erheblich anheben: Eine Kindertagesstätte mit 6 Gruppen, wie erwähnt, würde Freiflächen bekommen und müsste nicht ständig Angst vor dem allgegenwärtigem Berufsverkehr haben. Die Lebensqualität aller Anwohner würde durch Verzicht auf fossile Mobilität erheblich angehoben.

(8) Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Die Stellplätze am Hörnbad sind bauordnungsrechtlich dem Hörnbad zugeordnet.

(9) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist die Errichtung von Studentenwohnplätzen geplant. Die Anzahl der geforderten Stellplätze für PKW und Fahrräder ergibt sich aus der Kieler Richtzahlentabelle für den Mindestbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen im Baugenehmigungsverfahren. Die Richtzahlentabelle kann über das Ratsinfosystem der Landeshauptstadt Kiel (<https://ratsinfo.kiel.de/bi/allris.net.asp>) unter der Drucksachen Nummer 0350/2018 eingesehen werden.

<p>(10) Eine erhebliche Anzahl von Shared Space Flächen erscheint uns in diesem massiv verdichtetem Bereich für sinnvoll, um neu zu schaffende und zu nutzende Grünflächen herum.</p> <p>(11) In Bezug auf Klima- und Umweltschutzbelange möchten wir noch einmal betonen, dass das Gebiet auch ohne Quell- und Zielverkehre schon erheblich emissionsenbelastet ist (s.o.). Aufgrund dessen müssen alle nur erdenklichen Maßnahmen ergriffen werden, um das Mikroklima zu verbessern: Haus- und Dachbegrünungen, eine Vielzahl von Bäumen und möglichst viele artenreiche Grünflächen sind dafür entscheidend. Nisthilfen für Fledermäuse sind aufgrund der Nähe zum Wasser sinnvoll.</p> <p>Zusammenfassend sollte dieses Gebiet als Modellprojekt einer innerstädtischen Konversionsfläche genutzt werden und entsprechend den Vorgaben des Masterplans 100% Klimaschutz tatsächlich auch den Vorgaben für das Jahr 2050 so weit wie möglich unmittelbar nach seiner Erstellung entsprechen. An dieser Stelle, am „Einfallstor der Hörn“, dürfte ein solches Projekt eine immense Außenwirkung haben!</p>	<p>(10) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Errichtung zusätzlicher Grünflächen ist nicht geplant. Die öffentlichen Räume sind gegliedert und stellen eine konfliktarme Abwicklung für alle Verkehrsteilnehmer sicher und sind in Teilen für den allgemeinen MIV gesperrt.</p> <p>(11) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Dachbegrünungen sind möglich, aber nicht zwingend vorgeschrieben. In den Straßenräumen und an der Promenade zum Willy-Brandt-Ufer sind bereits eine Vielzahl von Bäumen gepflanzt, bzw. werden mit Fertigstellung des Straßenendausbaus noch gepflanzt. Die Nähe zum Hörnbecken bietet zudem gute Möglichkeiten für einen Frischluftaustausch.</p>
--	---