



Stadtplanungsamt

Struktur- und Nutzungskonzept für die Nachnutzung der Liegenschaft des Britischen-Yacht-Clubs

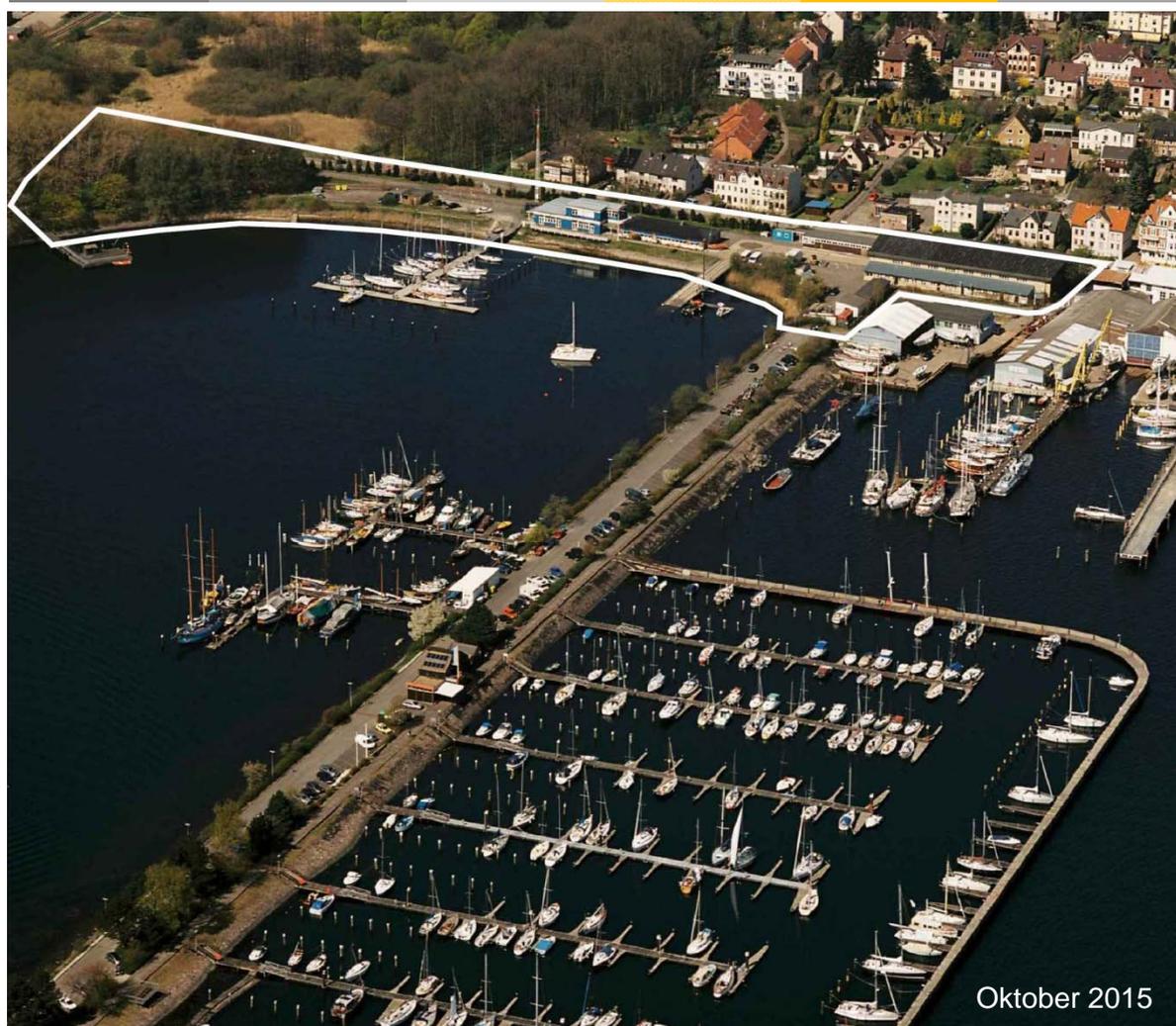


Abbildung 1: Schrägluftbild Britischer-Yacht-Club

1	Anlass der Planung	3
2	Ziele des Struktur- und NutzungskonzeptTs (SNK)	4
3	Planungsprozess.....	4
3.1	Konversionsprozess.....	4
3.2	Grundlagenermittlung	4
4	Eigentum.....	5
4.1	Ankauf im Rahmen der kommunalen Erstzugriffsoption durch die LHK.....	5
4.2	Ankauf durch Dritte von BlmA.....	5
5	Lage, Größe, Nutzung des Plangebiets	5
6	Planungsanforderungen.....	6
6.1	Übergeordnete Planungen.....	6
6.1.1	Flächennutzungsplan (2000)	6
6.1.2	Bebauungspläne.....	7
6.1.3	Landschaftsplan (1997)	7
6.1.4	Rahmenplan Kieler Förde.....	8
6.1.5	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)	9
6.1.6	Stadtteilentwicklungskonzept (STEK) Kiel Pries / Friedrichsort.....	9
6.2	Angrenzende Planungen	10
6.2.1	Städtebauliche Gesamtmaßnahme „MFG 5“	10
7	Fachbausteine.....	10
7.1	Stadt- und Freiraumplanung	10
7.1.1	Erschließung.....	11
7.2	Umwelt	11
7.2.1	Natur- und Artenschutz.....	11
7.2.2	Altlasten	12
7.3	Bestandsgebäude	13
7.4	Wasserflächen Plüschowhafen.....	13
8	Struktur- und nutzunskonzept	15
8.1	Leitlinien:.....	15
8.2	Konzept:.....	16
8.3	Umsetzung.....	17
9	Flächenbilanz	18
9.1	Art der Nutzung.....	18
9.2	Versiegelung	18
10	Abbildungsverzeichnis.....	19

1 ANLASS DER PLANUNG

Die Liegenschaft des Britischen-Yacht-Clubs in Kiel-Holtenau (BYC) ist seit 1945 in Nutzung des Segelausbildungszentrums der britischen Streitkräfte. Eigentümerin ist die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (Blma), die das „Einheitliche Liegenschaftsmanagement“ (ELM) des Bundes betreibt.

Mit Schreiben vom 25.03.2015 informierte die Blma die Landeshauptstadt Kiel (LHK) darüber, dass die britischen Streitkräfte in Deutschland den Betrieb des Segelausbildungszentrums auf dem Gelände zum Ende der Saison 2016 einstellen werden. Aktuell ist davon auszugehen, dass die jetzt zu erfolgenden Prüfung eines möglichen Anschlussbedarfes des Bundes durch die Blma negativ beschieden wird, so dass die Konversion der Liegenschaft bevorsteht. Damit wird nach heute geltender Rechtslage (Erstzugriffsoption für die Belegengemeinschaft) die Fläche der Landeshauptstadt Kiel voraussichtlich innerhalb der ersten Jahreshälfte 2016 zum Ankauf angeboten werden. *„Der Kommune steht die Erstzugriffsoption nur zu, wenn sie verbindlich gegenüber der Blma erklärt, dass der Erwerb unmittelbar der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe dient, zu der sie gesetzlich verpflichtet ist oder sie auf Grundlage der jeweiligen Kommunalverfassung / Gemeindeverordnung des Landes wahrnimmt („Zweckerklärung“) (...) Sobald die künftig planungsrechtlich zulässige zivile Nutzung hinreichend konkretisiert ist, z. B. durch Vorlage eines Nutzungskonzeptes, aus dem sich alle wesentlichen und für die Wertermittlung erforderlichen Daten der geplanten zivilen Nutzung ergeben, veranlasst die Blma die Ermittlung des vollen Wertes (...)“¹.*

Neben dem Verwertungsmodell „Erstzugriffsoption“ stehen bei Nichtinanspruchnahme durch die Kommune die Optionen des „Liegenschaftsverkaufs an private Investoren“, die über den Abschluss eines Städtebaulichen Vertrages mit den Kommunen die Entwicklungsverpflichtung übernehmen sowie den „Verbleib der Liegenschaft bei der Blma“ mit Abschluss eines Städtebaulichen Vertrages mit der Kommune über Erschließung und Entwicklung. Auch diese beiden Verwertungsmodelle erfordern als Grundlage eine Konkretisierung der künftigen Nutzungsvorstellungen der Kommune.



Abbildung 2: Umgrenzung der Liegenschaft Britischer-Yacht-Club

¹ Bundesministerium der Verteidigung, Merkblatt zur Konversion, 19.11.2014

Geographisch und städtebaulich stellt die Liegenschaft das Gelenk zwischen den Stadtteilen Holtenau und Friedrichsort dar und ist Grenzfläche von Wasser und Land. Sie vermittelt zwischen den bedeutenden Stadtentwicklungsprojekten „MFG 5“ und „Festung Friedrichsort“ und stellt eine der wenigen Südlagen an der Förde im Stadtgebiet dar. (Vergl. Abbildung 2)

Das sich aus dem Konversionsprozess ergebende Erfordernis einer Nutzungskonkretisierung durch die Kommune, die Lage und Funktion der Liegenschaft im Stadtgefüge sowie die in den vergangenen Monaten an das Stadtplanungsamt und die Kieler- Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungs-GmbH (KiWi) herangetragenen Interessensbekundungen für eine Nachnutzung der Liegenschaft BYC sind Veranlassung für die vorliegende Städtebauliche Rahmenplanung. Im weiterführenden kommunalen Planungsprozess ist sie nach § 1, Abs. 6, Ziff. 11 BauGB (Baugesetzbuch) zu berücksichtigen.

2 ZIELE DES STRUKTUR- UND NUTZUNGSKONZEPTS (SNK)

Urbane Wasserlagen sind einem hohen Nutzungs- und Wandlungsdruck ausgesetzt. Das vorliegende Struktur- und Nutzungskonzept soll frühzeitig die Konversion der für die Stadtentwicklung vielschichtig bedeutsamen Fläche in prominenter Lage steuern. Zielsetzung dabei ist, unter Berücksichtigung aller fachlichen Belange das Areal im Kontext mit den umgebenden Nutzungen städtebaulich zu ordnen und einer zukünftigen maritim-gewerblichen wie freizeitorientierten, öffentlich erlebbaren Nutzung zuzuführen. Teilaspekte hierbei sind eine öffentliche Wegeverbindung am und einen öffentlichen Zugang zum Wasser.

3 PLANUNGSPROZESS

3.1 Konversionsprozess

Mit Bekanntgabe der Nutzungsaufgabe der Alliierten durch die BlmA wurde die erste Stufe des Rückgabeverfahrens für die Liegenschaft BYC initiiert (1. Grundsätzliche Ankündigung zur Aufgabe einer Liegenschaft / 2. Konkrete Ankündigung der Rückgabe einer Liegenschaft / 3. Tatsächliche Rückgabe der Liegenschaft). Der Zeitraum bis zur tatsächlichen Rückgabe der Liegenschaft dient der Kommune als Orientierungsphase und dient der Grundlagenermittlung und Zielfindung für die Nachnutzung.²

3.2 Grundlagenermittlung

Das vorliegende Struktur- und Nutzungskonzept beruht auf der Beteiligung der für die Entwicklung der Flächen relevanten Stellungnahmen der Fachverwaltung unter Einbindung geltender Rechtsgrundlagen und übergeordneten Planungen. Für eine belastbare Beurteilung der Liegenschaft fand am 27.05.2015 ein Ortstermin mit Teilnehmenden aus der Verwaltung der LHK, der BlmA (Kiel / Soltau) und der Britischen Streitkräfte (Kiel / Bielefeld) statt, in dem sämtliche Freiflächen und Gebäude begangen wurden. Am 19.06.2015 wurde ein Ämterauftaktgespräch mit den Fachämtern der LHK durchgeführt. Im Nachgang erhielten diese sowie die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Lübeck (WSV) mit ihren zugehörigen Ämtern die Gelegenheit, bis zum 03.07.2015 ihre Stellungnahme einzureichen.

² Praxisratgeber Militärkonversion, BmVBS, 06/2013, S. 22

4 EIGENTUM

Das Struktur- und Nutzungskonzept stellt die Weichen für eine gesicherte städtebauliche Entwicklung der Liegenschaft BYC unter Berücksichtigung aller fachlichen und rechtlichen Belange und dient als Grundlage nachfolgender möglicher Verwertungsmodelle, die im weiteren Planungsprozess Optionen darstellen:

4.1 Ankauf im Rahmen der kommunalen Erstzugriffsoption durch die LHK

Würde die LHK Gebrauch von der ihr zustehenden Erstzugriffsoption machen, dann wäre der Erwerb der Konversionsliegenschaft zum gutachterlich ermittelten Verkehrswert ohne vorheriges Bieterverfahren möglich (HHA Bundestag, 21.03.2012). Darüber hinaus besteht die Option der Inanspruchnahme der Richtlinie der BImA zur verbilligten Abgabe von Konversionsgrundstücken (VERBRKonv, 22.04.2015), wenn der Erwerb der Liegenschaft BYC dauerhaft unmittelbar der Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe dienen würde, zu der die LHK gesetzlich verpflichtet ist oder auf Grundlage der jeweiligen Kommunal,-/ Landesverfassung-/ Gemeindeordnung wahrnimmt. Die Beurteilung des Begriffs „Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe“ obliegt der Beurteilung der BImA. Mit dem vorliegenden Struktur- und Nutzungskonzept soll die geforderte „Zweckerklärung“ erfolgen.

Nach einem Ankauf der Liegenschaft durch die LHK kann die gesamte Liegenschaft oder Teilflächen an Dritte verkauft oder verpachtet werden. Über Verträge kann eine Feinsteuerung der Entwicklung gemäß dem Struktur- und Nutzungskonzept vorgenommen werden. Die Bestellung eines Erbbaurechtes zieht einen Erbbauzins für den Erbbaunehmer nach sich.

4.2 Ankauf durch Dritte von BImA

Der Ankauf der für die Liegenschaft BYC durch Dritte würde ermöglicht, wenn die LHK auf ihr Erstzugriffsrecht verzichten würde. Die BImA hat die Bereitschaft geäußert, den planerischen Willen der LHK, dokumentiert durch das Struktur- und Nutzungskonzept, bei der Auswahl des Käufers zu berücksichtigen. So würden die Maßgaben des vorliegenden Konzepts in das Verkaufsportfolio der BImA aufgenommen werden, um gezielt einen Bieterkreis anzusprechen. Im Rahmen von vergleichbaren Liegenschaftsveräußerungen erfolgte im Vorwege eine Abstimmung zwischen BImA und Kommune zum Zuschlag anhand der Qualitäten der Bieterkonzepte und deren Übereinstimmung mit den kommunalen Zielen. Jedoch ist die Steuerungstiefe gegenüber dem Modell „Ankauf durch LHK“ strukturegeben geringer.

Dem Kaufvertrag zwischen Kommune/Drittem und BImA wird immer eine Art der Nutzung für die betroffenen Flächen zu Grunde gelegt. Der Vertrag beinhaltet grundsätzlich eine Mehrerlösklausel, aus der im Falle der Wandlung der Flächen in eine höherwertige Nutzung innerhalb der Vertragslaufzeit (regelmäßig 15-20 Jahre) Nachzahlungsverpflichtungen für den Käufer (regelmäßig i. H. v. 80% des Mehrerlöses) fällig würden.

5 LAGE, GRÖÖE, NUTZUNG DES PLANGEBIETS

Die Liegenschaft BYC liegt nördlich des Nord-Ostsee-Kanals, im Stadtteil Friedrichsort, am Nordufer des *Plüschowhafens* (Vergl. Abbildung 1)

Das Areal besteht hat eine Größe von ca. 1,5 ha. Sie wird von Gleisanlagen (0,1 ha) im Eigentum der Port of Kiel GmbH & Co. KG gekreuzt. Hauptnutzer dieses Industriegleises ist ein Industriebetrieb in Kiel Friedrichsort. Mit dem Umzug des Unternehmens in 2016/2017 wird das Gleis vorerst nicht mehr genutzt werden. Das Gebiet wird begrenzt im Norden von den Gleisanlagen entlang der Straße *Prieser Strand* mit nördlich angrenzender Wohnbebauung, im Osten von der Mole und ihrer Zufahrt „Stickenhörn“ mit östlich angrenzendem Werft-

gelände der Firma Rathje®, im Süden durch die Wasserflächen des *Plüschowhafens* und im Westen durch waldbestandenen Flächen des MFG 5 (Stadtteil Holtenau). Die Liegenschaft ist von der Straße Schusterkrug über die Zufahrt zum MFG 5 durch einen Erschließungsstich erschlossen. Das Grundstück hat keine eigene Zufahrt zur Haupteerschließungsstraße *Prieser Strand*. Da es sich um einen militärischen Sicherheitsbereich handelt, ist das Gelände landseitig eingezäunt oder durch Bebauung geschlossen und die im Wald gelegene Einfahrt an der Stadtteilgrenze zwischen Holtenau und Friedrichsort beschränkt.

Die Nutzung der Liegenschaft unterliegt seit 1945 dem Segelausbildungszentrum der britischen Streitkräfte. Das Grundstück ist mit verschiedenen Gebäuden bebaut (Vergl. Abbildung 3). Das Hauptgebäude wird als Casino und Bürogebäude genutzt. Ferner befindet sich ein weiteres Gebäude als Wachhäuschen auf dem Gelände und eine große Holzhalle, die als Schiffsreparaturwerkstatt genutzt wird. Die Steganlage fasst ca. 34 Liegeplätze.

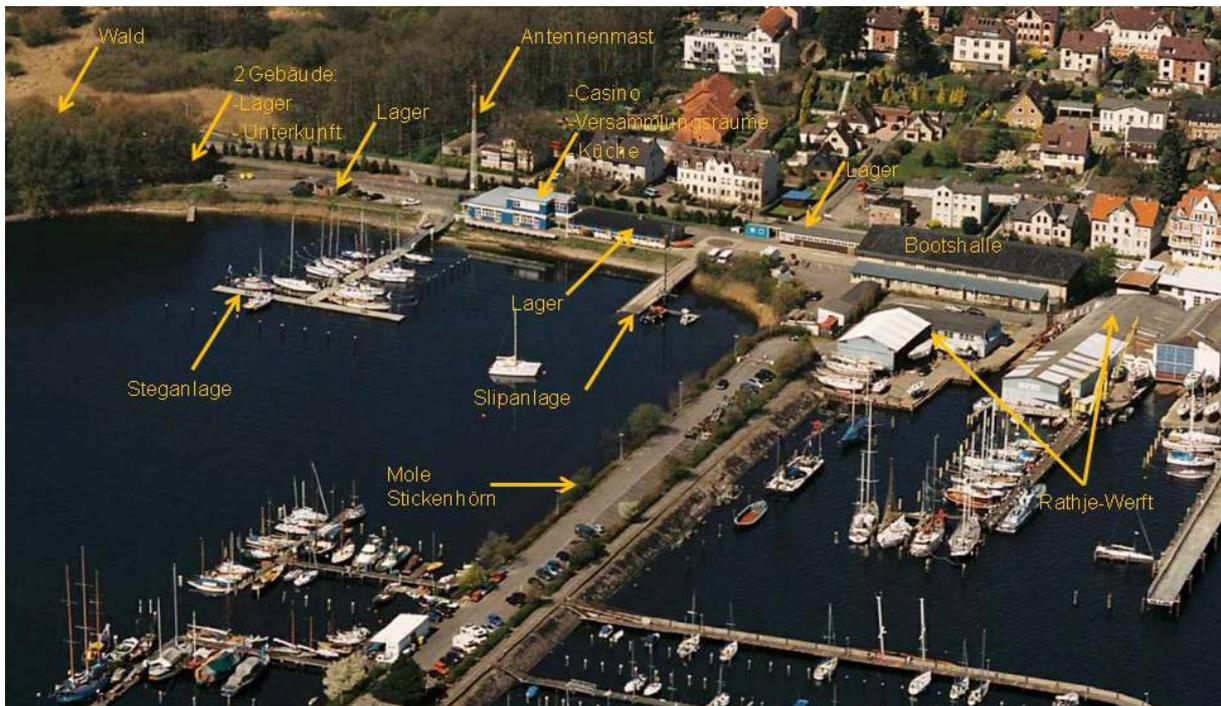


Abbildung 3: Schrägluftbild

6 PLANUNGSANFORDERUNGEN

6.1 Übergeordnete Planungen

6.1.1 Flächennutzungsplan (2000)

Der Flächennutzungsplan stellt die bebauten Bereiche der Liegenschaft BYC als Sonderbaufläche mit der Nutzung „Bund“ (BU) dar. Aufgrund der geringen Flächengröße ist keine Differenzierung der Nutzung vorgenommen. Im Westen der Sonderbaufläche schließt die Darstellung für Wald an. Durch die Liegenschaft zieht sich die Darstellung für Bahnanlagen. Zudem verläuft um die Liegenschaft die Darstellung eines Hauptwanderweges vom Gelände MFG 5 entlang der Straße *Prieser Strand* zur Mole Stickenhörn.

Folgende Nutzungsdarstellungen (Vergl. Abbildung 4) schließen an die Liegenschaft an:

Norden :	Bahnanlagen Straße <i>Prieser Strand</i> Nördlich <i>Prieser Strand</i>	Fläche für den überörtlichen Verkehr (1) Fläche für Maßnahmen zum Schutz ... (2) Gemischte Bauflächen (3)
Osten:	Straße und Mole Stickenhörn Werftgelände	Sonderbaufläche Spotboothafen (4) Gewerbliche Bauflächen (5)
Süden:	<i>Plüschowhafen</i>	Wasserfläche – Bundeswasserstraße (6)
Westen:	MFG 5 mit	Bahnanlagen (7) Wald (8) Sonderbaufläche Sportboothafen (4) Sonderbaufläche Bund (9)

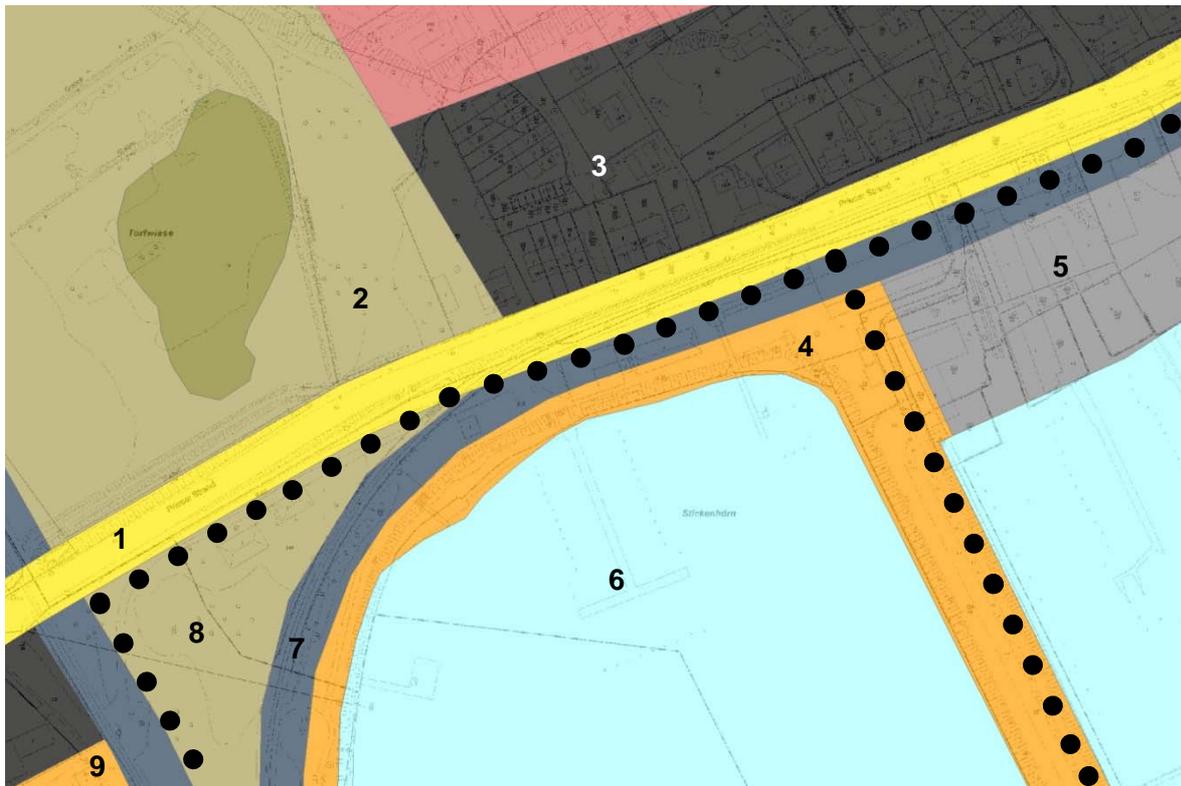


Abbildung 4: Darstellung des Flächennutzungsplans 2000

Die zukünftige Nutzung der Liegenschaft hat den aus den umgebenden und querenden Nutzungen (Vergl. Ziff. 6.1.1) resultierenden Anforderungen hinsichtlich Erschließung, Durchwegung, Emissionen und Immissionen Rechnung zu tragen und darf diese in ihrer Funktion nicht beeinträchtigen.

6.1.2 Bebauungspläne

Für die angrenzenden Bereiche liegen keine Bebauungspläne vor. Im Hinblick auf die Nachnutzung der Liegenschaft ist anzumerken, dass Teile der Fläche wie z.B. der Wald baurechtlich dem Außenbereich zuzuordnen sind. Die bebaubaren Flächen der Liegenschaft sind nach § 34 einzustufen.

6.1.3 Landschaftsplan (1997)

Nördlich der an den Geltungsbereich grenzenden Straße *Prieser Strand* schließt das „Landschaftsschutzgebiet (LAG) zwischen Heischer Tal und Schilkseer Steilküste“ an. Aus diesem

mündet die *Stekendammsau* innerhalb des Betrachtungsgebietes des städtebaulichen Rahmenplans in den *Plüschowhafen*.

In seinen Teilplänen stellt der Landschaftsplan für die Liegenschaft

- im Westen Laubwald und den übrigen Teil als Industrie-, Gewerbe-, Sonderfläche;
- für den überwiegenden Teil der Liegenschaft als Vorranggebiet zum Ausschluss einer potentiellen Gefährdung der Grundwasserqualität;
- die Uferbereiche des *Plüschowhafens* aufgrund von baulichen Maßnahmen als naturfern;
- die Liegenschaft selbst und im westlichen Übergang in das Gelände des MFG als Bereich mit hoher lokaler Ausgleichsfunktion für den lokalen Siedlungsraum
- die vorhandenen Waldflächen als sonstiges Biotop und das nördliche LSG als gesetzlich geschütztes Biotop unterschiedlicher Qualitäten im Biotopverbund

dar.

Der Landschaftsplan bewertet

- die *Stekendammsau* in ihrem Mündungsbereich als verrohrt und durch angrenzende Bebauung gestört;
- die Liegenschaft im Zusammenhang mit den ufernahen Teilflächen des Gebiets MFG5 als Entwicklungsfläche und den Übergang vom LSG zum Fördeufer im *Plüschowhafen* als visuelle und funktionale Unterbrechung von Talzügen;

und bindet die Liegenschaft in einen wichtigen Grünzug mit gesamtstädtischer Bedeutung ein.

Unter den Maßnahmen für Pries/Friedrichsort (5.13.2) werden für die *Stekendammsau*

- Schutz naturnaher Böden,
- Schutz hoch anstehenden Grundwassers,
- Wiedervernässung,
- Verbesserung von Fließgewässern,
- Als Dauergrünland extensiv zu nutzende Flächen

und für den *Plüschowhafen* der Erhalt und Entwicklung naturnaher Strandabschnitte genannt.

Die im Landschaftsplan für das Gebiet vorgenommenen Bewertungen sowie die durch ihn benannte Maßnahmen sind im Planungs- und Entwicklungsprozess für die Liegenschaft BYC zu berücksichtigen.

6.1.4 Rahmenplan Kieler Förde

Die zwölf direkt an der Kieler Förde gelegenen Gemeinden Heikendorf, Laboe, Mönkeberg, Noer, Schönberg, Schönkirchen, Schwedeneck, Stein, Strande, Wendtorf, Wisch und die Landeshauptstadt Kiel haben sich zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen. In einem dreijährigen Arbeitsprozess wurde der „Rahmenplan Kieler Förde“ gemeinsam erarbeitet, beschlossen befindet sich nun in der Umsetzung. Abgeleitet aus den Leitzielen (Konkurrenzfähigkeit, Kooperation, Identitätsbildung) für die Entwicklung der gesamten Förde-Region wurden sechs konkrete Leitprojekte identifiziert und 42 Maßnahmen benannt. Folgendes Leitprojekt ist vornehmlich auf die Entwicklung der Liegenschaft BYC zu beziehen:

- Leitprojekt I – Fördewanderweg
Wegeverbindungen mit Panoramablicken über die Kieler Förde zwischen Holtenu und Friedrichsort im Rahmen der Zwischennutzung des MFG5-Areals

Die Zielsetzung dieses Leitprojektes findet sich auch im gesamtstädtischen INSEK (Vergl. Ziff. 6.1.5), dem teilraumbezogenen STEK Kiel Pries/Friedrichsort (Vergl. Ziff. 6.1.6) sowie der „Städtebaulichen Gesamtmaßnahme MFG5“ (Vergl. Ziff. 6.2.1) wieder.

6.1.5 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)

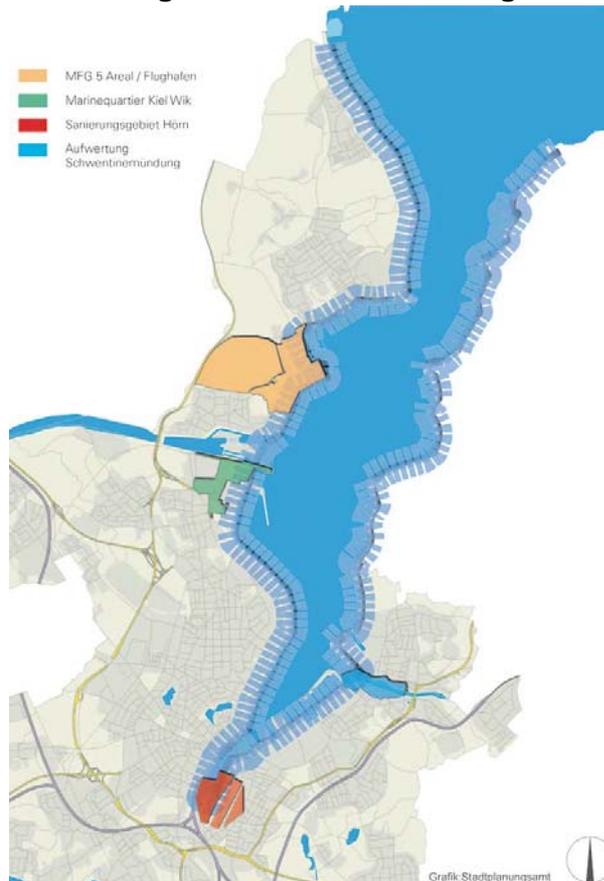


Abbildung 5: INSEK

Die Liegenschaft des Britischen Yacht Clubs ist dem Entwicklungsschwerpunkt Kieler Förde zuzuordnen.

Für diesen ist es „städtisches Gesamtziel (...), die Attraktivität der Förde und ihrer Uferbereiche zu steigern, ohne dabei die vielfältigen Wechselwirkungen und die biologisch-ökologische Leistungsfähigkeit als Natur- und Landschaftsraum zu vernachlässigen. Der große Wert der Förde bietet der Kieler Bevölkerung Einmaliges: Einen Hafen mitten in der Stadt und von grünen Landschaftssäumen umrahmte Strände in unmittelbarer Nachbarschaft dazu. Es entstehen allerdings auch Nachbarkonflikte durch unterschiedliche Nutzungen. Der Grundsatz „Keine Verringerung der Zugangsmöglichkeiten der Öffentlichkeit zur Förde“ wird bei allen Planungen zu Grunde gelegt.“

Das Gebiet ist als Bindeglied zwischen den Schlüsselprojekten MFG 5 (direkt angrenzend) und Festung Friedrichsort (ca. 1,5 km entfernt) zu betrachten.

6.1.6 Stadtteilentwicklungskonzept (STEK) Kiel Pries / Friedrichsort

Mit dem Stadtteilentwicklungskonzept Pries/ Friedrichsort (STEK) liegt eine übergeordnete und verräumlichte Zielvorstellung für den Ortsteil vor. Zum Zeitpunkt der Erstellung des STEK war der bevorstehende Abzug der Alleierten zwar noch nicht absehbar, jedoch können die programmatischen Zielsetzungen als Qualitätsmaßstab für eine zukünftige Entwicklung des Britischen Yacht Clubs herangezogen werden.

Wirtschaft und Tourismus

Gemäß dem Leitziel „Nutzung der maritimen Lagegunst“ soll auch unter touristischen Gesichtspunkten das Thema „Wassersport und Werften ausgebaut werden (vgl. STEK, Bericht 2, S. 33). Gerade die Hafenanlagen bieten hier bislang noch nicht gehobenes Potenzial (vgl. STEK, Bericht 1, S. 60). Auch wenn aus dem Stadtteil heraus kein statistisch prognostizierbarer Gewerbeflächenbedarf resultiert, so ist den betrieblichen Eigenentwicklungen ausreichend Raum zu geben. Wird dieser Anspruch auf die Liegenschaft des Britischen Yacht Clubs projiziert, so drängt sich auf, dass die benachbarte Werft räumlich beengt liegt und hier Entlastung geboten werden kann. Darüber hinaus sind Erweiterungswünsche in Gesprächen mit der Verwaltung geäußert worden, so dass diese im Struktur- und Nutzungskonzept berücksichtigt werden sollten.

Landschaft und Freiraum

Die Verbindung zwischen Holtenau und Friedrichsort ist herzustellen. Der den Stadtteil umgebende Landschaftsraum ist zu sichern und zu diesem, insbesondere zu den Wasserflächen im Bereich der Werften und der Straße *Prieser Strand*, eine Verbindung herzustellen. Die Wegeführung an der Förde – auch zum Lückenschluss des Fördeuferwanderweges ist

notwendig. Die qualitätvolle Gestaltung, auch zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die Multifunktionalität von Freiräumen sind erforderlich.

6.2 Angrenzende Planungen

6.2.1 Städtebauliche Gesamtmaßnahme „MFG 5“

Das VU-Gebiet MFG 5 grenzt unmittelbar westlich an die Liegenschaft BYC. Die derzeit laufenden vorbereitende Untersuchungen für das gesamte MFG 5-Areal, sind in einen Teil A) Planung und in eine Teil B) Verfahren gegliedert. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Ende 2015 der Selbstverwaltung zum Beschluss vorgelegt werden.

Im weiteren Planungsverlauf für die beiden Gebiete MFG 5 und BYC sind die Planungen aufgrund folgender Anknüpfungspunkte und Bezüge zwischen beiden Planungen aufeinander abzustimmen:

Gleise

Die Anbindung der über die Liegenschaft BYC verlaufenden und im Norden angrenzenden Gleisanlagen an das übergeordnete Gleisnetz erfolgt über Rangieranlagen auf dem MFG 5.

Straße, Fuß- und Radwege

Die Anbindung der Liegenschaft BYC an das Straßennetz liegt im Einmündungsbereich der Zufahrt zum MFG 5 vom Schusterkrug. Der wasserseitige Strang einer zukünftiger Fuß- und Radwegeverbindung zwischen den Stadtteilen Holtenau und Friedrichsort quert beide Plangebiete.

Freiraum

Die Planungsgebiete grenzen innerhalb der Waldfläche an der Gemarkungsgrenze Holtenau/Friedrichsort aneinander.

Wasserflächen

Im Rahmen der Planverfahren sind mit der WSV Nutzungsrechte für die Wasserflächen neu auszuhandelnden, welche die Nutzungsbelange der jeweils anderen Planung einzubeziehen. (Vergl. Ziff. 7.4)

7 FACHBAUSTEINE

7.1 Stadt- und Freiraumplanung

Aufgrund seiner städtebaulich prädestinierten Lage sollte der Entwicklungsprozess für die Liegenschaft BYC auf den Verbleib der Fläche in öffentlicher Hand, ggf. für Teilflächen, z. B. mittels Vergabe von Erbbaurecht / Verpachtung etc. an potentielle Nutzer abzielen. Aufgrund seiner Scharnierfunktion zwischen den Stadtteilen Holtenau und Pries/Friedrichsort, genannten bedeutenden Stadtentwicklungsprojekten (Vergl. Ziff. 6.2) sowie seiner Bedeutung für Landschaftsraum und Erholung ist das Gelände zukünftig einer weitgehend öffentlichen Nutzung zuzuführen.

Für die Bewohner der Stadt und ihre Besucher ist das oberste Planungsziel die öffentliche Zugänglichkeit der Liegenschaft mit Ausbildung einer Promenade einschließlich Aufenthaltsmöglichkeiten und eine deutliche Verbesserung des öffentlichen Zugangs zum Wasser. Die fußläufige Anbindung an die Stickenhörnmole ist zu optimieren. Die Einbindung vorhandener baulicher Strukturen eignen sich z. B. für ein gastronomisches Angebot..

Das Landschaftsbild erfordert eine deutliche Freistellung des Talraums im Verlauf der *Stekendammsau*, insbesondere von Gebäuden, um diesen in seiner naturräumlichen Funktion zu stärken und wieder sicht- und erlebbar zu machen. Der mit der Au einhergehende Grünzug sollte auf dem Gelände des BKYC unter weitgehendem Erhalt des vorhandenen Waldes bis ans Wasser geführt werden. Bausteine sind unter anderen die Sichtbarmachung / Entrohrung des Auslaufs der Au, die naturräumliche Gestaltung seines Umfeldes sowie die Aufhebung vorhandener Sichtbarrieren von der Straße *Prieser Strand* in Richtung *Plüschowhafen*.

Die das Gelände querende Gleistrasse, die in das Industriegebiet *Falckensteiner Straße* führt, ist zunächst zu erhalten, um die Standortqualität des Gewerbegebiets Friedrichsort zu sichern. Es ist eine öffentliche Fuß-/Radwegführung erforderlich, die aus dem MFG 5 Gelände möglichst wassernah an die Stickenhörmole anschließt.

Die zukünftige Nutzung hat Störungsfreiheit im Kontext mit den vorhandenen Nutzungen des Umfeldes zu gewährleisten.

7.1.1 Erschließung

Zum derzeitigen Planungsstand ist nicht bekannt, wie die technische Ver- und Entsorgung der Liegenschaft für Abwasser, Brauchwasser und Strom erfolgt. Die Liegenschaft verfügt über eine eigene Wärmeversorgung.

Die vorhandene verkehrliche Erschließung der Liegenschaft vom Schusterkrug über das MFG 5 sowie die der anliegenden Mole Stickenhörn sind unübersichtlich. Eine Neustrukturierung unter Berücksichtigung der nördlich angrenzenden Gleisanlage ist im Planungsprozess aufzunehmen. Des Weiteren könnten im weiteren Planungsprozess Flächen für den ruhenden Verkehr, der aus der Nutzung der Stickenhörmole resultiert, Berücksichtigung finden, da es hier in den Sommermonaten zu Parkplatz-Engpässen kommt.

7.2 Umwelt

7.2.1 Natur- und Artenschutz

Nach bestehender Rechts- und der Beschlusslage der städtischen Selbstverwaltungsgremien ist die vorhandene Waldfläche zu erhalten. Der damit einhergehende, einzuhaltende Waldabstand von 30 Metern für bauliche Anlagen beschränkt die Ausnutzung der direkt anliegenden Grundstücksflächen.

Die Erschließung und Durchgängigkeit des Geländes für die fußläufige Öffentlichkeit, der Erhalt der Grünzäsur (Vergl. Abbildung 6), die Öffnung des Ufers für die Bevölkerung sind maßgeblich bei der weiteren Entwicklung der Liegenschaft. Eine Fußwegeverbindung entlang des dann naturnahen, waldartigen Feuchtbereiches würde diesen für die Bevölkerung erlebbar machen und im Kontext mit der Anbindung an das Umfeld am Fördeufer den Erholungswert für diese steigern.

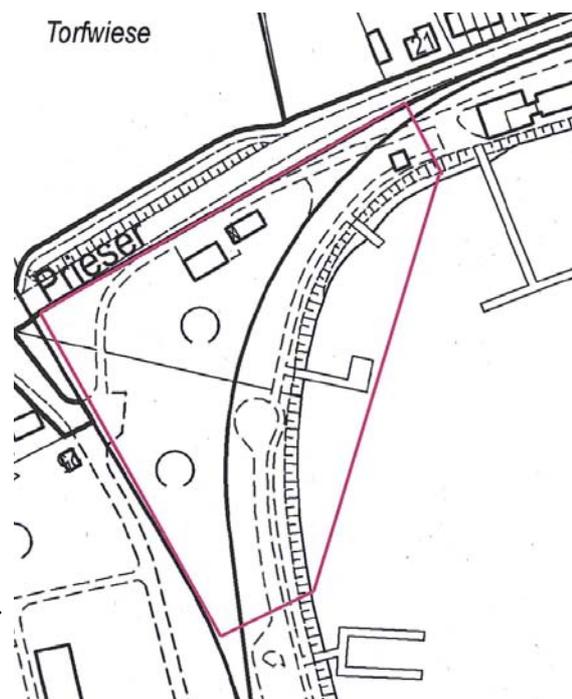


Abbildung 6: Bereich der Grünzäsur

Es sollte eine möglichst breite Grünstreifen erhalten bleiben, um perspektivisch eine Entrohung des Gewässereinflaßes der Stekendammsau in der Zukunft möglich zu machen. In diesem Zusammenhang ist,

- zu prüfen, ob –auch Hinblick auf den Hochwasserschutz - eine Entrohung, Entfestigung und naturnahe Gestaltung des Mündungsbereiches der Stekendammsau technisch umsetzbar ist,
- eine Konkretisierung der Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen zur weiteren Aufwertung des Planungsgebietes erforderlich, um den Grad der zu erzielenden ökologischen Aufwertung und Eignung für die Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt an anderer Stelle (z. B. MFG 5, Festung Friedrichsort) zu beurteilen.
- neben dem Mündungsbereich im *Plüschowhafen*, als ein Baustein, der gesamte Gewässerlauf auch in Richtung Norden zu betrachten.

Im marinen Bereich besteht Biotopschutz (Vergl. Abbildung 7).

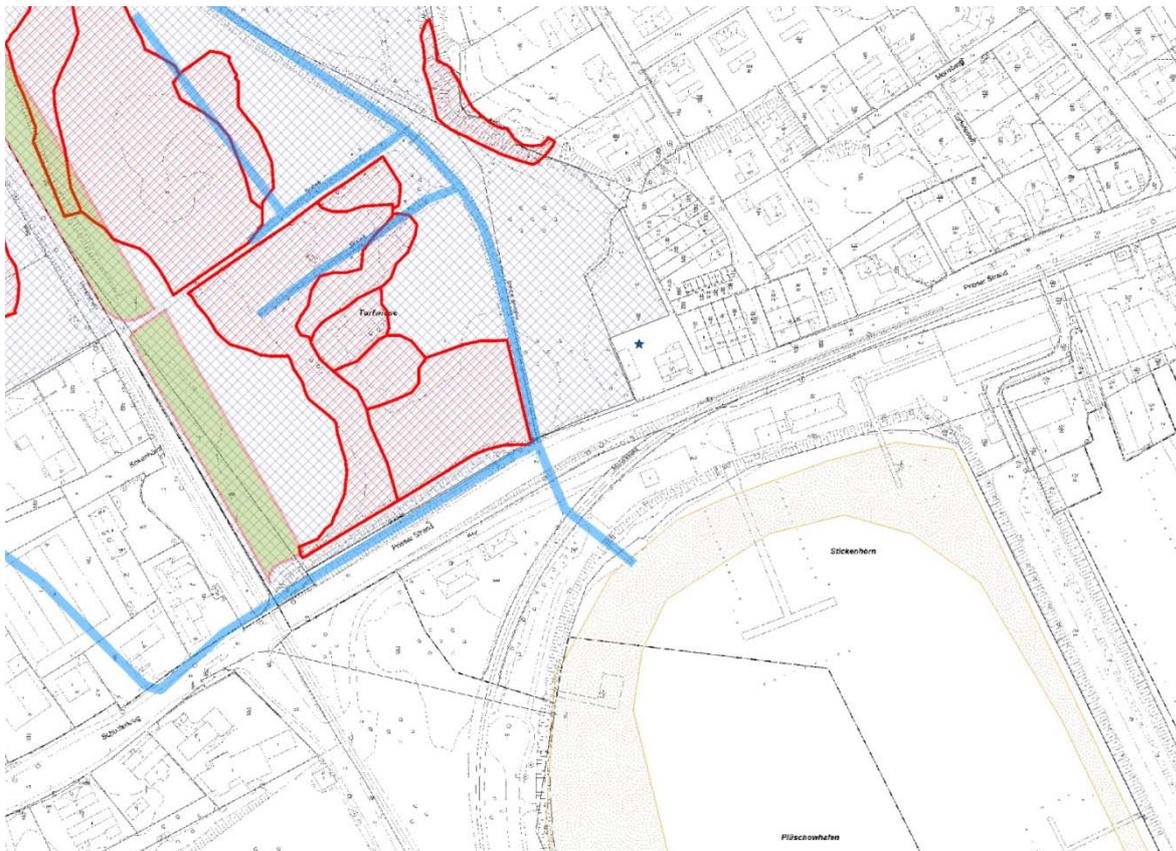
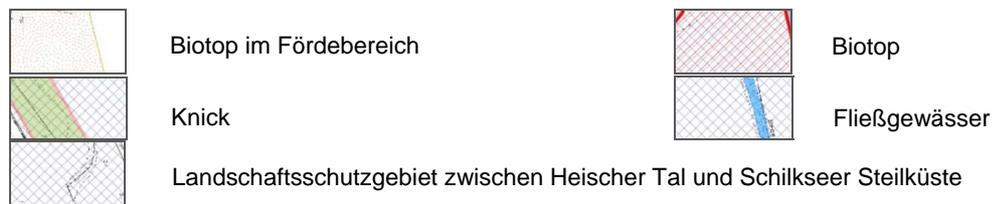


Abbildung 7: Naturschutz



7.2.2 Altlasten

Das Grundstück wurde bisher aufgrund der dünnen Datenlage als „nicht bewertbar“ klassifiziert und angesichts dessen (noch) nicht in das Altlastenkataster der Unteren Naturschutzbehörde überführt. Somit sind über Art und Umfang potenzieller Boden- und Grundwasser-

kontaminationen und die damit verbundenen finanzielle Risiken aus der Altlastenhaftung (Inanspruchnahme- und Investitionsrisiko) zum jetzigen Zeitpunkt nicht verifizierbar. Um hierzu belastbare risikoadäquate Aussagen machen zu können, sind Altlasten-Untersuchungen (historischen Erkundung, Gefährdungsabschätzung) unumgänglich.

Nach Aktenlage der GMSH befinden sich im dargestellten Abschnitt (Vergl. Abbildung 8, Bereich 04) ein Tanklager (Pumpenhaus und zwei Erdtanks zu je 100 m³ Dieseldieselkraftstoff). Es ist eine ehemalige Nutzung als Eigenverbrauchs-Tankstelle und Waschplatz anzunehmen. Ein in 1985/86 dort festgestellter Ölschaden wurde in 1986 nach Aktenlage durch einen Bodenaustausch saniert. Gleichwohl können Restkontaminationen im Boden und/oder Grundwasser nicht ausgeschlossen werden.



Abbildung 8: Altlastenverdachtsfläche

7.3 Bestandsgebäude

Der Zustand der Gebäude entspricht der Nutzungszeit von ca. 40 – 50 Jahren. Die hölzerne Werk- und Lagerhalle erscheint erhaltenswürdig. Der Denkmalstatus wird aktuell durch die untere Denkmalschutzbehörde geprüft. Eine Slipanlage zum Ein- und Ausbringen von Segelbooten bindet die Halle über ein Schienensystem an die Förde an.

7.4 Wasserflächen Plüschowhafen

Die Wasserfläche, an der sich die Liegenschaft British Yachtclub befindetet, liegt außerhalb der Grenzen des öffentlichen Kieler Hafens. Eigentümer ist der Bund, dessen Interessen durch die WSV Lübeck und dessen nachgeordnete Behörden vertreten werden. Sie ist als Ordnungsbehörde in alle Beteiligungs- und Genehmigungsprozesse zum *Plüschowhafen* einzubinden.

Das Hafenamts Kiel ist in diesem Bereich ordnungsbehördlich lediglich für die angrenzende Stickenhörnmole als Teil des öffentlichen Kieler Hafens zuständig. Weiterhin wird das Hafenamts Kiel als Verkehrsbehörde im *Plüschowhafen* tätig bei baulichen Veränderungen/Reparaturen an Steganlagen/ Neuanlagen von Sportboothäfen. In diesen Fällen ist vom

Hafenamt Kiel eine verkehrsrechtliche Genehmigung auszufertigen. Bei solchen Baumaßnahmen sind ebenfalls das WSA Lübeck, das Umweltschutzamt/untere Naturschutzbehörde, das Tiefbauamt zu beteiligen sowie in Einzelfällen das LKN (Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein).

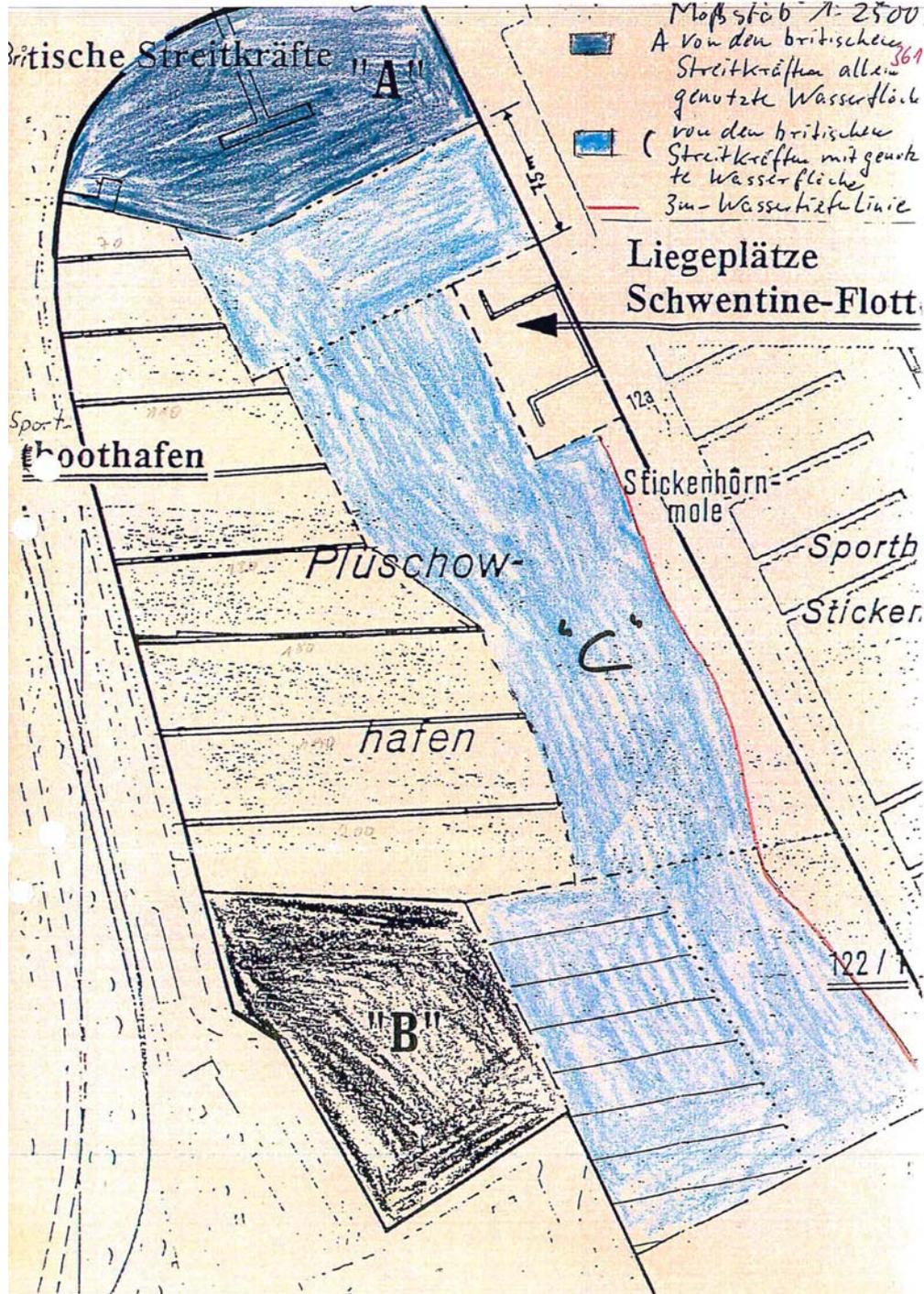


Abbildung 9: Karte zum 1998 geschlossenem Nutzungsvertrag zwischen dem Bund, dem Land Schleswig-Holstein und der LHK.

Die Nutzung der Wasserflächen im *Plüschowhafen* regelt ein 1998 geschlossener Nutzungsvertrag zwischen dem Bund, dem Land Schleswig-Holstein und der LHK. In der diesem beiliegenden Karte (Vergl. Abbildung 9) sind die Nutzungsbefugnisse wie folgt geregelt:

Die Wasserfläche A ist per Truppenstatut von 1945 vom Bund den britischen Streitkräften zur Nutzung überlassen worden. Der Bund stellt sicher, dass Marinefahrzeuge diese Fläche ungehindert erreichen können. Deshalb ist die Zufahrt zum *Plüschowhafen* und zur Wasserfläche A Bundeswasserstraße. Die Stadt Kiel darf die Wasserfläche B nach Maßgabe des §1 Abs.3 Wasserstraßengesetz unentgeltlich nutzen. Voraussetzung für diese unentgeltliche Nutzung war das Vorhaben der Stadt Kiel, hier einen öffentlichen Sportboothafen zu bauen. Dieser Nutzungszweck kann geändert werden, dafür müsste zwischen WSV und Land SH/Stadt Kiel eine Änderung des Nutzungszwecks verhandelt werden.

Aufgrund der geografischen Zusammengehörigkeit der Liegenschaft BYC im *Plüschowhafen* (Fläche A) und der derzeit ebenfalls in Planung befindlichen Flächen am alten MFG-5 Geländes (Fläche B) durch die Stadt Kiel und der damit im Zusammenhang stehenden möglichen Verlegung des Außenbezirkes Kiel der WSV (Tonnenhof) in diesen Bereich, wird durch die WSV Lübeck erst eine Aussage für die langfristige Nutzung der Flächen A, B und C im *Plüschowhafen* getroffen werden, wenn das Ergebnis der Planungen der LHK zur Nutzung des ehemaligen MFG 5 – Geländes (Machbarkeitsstudie) vorliegt.

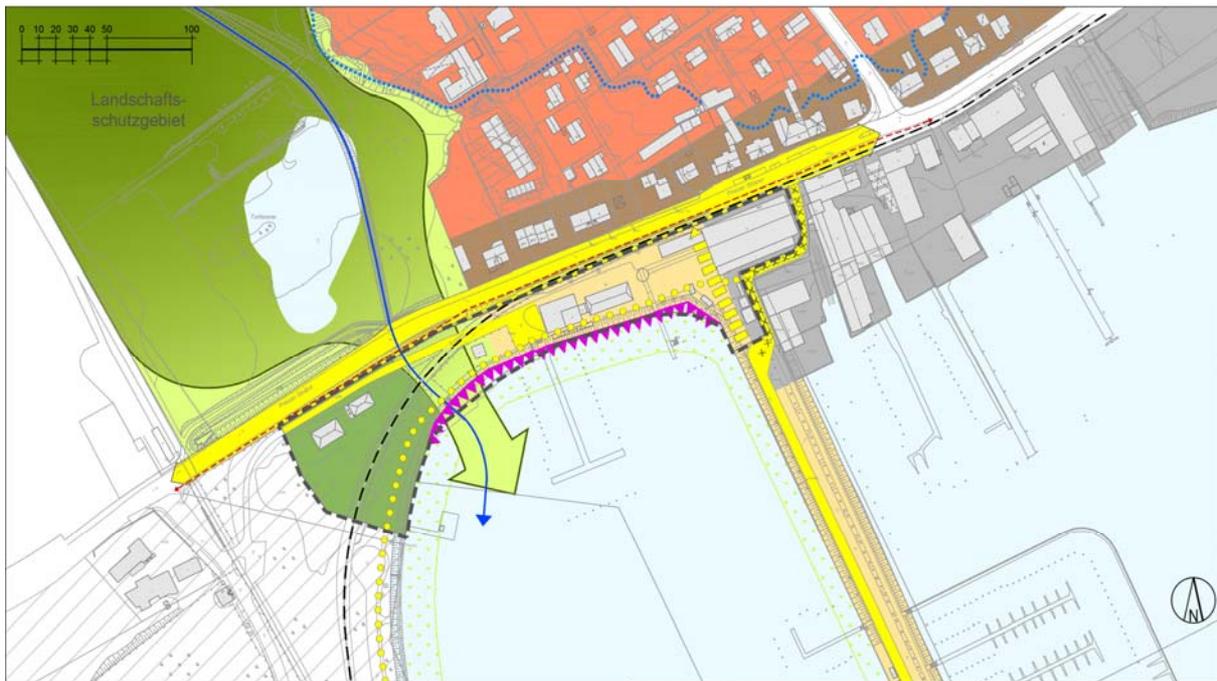
8 STRUKTUR- UND NUTZUNSKONZEPT

Das Struktur- und Nutzungskonzept nimmt die ermittelten Planungsanforderungen (Vergl. Ziff. 6) in seinen Darstellungen im Planwerk und textlichen Ausführungen auf und bereitet so gemäß seiner Zielsetzung (Vergl. Ziff. 4) die qualifizierte Entwicklung der Liegenschaft vor.

8.1 Leitlinien:

Das vielfältige Potenzial der Liegenschaft soll durch ein maßgeschneidertes Nutzungskonzept gehoben werden, dass in besonderer Weise der prominenten Lage am Wasser sowie seiner maritimen Historie Rechnung trägt und die vorhandene Hafeninfrastuktur nachnutzt. Dabei soll das bislang abgeriegelte Areal der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und visuell wie verkehrlich in das Umfeld eingebunden werden. Die gewerblichen Potentiale, vor allen für die benachbarten Werftbetriebe werden berücksichtigt.

Im Kern wird die Liegenschaft des BYC als neues „Segelquartier“ entwickelt und dieses als Bildungs- und Handwerksstandort rund um die Themen Segelsport und Schiffsbau interpretiert.



Wohnen	Sondernutzung	Wasserfläche	Straßenfläche
Gemischte Nutzung	Grünfläche	Biotope Marine	Straßenführung optional
Gewerbe	Wald	Bahnlinie	Straßenführung Wegfall optional
Fußweg Planung	Stekendammsau	Gebäude - Bestand	
Radweg Planung	Landschaftsraum	UV-Gebiet MFG 5	
Liegenschaft BYC	Öffentlicher Zugang zum Wasser	Hochwasserlinie 5 m ü. NN	

8.2 Konzept:

Das zukünftige Segelquartier gewinnt landseitig durch seine grüne Einbettung. Kommend vom Schusterkrug bindet die vorhandene Stichstraße das Quartier an, dessen Eingang vom Wald gerahmt wird. Sie quert den freizulegenden und zu renaturierenden Gewässerlauf der Stekendammsau mit seiner Einmündung in den Plüschowhafen.

Der Erschließungsstich mündet im zentralen Hafenvorfeld, welches weiterhin für die erforderliche Hafenlogistik wie die Slipanlage vorgehalten wird. Hier schließt die weitere Hafeninfrastuktur an und eröffnet Seglern Zugang zur Kieler Förde. Südlich an den Weg anschließend erstreckt sich vom Wald gen Osten ein Band aus bestehenden Gebäuden.

Für eine Folgenutzung des Gebäudebestands bedarf es nur geringfügiger baulicher Veränderungen, so dass nicht zwingend Flächen für größere Bauvorhaben einzuplanen sind. Die Bestandsorientierung resultiert aus der Erkenntnis, dass die Geschichte des Ortes eng mit den baulichen Anlagen verwoben ist und daher als Potenzial für die Adressbildung begriffen werden kann.

Öffentlich zugängliche Nutzungen wie Gastronomie, Freizeit-, Bildungs- und Kultureinrichtungen zu Themen rund um das Segeln können in den Gebäuden aufgenommen werden. Die größeren baulichen Anlagen und Freiflächen können für Freizeitaktivitäten mit Bezug zum Segeln oder maritimes Gewerbe vorgehalten werden. Von Dienstleistungen wie Repa-

ratur oder Restaurierungen bis hin zur Produktion ist dabei ein weites Spektrum denkbar, das gerade durch den Verbund mit der direkt angrenzenden Werft Rathje® gewinnen kann.

Aufgrund des vorgenannten, themenbezogenen Nutzungsspektrums wird der zentrale, betont öffentliche Bereich – im planungsrechtlichen Sprachgebrauch - als „Sondernutzung“ zusammengefasst. Im Osten überwiegt die wirtschaftlich Betätigung, so dass hier Gewerbe ausgewiesen wird.

Perspektivisch könnte die Erschließung des gewerblich dominierten Bereichs der Liegenschaft sowie der Stickenhörmole und der östlich angrenzenden Werft über eine neu zu erstellende Zufahrt in direkter Verlängerung der Stickenhörmole von der Straße *Prieser Strand* optimiert werden. Unter Aufgabe der vorhandenen verschwenkten und beengten Erschließung im Einmündungsbereich auf die Straße *Prieser Strand*, würden die frei werden- den Straßenflächen der gewerblichen Nutzung zugeordnet. Voraussetzung ist jedoch die Klärung der Querung über die noch für den Bahnbetrieb vorgehaltenen Gleise.

Einen besonderen Reiz könnte das gesamte Nutzungskonzept durch Sichtbarmachung der Arbeiten an den Schiffen erfahren. Ergänzende Bildungsformate würden den Besuch des Segelquartiers zu einem einzigartigen Erlebnis in der Welthauptstadt des Segelns machen.

Südlich des bebauten Bereichs, entlang der Kieler Förde wird die geplante Wegeverbindung vom MFG-5 kommend als Ostseeküstenradweg ein weiteres Stück fortgesetzt und findet seinen Anschluss an die Stickenhörmole bzw. den Schusterkrug. Zugunsten der Naherholung wird die Uferzone das Wasser öffentlich zugänglich gemacht.

Gen Norden ist das Quartier bislang durch Sträucher abgeschirmt. Mittels geringfügiger Pflegeschritte und den Rückbau des Zaunes kann das Quartier wieder in den Ortsteil Pries integriert werden.

8.3 Umsetzung

Um den anspruchsvollen Nutzungskonzept nachzukommen, bedarf es einer passgenauen Suche nach Nutzern. Eine wesentliche Stellschraube stellt hierbei der Eigentumsübergang dar. Die Stadt sollte hier gemäß der ihr zur Verfügung stehenden Instrumente (Vergl. Ziff. 4) größtmöglichen Einfluss nehmen. Die Steuerungsmöglichkeiten nehmen mit dem Modell des Erwerbs (Vergl. Ziff. 4.1) zu.

Sollte zukünftig eine höhere bauliche Ausnutzung angestrebt werden, die den Rückbau des Bestandes vorsehen würde, ist auf eine qualitätvolle Neuordnung innerhalb des heutigen baulichen Bandes zwischen dem Wald und der Holzhalle abzielen. Für diesen Fall ist ein entsprechender Gestaltungswettbewerb zu organisieren.

9 FLÄCHENBILANZ

9.1 Art der Nutzung

Nettobauland	ca. 6.900 m ²
▪ Sondernutzung	ca. 5.100m ²
▪ Gewerbe	ca. 1.800 m ²
Verkehrsflächen	ca. 1.800 m ²
▪ Gleisanlage	ca. 700 m ²
▪ Straße	ca. 1.100 m ²
Freiflächen	ca. 6.300 m ²
▪ Wald	ca. 4.800 m ²
▪ Grünfläche	ca. 1.500m ²
Ca. SUMME	ca. 15.000 m²

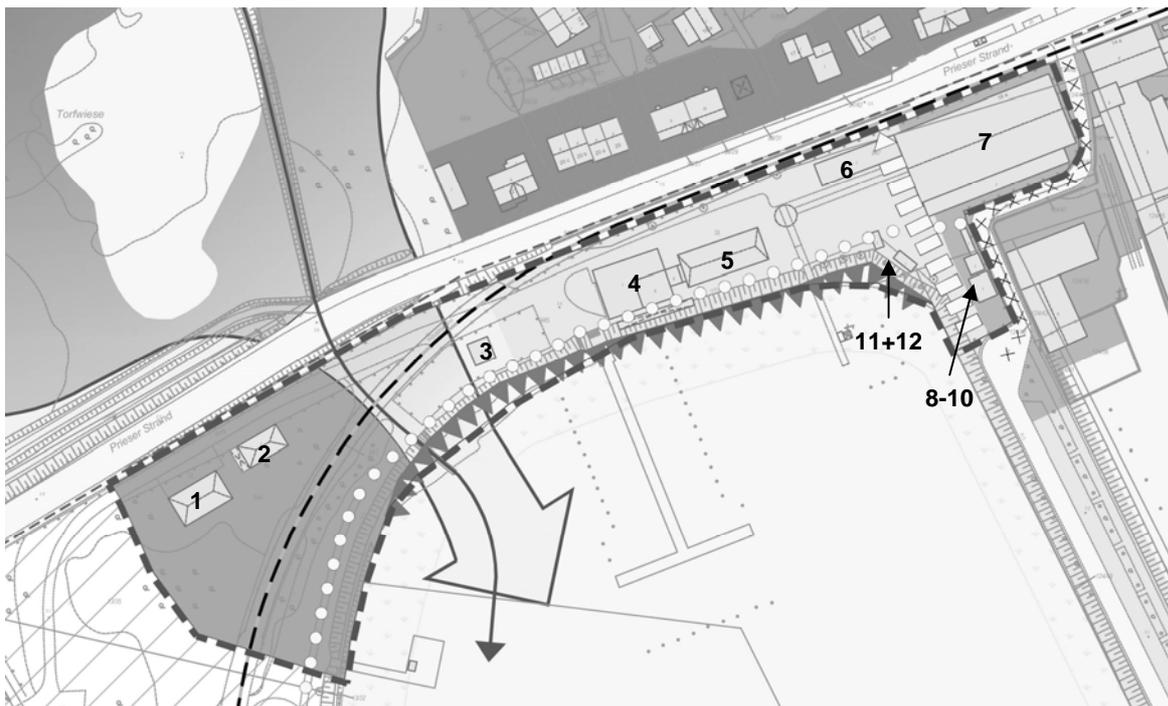
Tabelle 1: Flächenbilanz für das Struktur- und Nutzungskonzept

9.2 Versiegelung

Verkehrsflächen		Gebäude	
Zufahrtsstich	ca. 690 m ²	Haus 1	ca. 180 m ²
Erschließung/Vorfeld Haus 1+2	ca. 490 m ²	Haus 2	ca. 130 m ²
Umfeld Haus 3	ca. 400 m ²	Haus 3	ca. 50 m ²
Hafenvorfeld bis an Haus 3	ca. 500 m ²	Haus 4	ca. 380 m ²
Erschließung/Vorfeld Haus 4+5	ca. 900 m ²	Haus 5	ca. 290m ²
Slipanlagenvorfeld bis an Haus 4+5	ca. 1400 m ²	Haus 6	ca. 200m ²
Gleisanlagen	ca. 850 m ²	Haus 7	ca. 1500 m ²
Erschließung/Vorfeld Haus 8-12	ca. 780 m ²	Haus 8-12	ca. 130 m ²
Ca. SUMME	ca. 6010 m²		ca. 2860 m²

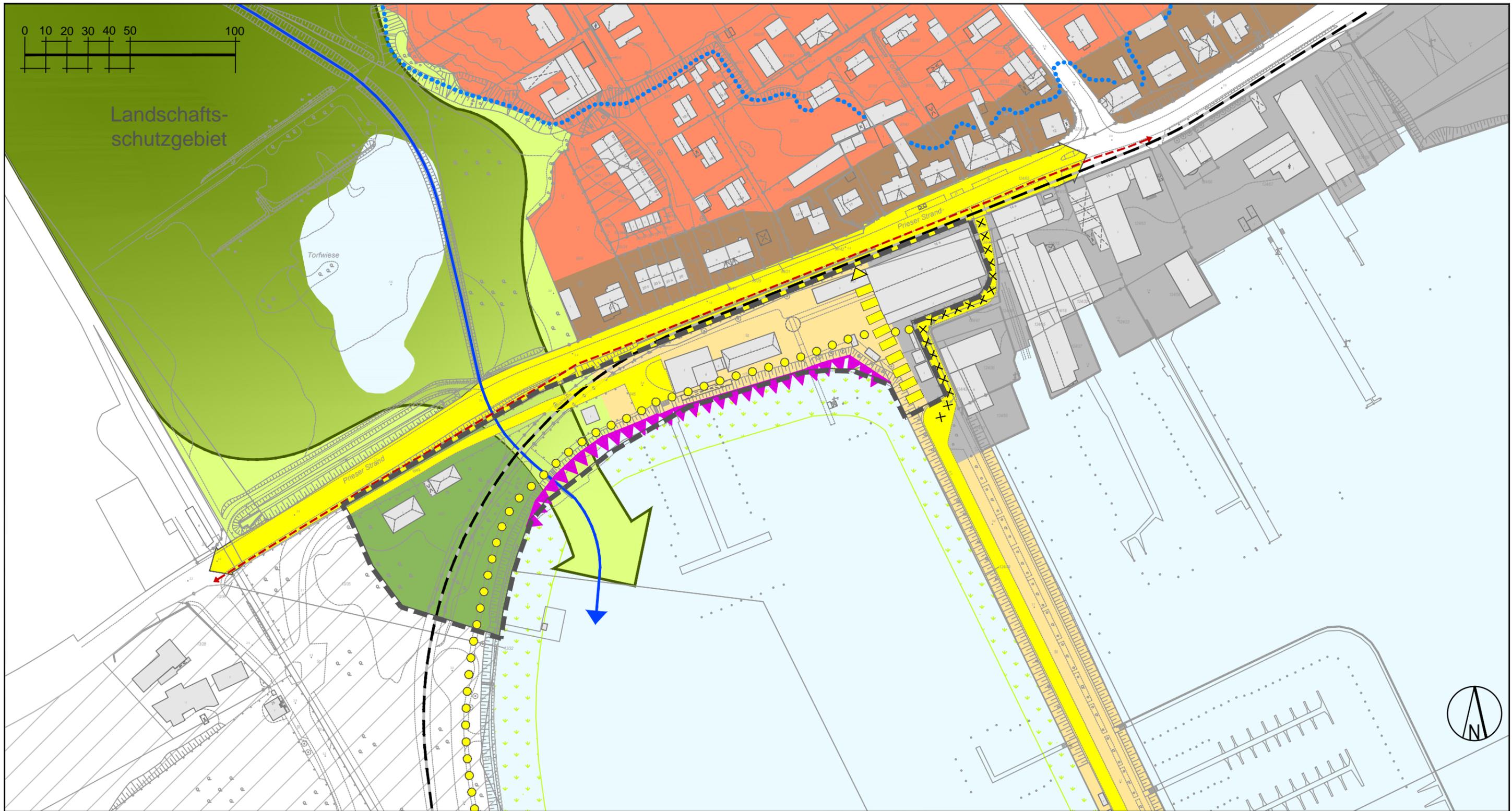
Tabelle 2: Aktueller Grad der Versiegelung, 2015

Die groben Flächenbilanzen zeigen, dass bei einer Gesamtgröße der Liegenschaft von ca. 1,5 ha aktuell ca. zwei Drittel der Liegenschaft versiegelt sind.



10 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Schrägluftbild Britischer-Yacht-Club.....	1
Abbildung 2: Umgrenzung der Liegenschaft Britischer-Yacht-Club	3
Abbildung 3: Schrägluftbild.....	6
Abbildung 4: Darstellung des Flächennutzungsplans 2000	7
Abbildung 5: INSEK.....	9
Abbildung 6: Bereich der Grünstreife	11
Abbildung 7: Naturschutz	12
Abbildung 8: Altlastenverdachtsfläche	13
Abbildung 9: Karte zum 1998 geschlossenenem Nutzungsvertrag zwischen dem Bund, dem Land Schleswig-Holstein und der LHK.....	14



Wohnen	Sondernutzung	Wasserfläche	Straßenfläche	Fußweg Planung	Stekendammsau	Gebäude - Bestand
Gemischte Nutzung	Grünfläche	Biotope Marine	Straßenführung optional	Radweg Planung	Landschaftsraum	UV-Gebiet MFG 5
Gewerbe	Wald	Bahnlinie	Straßenführung Wegfall optional	Liegenschaft BYC	Öffentlicher Zugang zum Wasser	Hochwasserlinie 5 m ü. NN