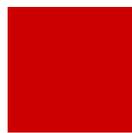




PERSPEKTIVEN

für die **Kieler Innenstadt**



Rahmenkonzept
Perspektiven
für die
Kieler Innenstadt

INHALT

Seite 5	Planungsverständnis
Seite 7	Anlass
Seite 7	Bedeutung der Innenstadt
Seite 9	Handlungsbedarf
Seite 11	Prozess
Seite 11	Grundlagen
Seite 13	Werkstattverfahren
Seite 15	Situation
Seite 15	Räumlicher Umgriff
Seite 17	Historie
Seite 21	Einzelhandel
Seite 27	Wohnen
Seite 31	Freizeit, Kultur & Tourismus
Seite 34	Hotellerie & Gastronomie
Seite 37	Dienstleistungen & freie Berufe
Seite 40	Hafenwirtschaft
Seite 43	Verkehr
Seite 47	Denkmalschutz, Stadt- & Freiraumgestaltung
Seite 54	Leitbild und Ziele
Seite 54	Leitbild
Seite 54	Ziele und Handlungsfelder
Seite 55	Struktur- und Nutzungskonzept
Seite 57	Strukturkonzept
Seite 59	Nutzungskonzept
Seite 60	Entwicklungsbereiche
Seite 63	Entwicklungsbereich Schloss
Seite 65	Entwicklungsbereich Karstadt / LEIK
Seite 67	Entwicklungsbereich mittlere Holstenstraße-West
Seite 69	Entwicklungsbereich ZOB
Seite 71	Projektierungen im Prozess
Seite 73	Impulsmaßnahmen
Seite 74	IMPULS – Forum Innenstadt
Seite 75	IMPULS – Neugestaltung der Achse Holstenplatz bis Holstenbrücke
Seite 76	IMPULS – Machbarkeitsstudie Entwicklungsbereich Schloss
Seite 77	IMPULS – Neubau ZOB
Seite 78	IMPULS – Platztriangel
Seite 79	IMPULS – Lichtkonzept
Seite 80	Impressum

PLANUNGSVERSTÄNDNIS

Das Rahmenkonzept „Perspektiven für die Kieler Innenstadt“ beinhaltet eine umfassende Analyse der Entwicklung des Stadtzentrums und definiert Leitlinien und Ziele in allen Handlungsfeldern, die hier zukünftig verfolgt werden sollen.

Das Konzept bewegt sich dabei auf einer übergeordneten Planebene (Struktur- und Nutzungskonzept) und benennt Maßnahmen nur insoweit, als sie in einem Planungshorizont bis 2015 vorrangig verfolgt werden sollten. Als Maßnahmen werden sowohl bauliche Vorhaben, Planungen und Wettbewerbe sowie auch Beteiligungs- und Marketingmaßnahmen verstanden.

Der Prozess zur Entwicklung der Innenstadt endet hiermit jedoch nicht, sondern geht vielmehr in die Vertiefungs- bzw. Umsetzungsphase über. Ohne nennenswerte Investitionen in die öffentliche Infrastruktur, vor allem in den öffentlichen Raum, wird kein nachhaltiger Impuls zur Aufwertung des Zentrums gegeben werden können.



Rahmenkonzept „Perspektiven für die Kieler Innenstadt“

ANLASS

Bedeutung der Innenstadt

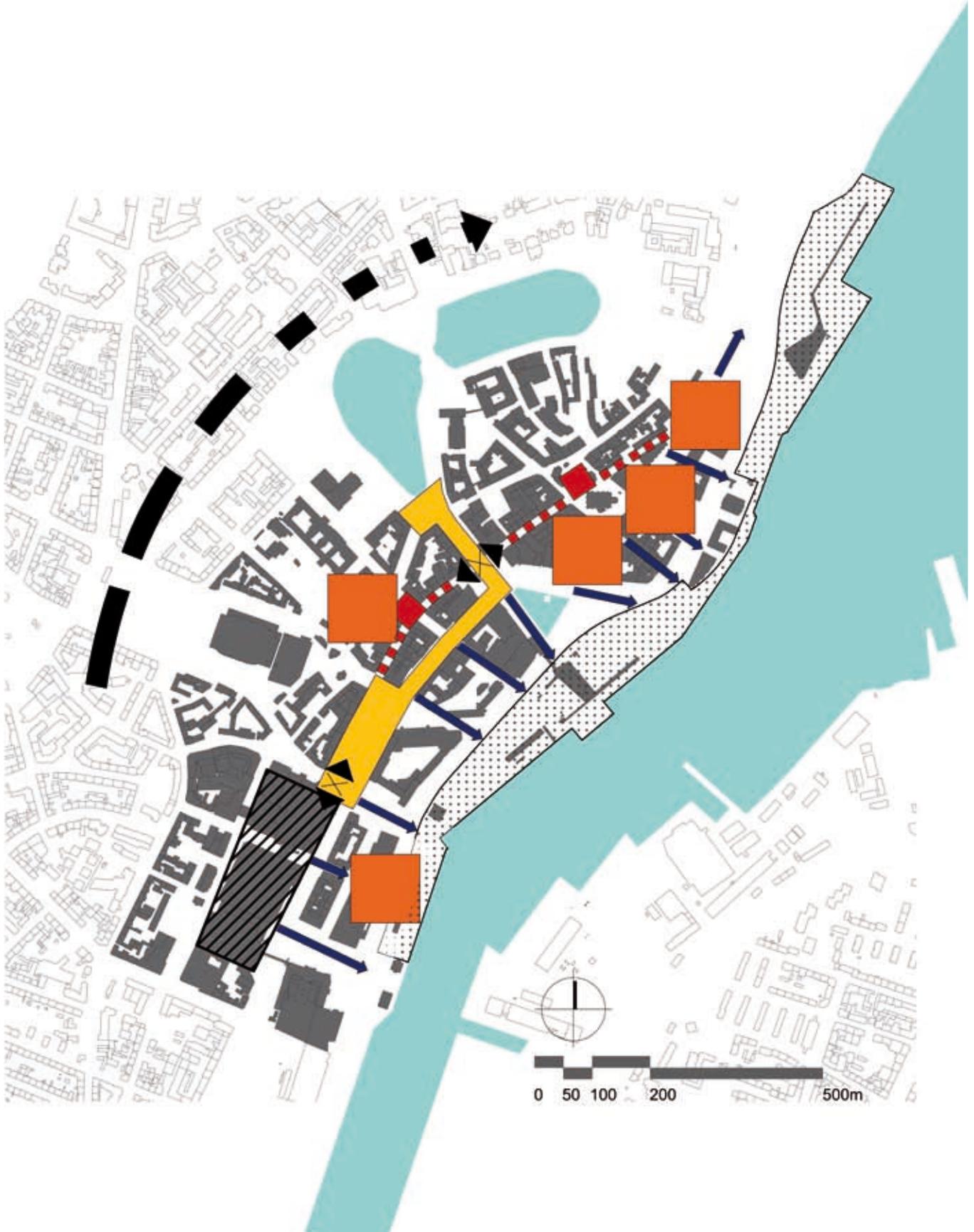
Die Kieler Innenstadt ist im Zusammenspiel mit der Förde der Mittelpunkt, das Herz unserer Landeshauptstadt. Nach Außen prägt sie als Visitenkarte wesentlich das Profil der Stadt. Nach Innen ermöglicht das Zentrum die Identifikation der Bürgerschaft mit Ihrer Stadt.

Ihre herausgehobene Bedeutung – stadt- wie landesweit – gewinnt die Innenstadt aus ihrer Mischung als zentraler

- Ort des Handels und der Dienstleistungen,
- Ort der Kultur- und Freizeitgestaltung,
- Ort des Tourismus, der Gastronomie und Hotellerie und als
- Drehscheibe des Verkehrs.

Zukünftig wird die Kieler Innenstadt auch als Wohnstandort zunehmend an Bedeutung gewinnen müssen.

Darüber hinaus ist das Zentrum die historische und baukulturelle Wiege Kiels. Ihre öffentlichen Räume sind Plätze der Kommunikation und die Schaubühne des gesellschaftlichen Lebens zwischen kurzweiligem Zeitvertreib und ständigem Aufenthalt. Ihre Unverwechselbarkeit prägt wesentlich unser „Bild der Stadt“. Um von diesem Image zu einer nachhaltigen Identität zu gelangen, sind neue „Perspektiven für die Kieler Innenstadt“ erforderlich.



Analyse



Einzelhandelskonzentration
am Sophienblatt



Abnahme der Fußgängerfrequenz
gen Norden



untergenutzte Flächen/Areale mit
erheblichem Entwicklungspotential



Straßen/Platzraumfolge mit
erheblichem Umgestaltungsbedarf



Gestaltungsmängel in der
Hauptfußgängerzone



Barriere Ziegelteich und
Holstenbrücke



Verknüpfungen/Sichtachsen
zum Wasser



Hafenflächen

Handlungsbedarf

Die Innenstadt wird aktuell den Ansprüchen an eine vitale Mitte einer Landeshauptstadt nicht gerecht. Neben großflächigen Ansiedlungen von Einzelhandel am Stadtrand hat die erstarkende regionale Konkurrenz im Bereich des Einkaufens den Einzelhandelsumsatz in der Kieler Innenstadt sinken lassen. Die Realisierung neuer derartiger Planungen in den Nachbargemeinden lässt eine weitergehende Beeinträchtigung der Handelssituation befürchten.

Darüber hinaus präsentieren sich zunehmend Bereiche im Zentrum nicht mehr zeitgemäß. Untergenutzte, teilweise verunstaltete Flächen und Immobilien sowie erneuerungsbedürftige Plätze und Wege bilden den aufwertungsbedürftigen urbanen Raum.

Daher beauftragte die Selbstverwaltung die Erstellung eines Rahmenkonzepts, das seine Qualität und Angemessenheit daraus gewinnt, in dem es folgenden Kriterien genügt:

- integriert – Berücksichtigung und Vernetzung sämtlicher Themen und Handlungsfelder
- partizipativ – Aktive Einbeziehung der Bürgerschaft, von Experten und Investoren
- umsetzbar – Abwägung zwischen Vision und Machbarkeit

Die Vielfältigkeit der Innenstadt gilt es zu erhalten und durch die Realisierung von wichtigen Impulsprojekten und Initiativen zu stärken. Das Rahmenkonzept soll für die nächsten fünf Jahre sowohl für die öffentliche Hand als auch für die Privaten eine verlässliche Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung der Kieler Innenstadt bilden. Das Konzept muss danach fortlaufend den Entwicklung entsprechend angepasst und mit den Bürgerinnen und Bürgern weiterentwickelt werden.

	Rahmenkonzept Kieler Altstadt	Arbeitskreis Perspektiven für die Kieler Innenstadt	PACT-Prozess	Diskussionsgrund- lage / Vorentwurf Rahmenkonzept für die Kieler Innenstadt
Zeitraum	2000	2003/4	2006/8	2008/9
Wer	Verwaltung	Arbeitskreis externer und interner Experten	PACT-Initiative Innenstadt	Bürgerschaft, Politik & Verwaltung
Was	Konzept für die Ent- wicklung der Kieler Altstadt	Erarbeitung eines umfangreichen Maß- nahmenkataloges zur Weiterentwicklung der Kieler Innenstadt	Initiierung des PACT- Prozesses, Auswahl von Maßnahmen zur Umsetzung auf der Grundlage des Maß- nahmenkataloges des Arbeitskreises	Vorentwurf eines Rahmenkonzeptes für die Innenstadt als Diskussionsgrundlage für das folgende Plan- werkstattverfahren
Vorgehen/ Ergebnis	Intensive Diskussion mit den Akteuren der Altstadt zur Umset- zung der Maßnahmen des Konzeptes fanden statt	Maßnahmenkatalog wird der Selbstver- waltung vorgestellt, sodann werden erste Maßnahmen umge- setzt	PACT-Prozess muss 2008 eingestellt werden	Durchführung des Planwerkstattverfah- rens in drei Stufen

PROZESS

Grundlagen

Bei der Entwicklung des Rahmenkonzepts wurden die Inhalte bisheriger Planungen zur Innenstadt evaluiert, aktualisiert, aktuelle Planungsvorhaben eingespielt sowie Ergebnisse vorlaufender Beteiligungsprozesse und Initiativen einbezogen.

Planungen

- Ideenskizze Altstadt-Insel, 2007 (LH Kiel, Stadtplanungsamt)
- Wohnungsmarktkonzept, 2007 (GEWOS)
- Verkehrsentwicklungsplan, 2008 (LH Kiel, Tiefbauamt)
- Tourismuskonzept, 2008 (N.I.T. Kiel)
- Kulturpolitische Leitlinien, 2008 (LH Kiel, Dezernat III)
- Fachbaustein Einzelhandel, 2008 (CIMA GmbH)
- Lichtkonzept, 2009 (Studio DL)
- Hotelmarktstudie, 2009 (ggh consult GmbH)
- Büromarktstudie, aktualisiert 2009 (Arge + Prof. Aring)



Werkstattverfahren

Durch ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren wurde das aktuelle Meinungsbild von Experten, der Politik und vor allem der Bürgerschaft zur Innenstadtentwicklung erkundet. Somit konnte der Komplexität des Themas Innenstadt gebührend Rechnung getragen werden.

Gut besuchte Expertenabende und insbesondere die zweitägige Planungswerkstatt erbrachten wertvolle Erkenntnisse und eine Vielzahl interessanter Ideen und Vorschläge.

Die Ergebnisse und ihr Eingang in das vorliegende Rahmenkonzept sind in den folgenden Kapiteln jeweils >grau< hervorgehoben dargestellt.

Die umfassende Aufbereitung der Ergebnisse ist erhältlich beim Stadtplanungsamt oder unter www.kiel.de

Planwerkstattverfahren

	Experteninterviews	Expertenabende	Planwerkstatt
Ziel	Schwerpunkte und Konfliktfelder lokalisieren	Themenbezogene Diskussion zu den Themenfeldern Freizeit, Kultur, Tourismus/ Städtebau, Denkmalschutz, Freiraum, Verkehr, Hafenwirtschaft/ Einzelhandel, Wohnen, Eigentum	Zusammenschau der bisherigen Ergebnisse in gemischten Teams bestehend aus Bürgern, Politikern und Experten
Form	leitfadengestützte Interviews	drei Abendveranstaltungen mit bis zu 100 Teilnehmern	Vorentwurf eines Rahmenkonzeptes für die Innenstadt als Diskussionsgrundlage für das folgende Planwerkstattverfahren

SITUATION

Räumlicher Umgriff der Kieler Innenstadt

Das Rahmenkonzept umfasst den Bereich von der Altstadtinsel über die „Vorstadt“ bis zum Hauptbahnhof. Der Umgriff ergibt sich aus der historischen Entwicklung Kiels und der hohen Konzentration kerngebietstypischer Nutzungen des Einzelhandels, des privaten wie öffentlichen Dienstleistungssektors und der Kultur- und Freizeiteinrichtungen in diesem Bereich.

> Einige Teilnehmer der Planwerkstatt regten an, die Innenstadt auf das Gaardener Zentrum mit der Nahtstelle Kai-City Kiel (Hörn) zu erstrecken: „Sprung über die Förde“. <

Mittel- bis langfristig sollte das Gaardener Zentrum über die Kai-City Kiel (Hörn) an die Innenstadt Kiel angedockt werden. Die räumlichen und städtebaulichen Zäsuren lassen eine solche Entwicklung im Rahmen der aktuellen Innenstadtentwicklung noch nicht zu. Die Innenstadtentwicklung darf derzeit auch nicht überdehnt werden.





Historie

Bis 1650

- Insellage der Altstadt, Kleiner Kiel als Meeresarm der Kieler Förde, Grabendurchstich 1535-1689
- feuchter Ufersaum am Kleinen Kiel, Gärten
- Uferbefestigung am Handelshafen, Schiffsbrücke
- Naturhafen Bollhörn
- natürliches Ostufer
- Stadtgrundriss geplant, seit Gründung um 1235 nahezu unverändert
- regelmäßiges Doppelstraßenkreuz mit zentralem Markt und Nikolai-Kirchhof
- Burg (seit 1559 Renaissanceschloss) auf höchstem Punkt
- enge Giebelhäuser, Adelshäuser im Bereich der Burg
- fördeorientierte Bebauung im Bereich der geschleiften Stadtmauer
- Holstentor: Vorstadt (seit 1570) als Einstraßenanlage und gewachsener Kuhbergbebauung
- Dänisches Tor: Brunswik als lockere dörfliche Siedlung

Bis 1850

- 1. Schritt zur Trennung Förde-Kleiner Kiel durch Teilkanalisierung
- Abschnürung Bootshafen durch Eisenbahndamm (1846)
- Ausbau der Hafenanlagen: Fährstraße, Am Wall, Verbreiterung und Befestigung des Altstadtfördeufers mit Straße, Zoll, Handel, Zimmermannswerft
- Vorstadtkaianlagen, Lagerflächen
- Befestigung des Nordufers Kleiner Kiel, Lorentzendamm
- Verfüllung des Burggrabens, Teilverfüllung Ziegelteich
- durch Förderung des dänischen Staates „1. Blüte“
- Bahnhof für Eisenbahn nach Altona
- Chausseebau, Fabriken
- Verfestigung des Kuhbergviertels, Erweiterung der Vorstadt
- Verdichtung Brunswik, nahezu geschlossene westliche Randbebauung des Schlossgartens
- Eisengießerei, Waschhof, Gartenvillen am Nordufer Kleiner Kiel



Bis 1900

- Verfestigung der Ufer
- künstliche Ufer am Kleinen Kiel und Verkleinerung der Wasserfläche
- Teilung des Kleinen Kiels durch Bohlenbrücke
- Zuschüttung Ziegelteich
- Schlossgartenufer gefasst, Anlegestelle
- Ausbau Seebrücke
- Vorschuhung Eisenbahndamm
- Werftanlagen auf dem Ostufer
- Kiel seit 1871 Reichskriegshafen, seither stürmische Stadtentwicklung
- rege bauliche Entwicklung der Quartiere nördlich, westlich und südlich der Altstadt
- Bau eines neuen Bahnhofes



Bis 1940

- Verrohrung der Wasserverbindung Kleiner Kiel/Bootshafen (Holstenbrücke)
- Verkleinerung des Bootshafens
- Verbreiterung Eisenbahndamm, Bau der Kaizunge Bollhorn
- Ausbau Sartorikai, Seegartenbrücke, Fischhalle
- Durchdämmung des Kleinen Kiels
- Errichtung des Rathauses (1907-1911) und des Opernhauses (1905-1907) am Neuen Markt
- rege gründerzeitliche Bautätigkeit in Alt- und Vorstadt, Errichtung erster Warenhäuser
- Durchbruch der Holstenstraße bis zum Ziegelteich (1907), Abriss Schwefelhaus
- Generalbebauungsplan von Stübben ab 1901
- teilweiser Abriss des Kuhbergviertels, Neuparzellierung und Neubebauung



Bis 1985

- Wasserumgürtung der Altstadt wird weiter reduziert
- isolierte Lage des Bootshafens durch Zuschüttung und Vorschuhung des Bollhörn- und Schwedenkais
- Vorschuhung des Oslokais mit Ausbau Seegarten
- Kriegszerstörungen, Wiederaufbau, Generalbebauungsplan, Jensenplan
- Zurücknahme der Stadtmauerflucht, Straßenzug Wall
- Schaffung des Straßenzuges Holstenplatz, Andreas-Gayk-Straße, Berliner Platz
- Durchbruch Eggerstedtstraße
- Grünzug Schlossgarten-Kleiner Kiel-Dammstraße-Exerzierplatz-Schützenpark
- Holstenstraße als Fußgängerzone mit laufenden Erweiterungen des Fußgängerbereiches
- Neubebauung geprägt durch Großkaufhäuser, Ostseehalle, Landesbank, Parkhäuser etc.
- Verlust der kleinteiligen Bebauungsstruktur der Vorkriegszeit
- Bebauung des Alten Marktes
- Uferzone kann wegen Hafennutzung nur partiell betreten werden, Kontakt zur Förde nur über Blickbeziehungen

Bis 2009



- Entwicklung des Hörnbereiches (Kai-City Kiel) nach Aufgabe der industriellen Nutzung
- Neubau des Norwegenkais im nördlichen Hörnbereich
- Modernisierung und Neuausrichtung der Hafenanlagen auf dem Westufer
- Neubebauungen im Sanierungsgebiet Sophienblatt, Errichtung Sophienhof
- Rückbau der Fußgängerstege im Bereich Sophienblatt
- Neubau/Erweiterung Oberpostdirektion
- Umgestaltung von Straßen-/Platzraumsituationen, z.B. Bootshafen
- Erweiterung Ostseehalle (Sparkassen-Arena)

	CIMA (2008)	GfK (2007)	GfK (2004)
Verkaufsfläche (in qm)	449.695	432.200	385.700
Umsatz (in Mio. €)	1.699,6	1.570,0	1.502,0
Nachfragepotenzial (in Mio. €)	1.211,0	1.117,2	1.089,7
Einzelhandelszentralität	140,3 %	140,5 %	137,8 %
Umsatz Innenstadt (in Mio. €)	412,5	428,0	446,0
Verkaufsfläche Innenstadt (in qm)	123.115	115.600	114.000
Umsatz der Stadtteilzentren (gesamt in Mio. €)	212,6	202,7	205,1
Verkaufsfläche Stadtteilzentren (in qm)	46.080	45.130	46.200

Quelle: CIMA GmbH 2008

Handlungsfeld

EINZELHANDEL

Situation

Kiel ist Einkaufsstadt.

Die Stadt weist eine Zentralitätskennziffer von 140,3 Prozentpunkten auf. Dieser Quotient gibt an, wie viel der in der Stadt vorhandenen Kaufkraft per Saldo durch den örtlichen Einzelhandel gebunden werden kann. Da die Quote über 100 Prozentpunkte liegt, erfolgt ein erheblicher Kaufkraftzufluss von außen.

Die Innenstadt ist der bedeutendste Standort des Einzelhandels in Kiel.

Mit dem Einzugsgebiet Kiels von rund 750.000 Einwohnern zzgl. der Touristen werden im Zentrum 412,5 Mio. € Umsatz im Einzelhandel auf 123.000 qm Verkaufsfläche realisiert. Dies sind fast 24 % des gesamten Umsatzes im Einzelhandel in der gesamten Stadt. Jedoch ist der Umsatz von 2004 bis 2008 um 7,5 % zurückgegangen.

Damit hat die Innenstadt absolut und relativ deutlich an Bedeutung verloren.

Dies ist zum einen in der zunehmenden Konkurrenz in der Region und Angeboten am Kieler Stadtrand wie CITTI begründet, zum anderen in bestehenden Angebotslücken (periodischer Bedarf wie Lebensmittel, aperiodischer Bedarf wie Elektroartikel/Unterhaltungselektronik/Foto/PC). Positiv hervorzuheben ist, dass aktuell noch kein Leerstandsproblem besteht und Entwickler wie Investoren Flächen und Immobilien nachfragen.

Die Hauptgeschäftszone der Kieler Innenstadt erstreckt sich vom Bahnhof bis zum Alten Markt, wobei die Passantenfrequenz zum Norden hin

abnimmt. Die Länge der Hauptgeschäftslage von rd. 1,3 km trägt dazu bei, dass der Käufer im Zentrum in der Regel nicht die gesamte Innenstadt „entlang flanier“, sondern gezielt ein oder mehrere Angebote aufsucht.

Den südlichen Schwerpunkt bildet das in die Jahre gekommene Einkaufszentrum Sophienblatt, die mittlere Holstenstraße weist stellenweise Tendenzen eines Trading-Down-Prozesses auf (Handy-Läden, Ein-Euro-Basare) und der Bereich des Warenhauses Karstadt/LEIK präsentiert sich am nördlichen Ende nicht mehr zeitgemäß.



Bedarfe

Aktuell werden an drei unterschiedlichen, integrierten Standorten mit direkter Lage an der Fußgängerzone in der Innenstadt Einkaufszentren von Entwicklern geplant:

- Rathausgalerie an der Mittleren Holstenstraße/Mühlenbach
22.900 qm Verkaufsfläche
- Karstadt/LEIK am Bootshafen
25.000 qm Verkaufsfläche (rd. 21.500 qm Bestand)
- Altstadtquartier am Schloss
30.000 qm Verkaufsfläche

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die konkreten Projektplanungen im jeweiligen Stadtraum. Sie dokumentieren übereinstimmend die Anforderungen der heutigen Einzelhandelseinrichtungen, wie sie aktuell von Kunden nachgefragt werden.

Die drei Projekte beinhalten Verknüpfungen innenstadtrelevanter Nutzungen wie Einkaufen/Hotel- und Gastronomie/Kongresszentrum/Kultur/Freizeit in unterschiedlicher Zusammensetzung. Wohnnutzungen waren bis zum Werkstattverfahren nicht Bestandteil dieser Überlegungen.



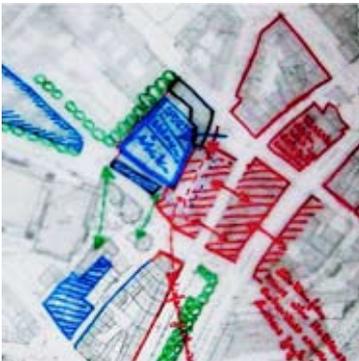
Rathausgalerie (GEDO, KuBuS)



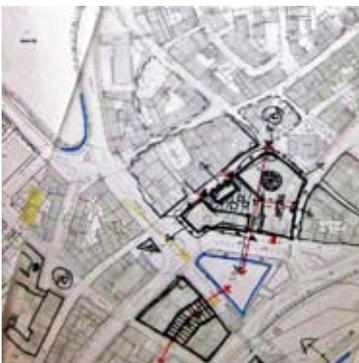
Karstadt/LEIK



Altstadtquartier (ECE)



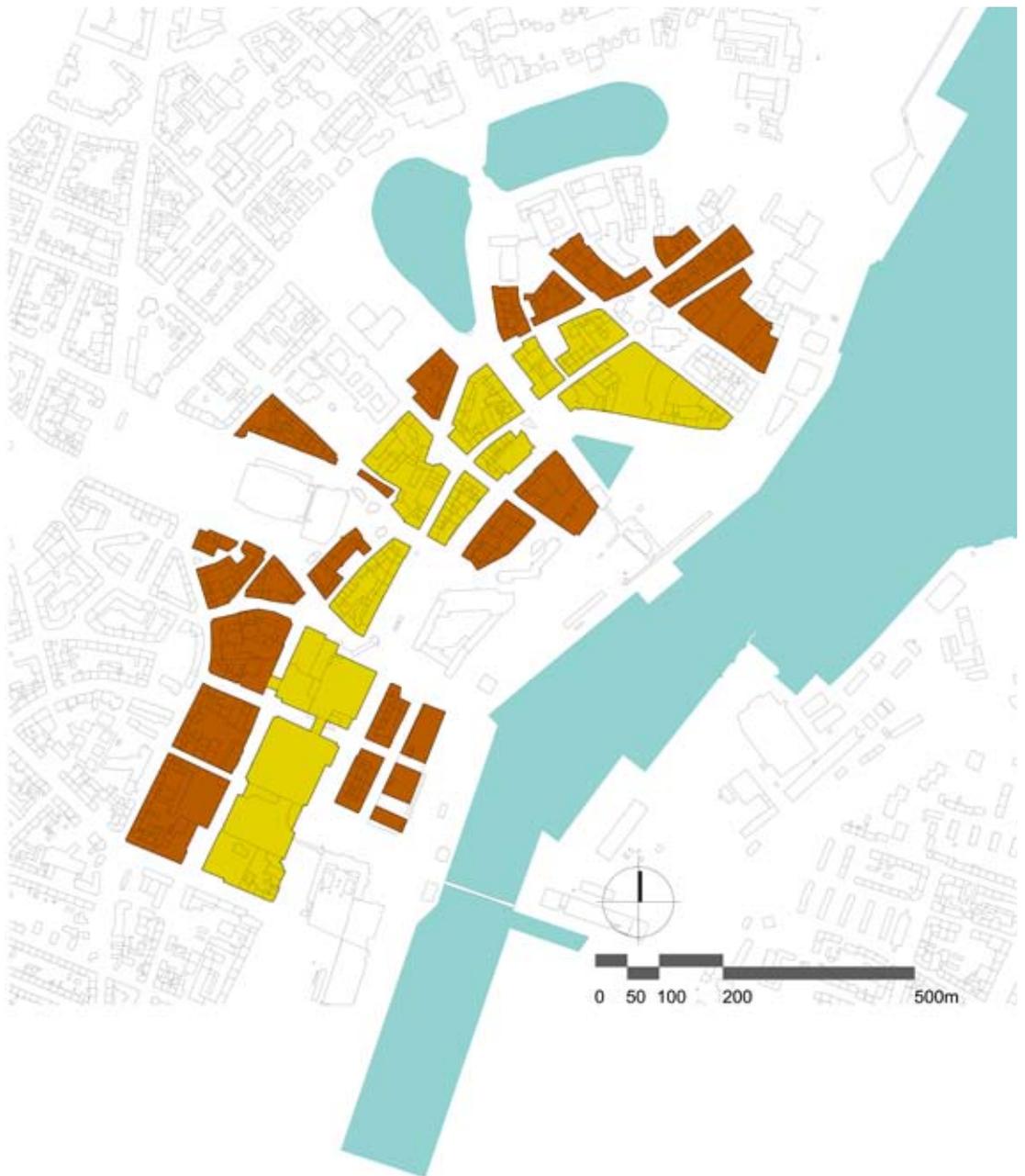
> Die Teilnehmer des Werkstattverfahrens standen den Planungen der Einkaufszentrenentwickler überwiegend kritisch gegenüber. Vielmehr wurde kleinteiliger Einzelhandel gewünscht, der mit Wohnnutzungen in den Obergeschossen kombiniert werden soll. Sofern ein Einkaufszentrum in der Innenstadt realisiert werden sollte, so könnte dies am ehesten am Standort Karstadt/LEIK in Form eines „offenen“ Einkaufszentrums entstehen.



Die Standorte Schlossbereich und Mittlere Holstenstraße/Mühlenbach wurden eher kritisch gesehen. Stattdessen soll sich im Bereich der Mittleren Holstenstraße die Einzelhandelsnutzung Richtung Osten in die Andreas-Gayk-Straße entwickeln. Für den rückwärtigen Bereich Mühlenbach/Treppenstraße wurde eine Wohnnutzung vorgeschlagen. <

Die für den Standort Mittlere Holstenstraße/Mühlenbach/Treppenstraße präferierte Wohnnutzung wird aufgrund der hohen Bodenpreise in den nächsten Jahren kaum umsetzbar sein.

Im Fachbaustein Einzelhandel werden die Standorte Karstadt/LEIK und mittlere Holstenstraße/Mühlenbach als sehr gut geeignete, integrierte Standorte für Einkaufszentren identifiziert, die auch bei gemeinsamer Realisierung für den bestehenden Einzelhandel eine verträgliche Entwicklung darstellen.



Einzelhandel



Schwerpunkt Handel



Handel in gemischten Flächen

Ziele

Ziel ist es, die Kieler Innenstadt zu dem Einkaufsstandort in Schleswig-Holstein zu entwickeln und die Zentralitätskennziffer der Landeshauptstadt Kiel bis 2015 auf 145 Prozentpunkte zu erhöhen. Dies kann gelingen durch

- Vermeidung weiterer innenstadt-relevanter Einzelhandelsansiedlungen in nicht integrierten Lagen in der Stadt.
- Bereitstellung zeitgemäßer Einzelhandelsflächen durch Modernisierung der Bestandsimmobilien und Bereitstellung neuer Verkaufsflächen im Zentrum entlang der Holstenstraße zwischen dem Sophienblatt und dem Alten Markt.
- Verbesserung der Kooperation der Einzelhändler/ Eigentümer.

Konzeptionelle Kernaussagen

Maßnahmen zur Stärkung des Einzelhandels sollten sich prioritär auf die Hauptgeschäftslage Holstenstraße und die direkt angrenzenden Blockbereiche zwischen Sophienblatt und dem Bereich Karstadt beziehen. Grundsätzlich sind bei Neuprojektierungen monostrukturierte Entwicklungen zu vermeiden

- Entwicklung des Standortes Karstadt/LEIK als nördlicher Anker der Einkaufszone. Die Form eines nicht monostrukturierten Einkaufszentrums ist denkbar.
- Einzelhandelsentwicklung im Bereich Mühlenbach/Treppstraße zur Stärkung der Mitte der Einkaufszone.

> Teilnehmer der Planungswerkstatt äußerten Befürchtungen, dass die Anwohner der Waisenhofstraße und des Kleinen Kuhbergs mit wohnunverträglichen Lärm- und Abgasbelastungen infolge unzureichender Verkehrsabwicklung rechnen müssten.<

Wohnen in der Innenstadt ist immer auch kerngebietstypischen Störungen ausgesetzt (vgl. auch nachfolgendes Handlungsfeld). Unverträglichkeiten sind bei der konkreten Projektentwicklung zu prüfen und ggf. abzustellen.

- Restrukturierung des Sophienhofes.
- Behutsame Bestandsentwicklung in den Seitenlagen (maßvolle Entwicklung in die Tiefe).
- Bildung von Quartieren mit eigenen Adressen und Vermarktungsstrategie unter dem Dach einer gesamten Innenstadt.



Wohnen unter dem Rathausurm (Zastrow&Zastrow)



„Alte Feuerwache“ (Zastrow&Zastrow))

Handlungsfeld

WOHNEN

Situation

Die Nutzung Wohnen spielt in der KernInnenstadt bislang eine untergeordnete Rolle. Hier konzentriert sich die Wohnnutzung auf die nordwestliche Altstadt und den Bereich westlich der Hopfenstraße in ungleichmäßiger, inselartiger Verteilung.

Aktuell leben hier rund 1.750 Einwohner. In den westlich und südwestlich benachbarten Quartieren ist eine erheblich höhere Wohnungsdichte vorzufinden.

Die Nachfrage nach innerstädtischen Wohnlagen ist zwar vorhanden, was die geringe Leerstandsquote von unter 1% verdeutlicht, jedoch wird ein Bevölkerungsrückgang in der Innenstadt bis 2020 um 14% prognostiziert, falls nicht aktiv gegengesteuert wird durch die Schaffung von zusätzlichen und zeitgemäßen Wohnungen.

Gerade Wohnen trägt essentiell zur Belebung des sich nach Geschäftsschluss schnell leerenden Zentrums bei.

Bedarfe

Trotz vorhandener Nachfrage bereitet die Etablierung von Wohnen aufgrund der hohen Grundstücks- und Immobilienpreise Schwierigkeiten, was sich auch in der derzeitigen Zusammensetzung der Bewohnerschaft widerspiegelt: Fast 50% sind sogenannte Best-Ager oder entstammen der Generation 65+. Familiengründer oder Junge Familien sind unterrepräsentiert.

> Die Stärkung der Wohnnutzung in der Innenstadt war eine zentrale Forderung der Teilnehmer des Planwerkstattverfahrens. Ein höherer Anteil an Wohnnutzung könnte zur Belebung der Innenstadt besonders außerhalb der Öffnungszeiten des Einzelhandels beitragen. Weiterhin wurden Kombinationen von Wohnen und Arbeiten, insbesondere Mischnutzungen von Gewerbe (Handel, Dienstleistungen, Gastronomie) und Wohnen in geschichteter bzw. gestapelter Bauweise gewünscht. <



Wohnen



Wohnen



Wohnen in gemischten Bereichen
in den Obergeschossen

Es muss beachtet werden, dass aufgrund der hohen Bodenwerte durch „Konkurrenznutzungen“ im Kern der Stadt nicht an jedem Standort Wohnnutzung realisiert werden kann. Im Hinblick auf die Zielgruppe Familien ist zu beachten, dass die Innenstadt bezüglich der Ausstattung mit Kindergärten und Grundschulen unterversorgt ist.

Zudem kann wegen der Nutzungsvielfalt in der Innenstadt die notwendige Wohnruhe nicht immer gewährleistet werden (z.B. Konflikt Gastronomie/Wohnen in den Abend- und Nachstunden).

Ziele

Die Nutzung Wohnen ist in der Innenstadt zu stärken.

- Etablierung von Wohnnutzungen innenstadtweit in den oberen Geschossen. In diesem Zusammenhang kann die Umwandlung nicht mehr marktgängiger Dienstleistungsflächen in Betracht gezogen werden.
- Mobilisierung untergenutzter Flächen zur Etablierung von Wohnen.

Konzeptionelle Kernaussagen

- Bei allen zukünftigen Grundstücksentwicklungen soll versucht werden, zumindest einen Anteil der nutzbaren Geschossfläche für Wohnen vorzuhalten.
- Potentielle Entwicklungsbereiche für Wohnen liegen in der westlichen und nordöstlichen Altstadt sowie westlich der Hopfenstraße im Abschnitt zwischen Ziegelteich und Ringstraße.

Maßnahme in der Realisierung

Auf der Grundlage des durchgeführten städtebaulichen Ideenwettbewerbs wird die Entwicklung des ca. 7.000 qm großen, brach liegenden Areals der Alten Feuerwache vorbereitet. Hier sollen Stadthäuser mit rund 80 Wohneinheiten entstehen. Im Erdgeschoss sollen Möglichkeiten für Büros, Ateliers und kleinteiligen Einzelhandel, sowie Gastronomienutzungen geschaffen werden.



Handlungsfeld

FREIZEIT, KULTUR & TOURISMUS

Situation

In der Innenstadt konzentrieren sich eine Vielzahl von Kultur- und Freizeiteinrichtungen vom KulturForum bis hin zur Sparkassen-Arena zwischen Exerzier- und Europaplatz (ehemalige Ostsee-halle). Die Angebote liegen jedoch räumlich verstreut. Der Sektor Tourismus – und hier insbesondere der Tagestourismus mit rund 17 Mio. Reisenden im Jahr – hat in den letzten Jahren beständig an Bedeutung gewonnen. Die Umsatz- und die Wertschöpfungspotentiale für den Einzelhandel, die Gastronomie und die Hotellerie sind beachtlich.

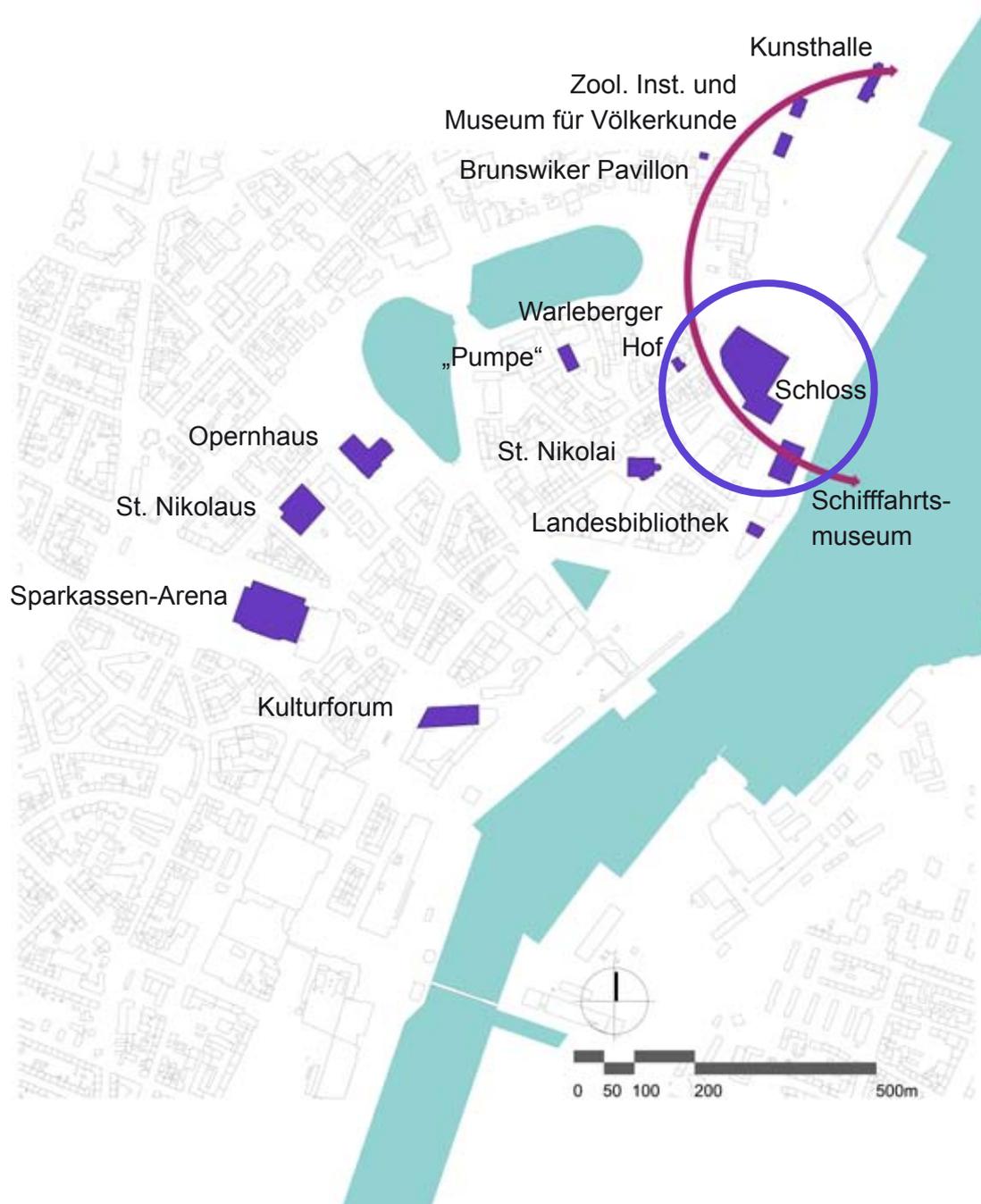
Bedarfe

Grundsätzlich bedarf es –stadtweit– einer besseren Verknüpfung der städtischen und landeseigenen kulturellen Einrichtungen. Die Notwendigkeit eines Museums- und Galeriekonzeptes wird gesehen.

Besonderer Handlungsbedarf besteht bei der Attraktivierung der Konzerthalle am Schloss. Sie präsentiert sich nicht mehr zeitgemäß. Neben dem baulichen Zustand wird die Kapazität mit rund 1.300 Sitzplätzen und die Ausstattung bemängelt.

Die Darstellung der Stadtgeschichte in Verknüpfung mit der maritimen Geschichte in den städtischen Museen wird ebenfalls als unzureichend eingestuft. Die Museen leiden unter sehr beengten räumlichen Verhältnissen.

> Im Planwerkstattverfahren wurde vorgeschlagen, die kulturellen Einrichtungen in der nördlichen Altstadt unter Einbeziehung des zu erhaltenden Schlossbereiches zu konzentrieren. Die bessere Verknüpfung der kulturellen Einrichtungen wurde gewünscht. Weiterhin wurde gewünscht, dass die Christian-Albrechts-Universität in der Innenstadt mehr Präsenz zeigt. <



Freizeit, Kultur



Ziele

Die Innenstadt und ihre Angebote sind ein wesentliches Motiv, warum Touristen Kiel besuchen. Eine Steigerung der Besucherzahlen soll durch die Aufrechterhaltung, den Ausbau und die Vernetzung des breit gefächerten Kultur- und Freizeitangebotes in der Innenstadt erfolgen.

Zusätzlich muss der öffentliche Raum attraktiviert werden, um die Verweilqualität zu erhöhen.

- Stärkung Kiels als kulturelles Zentrum des Landes durch Etablierung zeitgemäßer Veranstaltungsmöglichkeiten und überregional bedeutsamer Angebote.
- Verknüpfung der Einrichtungen durch attraktive Wegeverbindungen.
- Gemeinsame, aktive Vermarktung der kulturellen, touristischen und Freizeitangebote.
- Stärkere Zusammenarbeit mit den Hochschulen.

Konzeptionelle Kernaussagen

- Konzentration kultureller Einrichtungen im nördlichen Altstadtbereich und um den Schlossgarten (einschließlich Flächenangebot für Präsenz der Hochschulen).
- Ertüchtigung der Konzerthalle bzw. Umstrukturierung des Bereichs unter möglicher Einbeziehung eines Hotel- und Kongresszentrums.
- Realisierung der Kulturachse bzw. Wegeverknüpfungen von der Kunsthalle und benachbarten musealen Einrichtungen der Christian-Albrechts-Universität über den Warleberger Hof bis zum Schifffahrtsmuseum am Seegarten, gestützt durch ein Leitsystem.
- Erweiterung Schifffahrtsmuseum im Bereich Seegarten.
- Verstärkte Nutzung der Stadtplätze für kulturelle Veranstaltungen.
- Attraktivierung der öffentlichen Räume.

Maßnahme in der Realisierung

- bauliche Sanierung des Warleberger Hofes.

Handlungsfeld

HOTELLERIE & GASTRONOMIE

Situation

Die Übernachtungszahlen sind erfreulicherweise von 1999 mit rund 391.000 bis 2008 auf fast 0,5 Mio. Übernachtungen gestiegen. Das aktuelle Hotelgutachten zeigt jedoch Unstimmigkeiten im Preis/Leistungsverhältnis auf.

Das vorhandene Gastronomieangebot in der Innenstadt hat nicht die Kraft, den Innenstadtbereich außerhalb der Geschäftszeiten des Einzelhandels in gewünschtem Maße mit Leben zu füllen. Erfreulich ist, dass in den letzten Jahren erheblich gestiegenes Angebot an Freisitzgastronomie (z.B. Alter Markt, Holstenplatz), das sehr zur Belebung der Straßen- und Platzräume beigetragen hat. Als ein weiterer Schwerpunkt hat sich der Europaplatz entwickelt, wie Modernisierungen und Neueröffnungen am Platz in letzter Zeit gezeigt haben. Daneben wird vor allem der Bootshafen wahrgenommen.

Bedarfe

Es bestehen Kapazitätsengpässe im Übernachtungsbereich, vor allem im Hinblick auf den Kongressmarkt. So fehlt gerade in der Innenstadt derzeit ein hochklassiges Hotel mit angegliedertem Kongressbereich. Aber auch im einfacheren Segment der 1 bis 2-Sterne-Hotels wird noch Potenzial gesehen. Aktuell von Entwicklern nachgefragt ist vor allem der Bereich Schloss.

Im Bereich der Gastronomie bedarf es einer verstärkten Förderung von qualitativ hochwertigen Freisitzanlagen sowie der Vermehrung des Gastronomieangebotes .

> Im Planwerkstattverfahren wurde die Belebung der Innenstadt, speziell auch durch gastronomische Angebote, gefordert. Kiel soll in dieser Hinsicht ein überregionales Angebot bieten. Es wurde gewünscht, insbesondere die besonnten Freibereiche zu nutzen, um attraktive Gastronomie anzusiedeln. Als bislang vernachlässigtes Klientel wurden die Studierenden benannt. <



Ziele

Entwicklung der Innenstadt als zentrale Touristen-Destination der Stadt durch Ergänzung des Hotel- und Gastronomieangebots

- Erhöhung der Übernachtungszahlen auf 740.000 Übernachtungen bis 2025 (gemäß Prognose der Hotelmarktstudie).
- Ausweitung der Bettenkapazitäten stadtwweit um bis zu 1300 Betten (entspricht etwa 650 Hotelzimmer) bis 2025 in allen Hotelstandardebenen (gemäß Hotelmarktstudie) mit Schwerpunkt Innenstadt.
- Vermehrung des gastronomischen Angebotes in quantitativer und qualitativer Hinsicht.

Konzeptionelle Kernaussagen

- Schaffung von hochwertigen Hotel- und Kongressbereichen, z.B. im Bereich Schloss.
- Konzentration von Gastronomienutzungen, insbesondere am Bootshafen, aber auch im Bereich Alter Markt und Europaplatz fördern.
- Einbeziehung fördenaher Bereiche für gastronomische Nutzungen (Beispiel Seegarten) auf Flächen von Seehafen Kiel GmbH & Co. KG.

Maßnahmen in der Realisierung

Bau des 4-Sterne-Hotels „Atlantic“ am Bahnhofsvorplatz mit rund 180 Betten einschließlich eines Kongressbereichs für ca. 400 Personen



Hotel Atlantic

GIORGIO GULLOTTA
ARCHITETTEN HAMBURG

(Giorgio Gullotta)



Handlungsfeld

DIENSTLEISTUNGEN & FREIE BERUFE

Situation

Derzeit besitzt die Innenstadt noch ein beachtliches Dienstleistungsangebot – ein Schwerpunkt bildet der Banken- und Versicherungssektor.

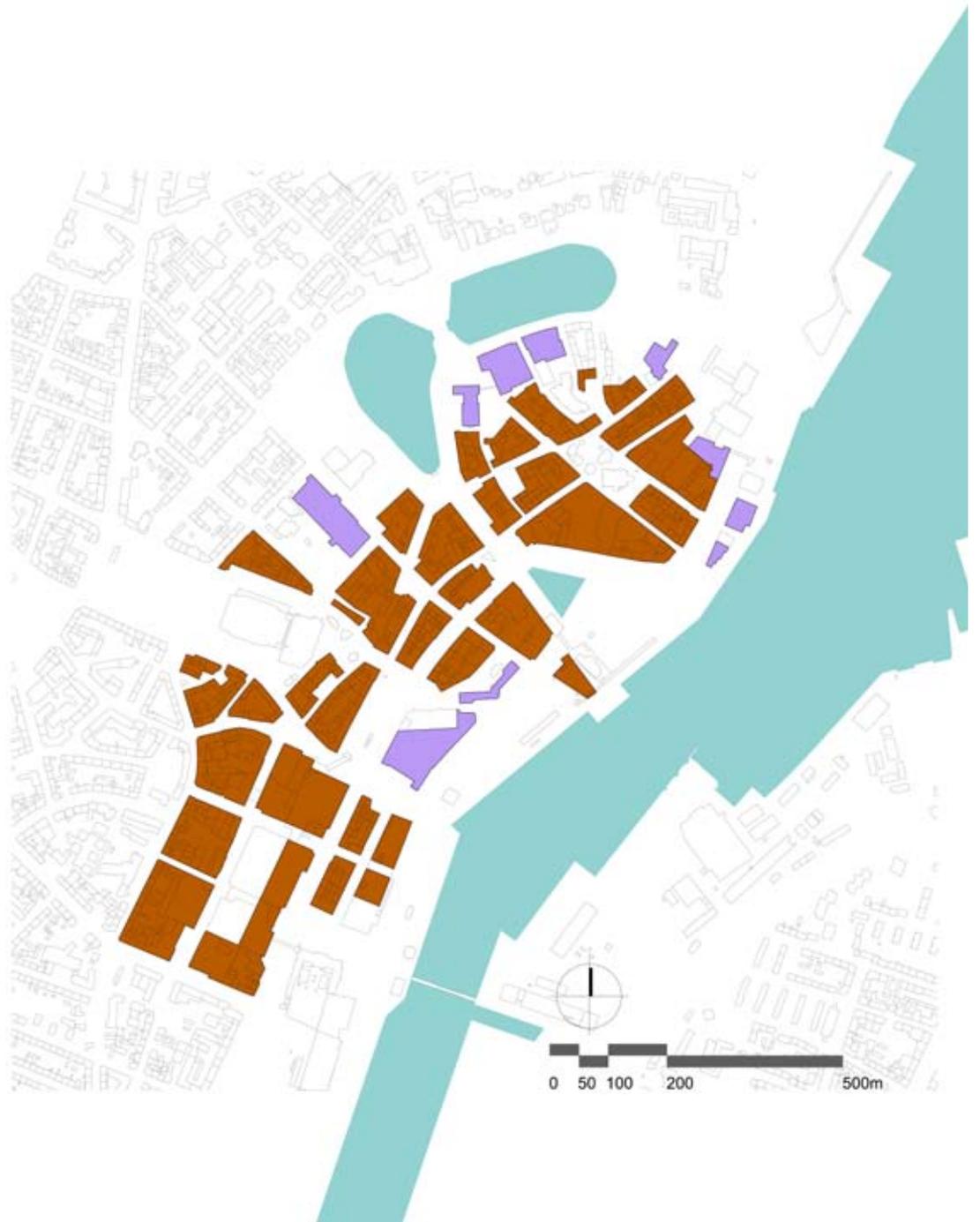
Die Arbeitsplätze sorgen für eine nennenswerte Nachfrage im Einzelhandel und in der Gastronomie und tragen zur Vitalität des Zentrums bei.

In der Innenstadt werden Spitzenbüromieten für Kiel von bis zu 14 € /qm erzielt, jedoch unter der Voraussetzung, dass es sich hierbei um ein höherwertiges Angebot handelt. Leerstände sind vor allem in Objekten aus den 50er, 60er und 70er Jahren mit einem erheblichen Modernisierungs- und Sanierungsbedarf festzustellen.

Bedarfe

Stadtweit werden jährlich 3.000 bis 15.000 qm neue Nutzfläche für Büros nachgefragt. Diese Nachfrage an Büroflächen in Neubauten kann - und das auch höchstens in Teilen - in die Bestände des Zentrums umgelenkt werden, wenn die Dienstleistungsflächen modernisiert werden und dabei den Qualitätsansprüchen des höherwertigen Segments entsprechen.

> Im Planwerkstattverfahren wurde der Bereich Dienstleistungen, freie Berufe nur sehr nachrangig thematisiert. Er wird aber als originäre Funktion der Innenstadt anerkannt. <



Dienstleistungen, freie Berufe



Dienstleistung, Verwaltung, Kreditwesen



Dienstleistung, Verwaltung, Kreditwesen
in gemischten Bereichen

Ziele

Der für die Innenstadt wesentliche Baustein eines funktionierenden und leistungsfähigen Dienstleistungsangebotes erfordert die Modernisierung und Inwertsetzung bestehender Dienstleistungsflächen. Der Abwanderung von Dienstleistungsangeboten in periphere Stadtbereiche oder in das Umland muss entgegengewirkt werden.

Konzeptionelle Kernaussagen

Die Dienstleistungen und freien Berufe tragen zur Vielfältigkeit der Innenstadt bei. Bei allen baulichen Entwicklungen ist auch ein Anteil an Dienstleistungsflächen zu berücksichtigen. Der Schwerpunkt liegt jedoch in der Inwertsetzung bestehender Dienstleistungsflächen. Für den Neubau größerer Bürobauten steht in innenstadtnaher Lage die Kai-City Kiel (Hörnbereich) zur Verfügung.

Handlungsfeld

HAFENWIRTSCHAFT

Situation

Kiel ist Deutschlands bedeutendster Kreuzfahrthafen und zugleich ein großer Fährhafen. Im Innenstadtbereich liegen der Schwedenkai und der Norwegenkai mit täglichen Fährverbindungen von und nach Schweden sowie Norwegen. Weitere Fährverbindungen werden vom Ostuferhafen aus nach Klaipeda, St. Petersburg und Kaliningrad betrieben. Allein 2008 zählte der Fährpassagierverkehr gut 1,5 Mio. Personen.

In den letzten Jahren hat die Kreuzfahrtschifffahrt für die Landeshauptstadt Kiel mit derzeit 125 Anläufen eine überragende Bedeutung gewonnen. Mit rund 222.000 Kreuzfahrtpassagieren im Jahr 2008 wurde gegenüber 2007 ein Plus von 28,45% bei den Passagierzahlen erzielt. Diese überwiegend innerstädtischen Hafenanlagen bilden die seeseitigen Tore der Stadt zur Ostsee.

Die Kiel besuchenden Fähr- und Kreuzfahrtpassagiere stellen ein erhebliches Umsatz- und Wirtschaftspotential für den Handel und die Gastronomie dar. Allein ein Fährpassagier tätigt einzelhandelsrelevante Ausgaben von durchschnittlich 50 € pro Tag in Kiel. Zudem stellen die in der Innenstadt liegenden Fähren und Kreuzfahrtschiffe eine nicht zu unterschätzende Attraktion für „Sehleute“ dar.



Schwedenkai Terminal

(Engel und Zimmermann)

Bedarfe

Die Seehafen Kiel GmbH & Co. KG erwartet weiterhin eine positive Entwicklung der Passagierzahlen, so dass die Flächen im Bestand der Weiternutzung bedürfen.

> Im Planwerkstattverfahren wurde vehement die Auffassung vertreten, die Hafенflächen zwischen Innenstadt und Förde nicht mit hafenfremden Nutzungen zu verbauen. Hafенflächen sollten ausschließlich der Hafennutzung vorbehalten sein. <

Ziele

Die Funktion Kreuzfahrt- und Fährhafen gilt es zu stärken. Die Hafенwirtschaft mit ihren innerstädtischen Standorten ist zu sichern. Jedoch muss die städtebauliche Einbindung des Hafens gewährleistet werden.

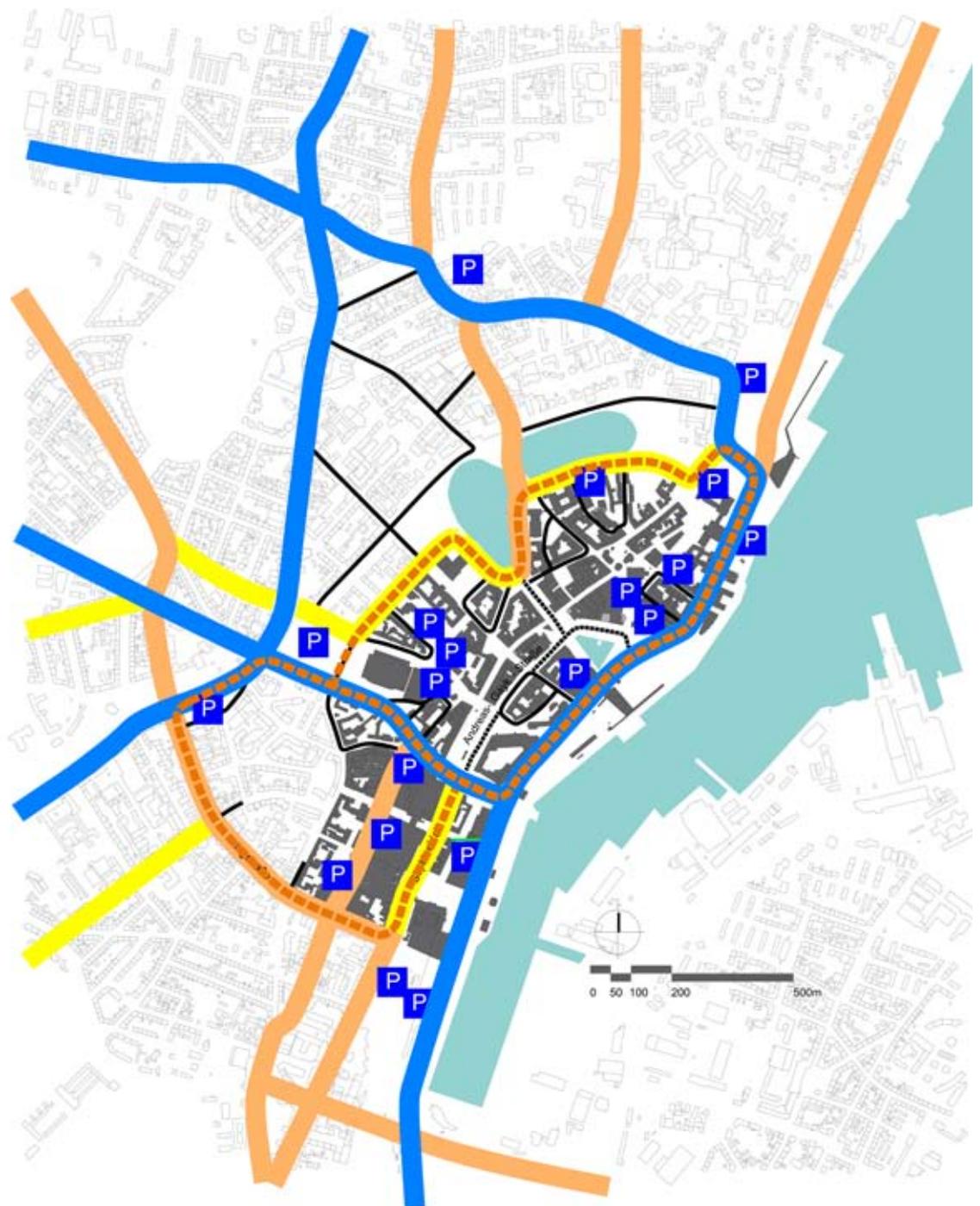
Es muss versucht werden, die Kreuzfahrt- und Fährschiffpassagiere verstärkt an die Innenstadt zu binden und die Zugänglichkeit der Hafенflächen für „Sehleute“ zu ermöglichen.

Konzeptionelle Kernaussagen

- Freihalten der Hafenvorfelder von baulichen, nicht hafenaффinen Nutzungen.
- Attraktivere Gestaltung der Wegeverbindungen/Verknüpfungen von den Terminals zur Innenstadt.
- Stärkere Inwertsetzung des Fähr- und Kreuzfahrtgeschäfts in mitten der Innenstadt als eine der wesentlichen Attraktionen Kiels.
- Ausbau des Marketings für die Zielgruppe Passagiere, aber auch „Sehleute“.

Maßnahmen in der Realisierung

Neubau des Schweden-Terminals



Handlungsfeld

VERKEHR

Verkehrskonzept Individualverkehr

	Hauptverkehrsstraße
	Verkehrsstraße
	Sammelstraße
	Parkleitring
	Erschließungsstraße
	Erschließungsstraße mit besonderem Gestaltungsanspruch
	Parken

Situation

Aufgrund der nach dem 2. Weltkrieg sehr modern wiederaufgebauten Innenstadt ist die verkehrliche Situation für alle Verkehrsteilnehmer – Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radwegverkehr) wie Kraftfahrzeugverkehr - im Vergleich zu anderen Großstädten überdurchschnittlich gut. Bei der Verknüpfung der Region mit der Innenstadt bestehen noch Potenziale zur Verbesserung.

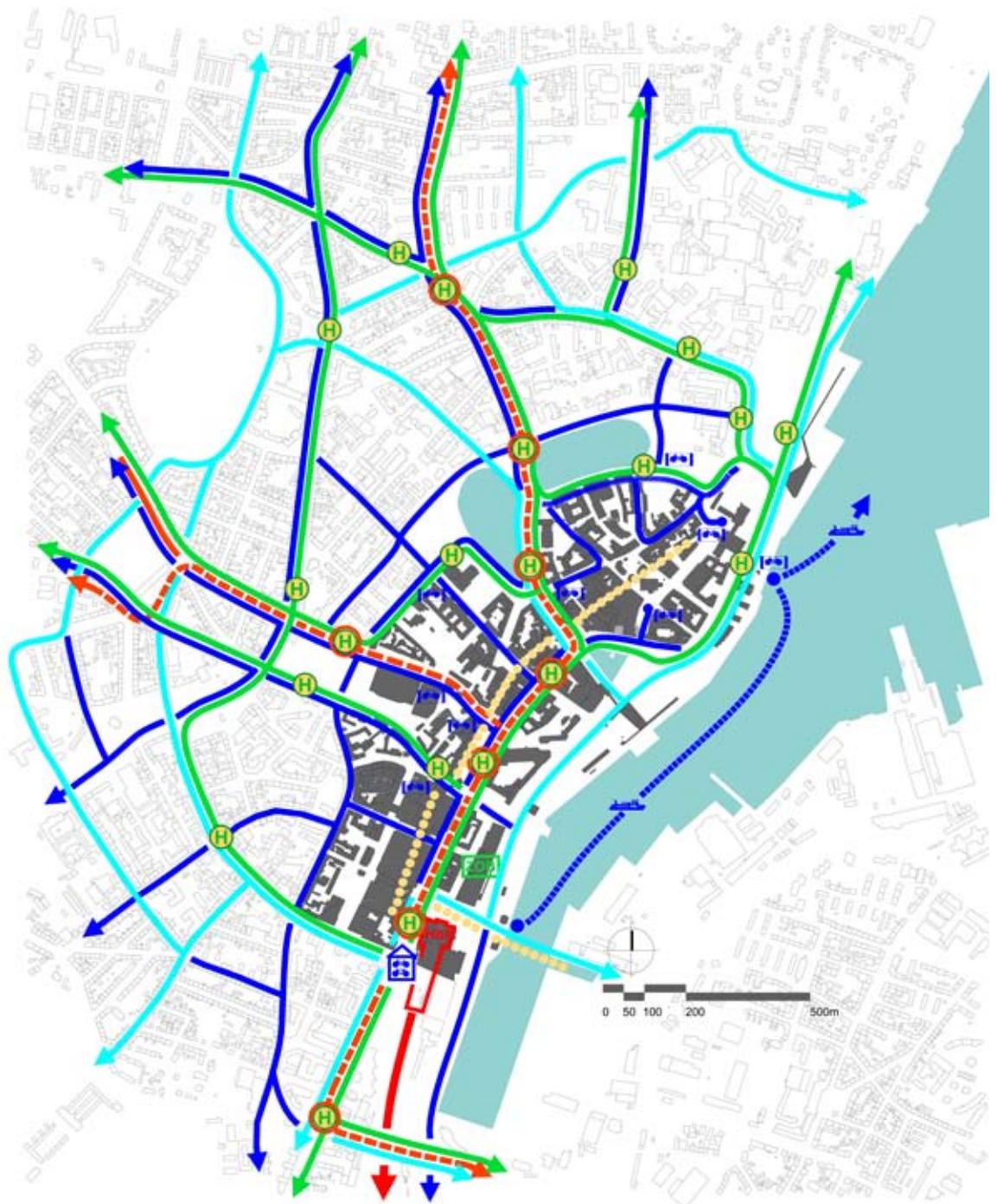
Über ein U aus Hauptverkehrsstraßen – der Ziegelteich im Süden, die Kaistraße/Wall im Osten, die Brunswiker Straße im Norden – erfolgt die Anbindung der Innenstadt an das überörtliche Straßensystem. Der Parkleitring wird komplettiert durch die Rathausstraße, den Martensdamm und den Jensendamm im Westen. Über diesen Ring werden die Parkplätze im Straßenraum, in Tiefgaragen und Parkhäusern erschlossen. Mit rund 8.800 Parkplätzen steht genügend Parkraum zur Verfügung.

Einige Straßenzüge, die in den 50er und 60er Jahren entstanden, sind im Hinblick auf die tatsächliche Verkehrsbelastung überdimensioniert (Andreas-Gayk-Straße) oder gar überflüssig (Eggerstedtstraße).

Bedarfe

Die gute Erschließungssituation wird im Rahmen der Innenstadtentwicklung wie auch im Marketing noch unzureichend gewürdigt. Funktional wie gestalterisch aufwertungsbedürftig sind vor allem der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) sowie die Parkhäuser. Eine Ergänzung des Parkangebots durch mehr (überdachte) Fahrradparkplätze in der Innenstadt würde die Situation weitergehend verbessern.

> Im Planwerkstattverfahren wurde für ein gleichberechtigtes Nebeneinander der Verkehrsarten plädiert (Shared Space). Allerdings seien verstärkte Anstrengungen für die Belange der Fussgänger notwendig. Zudem wurde eine Verbesserung der Anbindung durch die Förderschiffahrt gewünscht. <





Verkehrskonzept Umweltverbund

	Eisenbahn
	Hauptbahnhof
	Stadtbahn
	Haltepunkt
	Stadtbus
	Haltepunkt
	zentraler Busbahnhof
	Fördeschiffahrt
	Anlegestelle
	Radwegenetz
	Veloroute
	Fahrradstation
	Schwerpunkt für Fahrradparken
	Hauptfußwegeachse

Ziele

Die innere, wie auch die äußere verkehrliche Erschließung der Innenstadt muss weiterhin gewährleistet sein.

- Verbesserung der Anbindung der Region an die (Innen-)Stadt.
- Verträgliches Nebeneinander und Miteinander aller Verkehrsarten in der „Stadt der kurzen Wege“ (Shared Space).
- Bessere Verknüpfung der Verkehrsträger.
- Bessere überregionale Vermarktung der guten Erreichbarkeit und des Parkplatzangebotes.

Konzeptionelle Kernaussagen

- Leitung des Durchgangsverkehrs auf die leistungsfähigen Straßenzüge am Rande der Innenstadt.
- Gewährleistung der Erreichbarkeit der besucherorientierten Angebote für den individuell motorisierten und nicht motorisierten Zielverkehr.
- Anpassung der Straßen- und Platzräume an die tatsächlich vorhandene Verkehrsbelastung.
- Entwidmung der Eggerstedtstraße und teilweise Bebauung der Flächen.
- Funktionale und gestalterische Aufwertung der Parkhäuser.
- Verlagerung des Haltestellenbereiches Holstenbrücke in die Andreas-Gayk-Straße.
- Bessere Anbindung der nördlichen Altstadt durch den ÖPNV.
- Berücksichtigung des Projektes StadtRegionalBahn mit innenstadtverträglicher Trassenführung.
- Verbesserung der Anbindung der Fördeschiffahrt.

Maßnahmen in der Realisierung

- Bau der Fahrradstation am Hauptbahnhof.
- Planung und Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofs.

eingetragene Baudenkmäler



Handlungsfeld

DENKMALSCHUTZ, STADT- & FREIRAUMGESTALTUNG

Situation

Das Stadtbild Kiels ist geprägt durch die Wiederaufbauleistung nach den starken Kriegszerstörungen des 2. Weltkrieges. Seinerzeit entschied man sich bewusst für einen „modernen“ Wiederaufbau Kiels. Der überkommene Stadtgrundriss der Altstadt wurde allerdings weitgehend gewahrt. In der Vorstadt erfolgten umfangreichere Veränderungen des Stadtgrundrisses.

Merkmale des Wiederaufbaus:

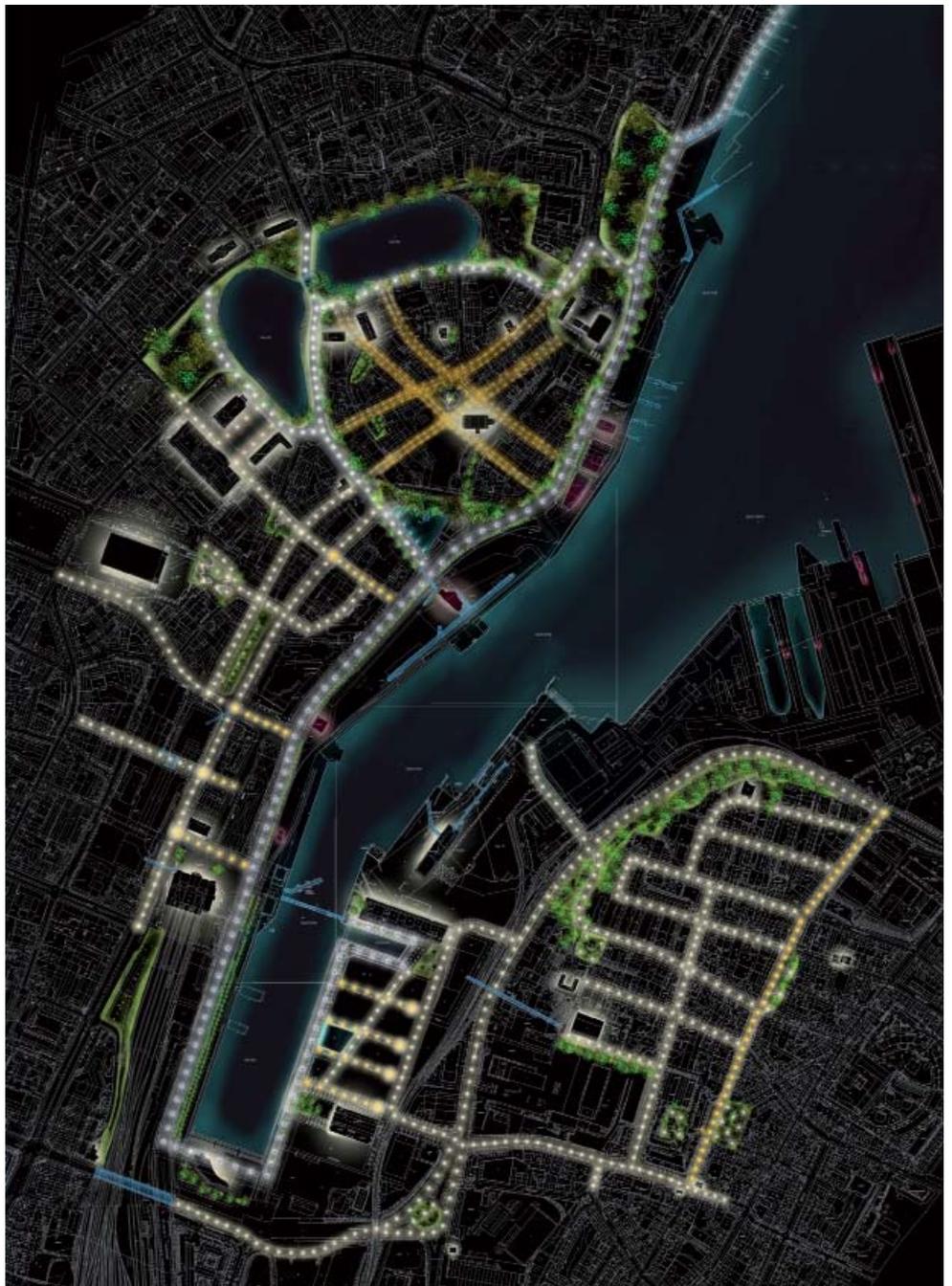
- Gegliederte Stadt, Entmischung der Nutzungen im Kern der Stadt – Wohnen spielt eine sehr untergeordnete Rolle.
- Schaffung eines leistungsfähigen Straßennetzes (autogerechte Stadt).
- Holstenstraße als lineare Haupteinkaufsachse, gering ausgeprägte Seitenlagen.
- Anordnung von Parkhäusern beiderseits der Achse Holstenstraße.

Das derzeitige Stadtbild wird von vielen Bürgern und Besuchern als eher „kühl und spröde“ empfunden.

Relativ wenige, jedoch sehr bedeutsame Bauwerke haben die Kriegszerstörungen überdauert. Die Unterschutzstellung vieler Bauten des Wiederaufbaus dokumentieren den hohen kulturellen Wert der baulichen Entwicklung der 50er und 60er Jahre. Es ist jedoch festzustellen, dass eine große Zahl der Bauten aus den 50er Jahren durch bauliche Veränderungen in den 70er und 80er Jahren sehr an Qualität verloren haben.

Im Zuge des Wiederaufbaus wurden großzügig dimensionierte Straßen-, Platz- und Freiräume geschaffen, deren spätere Um-





gestaltungen oftmals zu heftigen und kontroversen Diskussionen führten (Alter Markt). Darüber hinaus fallen mehrere Bereiche wie die Gewerbebrache im Bereich Mühlenbach/Hohe Straße/Trep- penstraße oder der Bereich der Eggerstedtstraße sowohl in ihrer Nutzung als auch in Gestalt deutlich ab.

Bedarfe

Ein Bekenntnis zum Städtebau und zur Architektur des Wiederaufbaus, bei dem die Pflege und Weiterentwicklung der Bausubstanz und -struktur im Zusammenhang mit der Förde im Vordergrund steht.

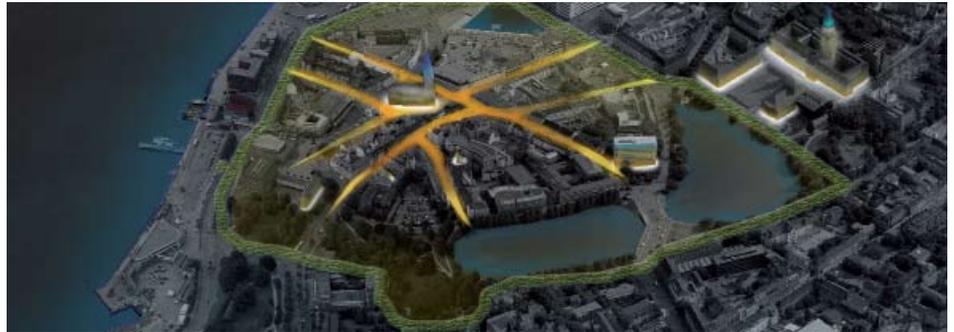
- Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität durch die Aufwertung der Straßen- und Platzräume.
- Wechselspiel von „ruhigen“ und „lebhaften“ Freiraumsituationen und Verknüpfung dieser Bereiche.
- Anbindung an das Wasser.

> Die Teilnehmer der Planwerkstatt forderten überwiegend die Erhaltung der Schlossbebauung zumindest als historischer Ort. Die Bebauung des Alten Marktes diskutierten die Teilnehmer hingegen sehr kontrovers. Grundsätzlich sollen Neubebauungen die überkommene Maßstäblichkeit der Stadt wahren.

Generell bestand der Wunsch nach einer besseren Anbindung an das Wasser/die Förde und einer qualitätsvollen Gestaltung der Hafенflächen. Die Hafенflächen sollten jedoch nicht mit hafенfremden Nutzungen bebaut werden.

Die Aufwertung der öffentlichen Räume war eine zentrale Forderung. Speziell wurde eine Wasserverbindung des Bootshafens zur Förde gewünscht.

Weiterhin wurde die Entwicklung einer Grün-/Freiraumachse Kiellinie/Schlossgarten/Ratsdienergarten/Kleiner Kiel/Hiroshimapark/Dammstraße/Exerzierplatz/Schützenpark auch zur Verknüpfung der Innenstadt mit den angrenzenden Quartieren gewünscht. <



Studio DL



Studio DL

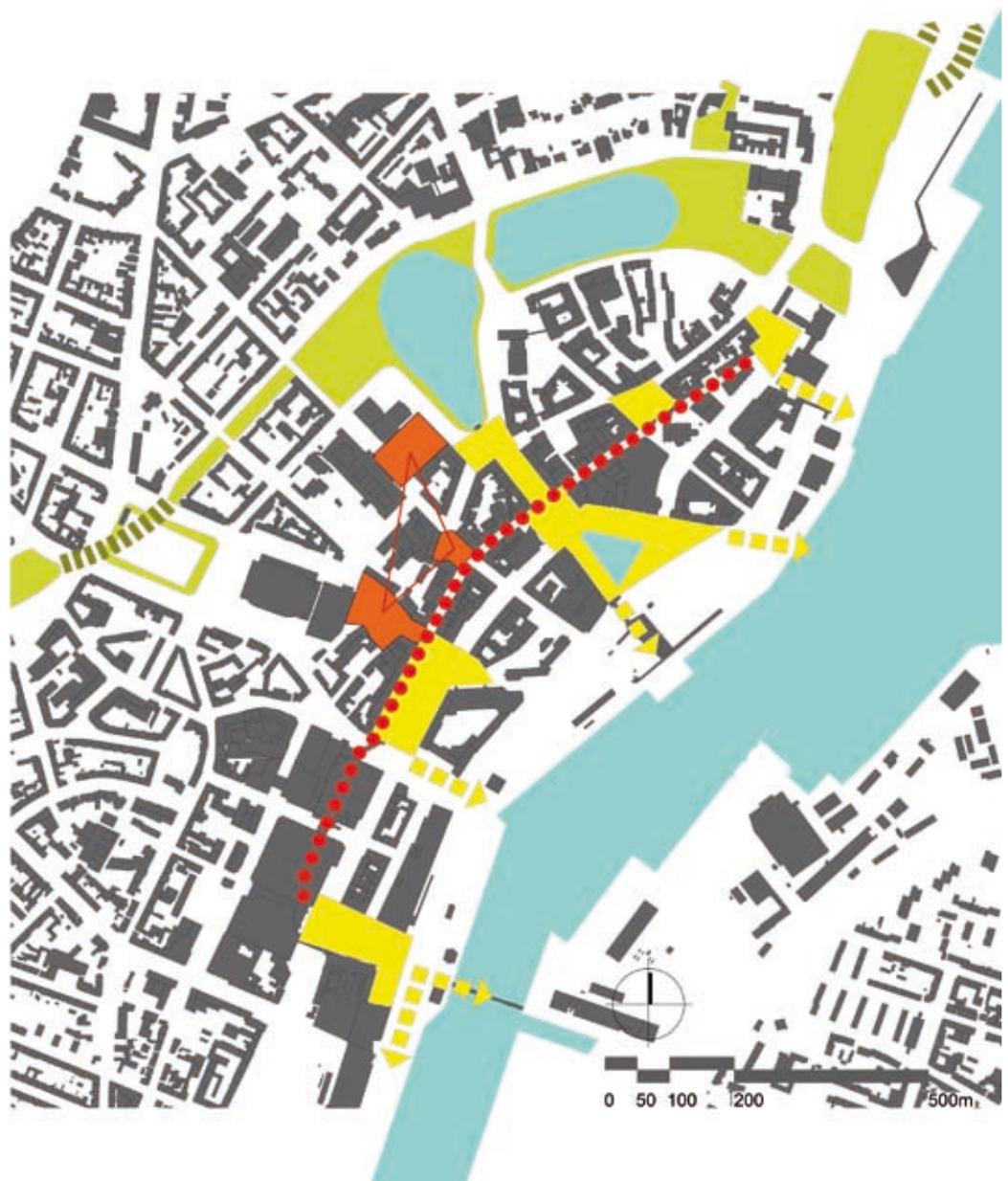
Ziele

Die Inwertsetzung des Stadtbildes ist vor dem Hintergrund seiner bewegten Vergangenheit einzufordern. Dabei ist das baukulturelle Erbe der Wiederaufbauzeit gebührend zu würdigen und als wichtiger Belang bei zukünftigen Entwicklungen zu berücksichtigen. Grundsätzlich sind Wettbewerbsverfahren zur Gestaltfindung zu favorisieren.

- Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität in den Straßen- und Platzräumen unter Berücksichtigung einer qualitätsvollen „Bespielung“ (Nutzungskonzept).
- Inwertsetzung des Stadtbildes (auch während der Abend- und Nachtstunden).
- Herausarbeiten der Einmaligkeit der Altstadtinsel.

Stadtraum, Freiraum

-  "Ruhiger" Freiraum
-  "Belebter" Freiraum
-  Zugänge Wasser
-  Platztriangel
-  Hauptfußgängerachse



LEITBILD UND ZIELE

Leitbild

Die Kieler Innenstadt am Wasser

- ist das lebendige Zentrum der Landeshauptstadt Kiel,
- besitzt eine vielfältige, vitale Nutzungsmischung,
- orientiert sich in ihrer baulichen Entwicklung an der Maßstäblichkeit der Wiederaufbauzeit,
- öffnet sich dabei neuen Bau- und Nutzungsansprüchen,
- bietet kurze Wege und hohe Aufenthaltsqualität.
- setzt ihre maritimen Alleinstellungsmerkmale in Wert

Ziele und Handlungsfelder

In der Zusammenfassung ergeben sich folgende Ziele und Handlungsfelder:

- Sicherung und Stärkung der Attraktivität der Landeshauptstadt Kiel.
- Erhöhung der Einzelhandelszentralität Kiels.
- Erhaltung und Förderung der Nutzungsvielfalt der Innenstadt unter Wahrung ihrer Maßstäblichkeit.
- Aufwertung des Stadtbildes unter Hervorhebung der kielspezifischen Gestaltungsmerkmale und Förderung der Baukultur.
- Erhöhung der Urbanität der Kieler Innenstadt, insbesondere der Aufenthaltsqualität.
- Herausstellen des Alleinstellungsmerkmals „Hafenstadt Kiel – Stadt am Wasser“ durch

Stärkung der Bezüge der Innenstadt zur Förde.

- Stärkung und Vernetzung des vielfältigen Kulturangebotes in der Innenstadt.
- Stärkung des touristischen Angebotes in den Bereichen Gastronomie und Hotellerie sowie Ausbau des Angebotes im Kongresswesen.
- Sicherung des breiten Dienstleistungsangebotes der Innenstadt.
- Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten.
- Verknüpfung der Innenstadt mit den umliegenden Quartieren.
- Erweiterung des zu differenzierenden Angebotes an Wohnraum für unterschiedliche Nutzergruppen in der Innenstadt.
- Qualitative Aufwertung des quantitativ guten Parkplatzangebotes (funktionale und gestalterische Aufwertungen der Parkhäuser).
- Schaffung eines Angebotes für alle durch die gestalterische und funktionale Ausbildung ruhiger und lebhafter Stadträume, Freiräume.
- Mobilisierung der Flächenpotentiale.
- Sicherstellung des koordinierten Handelns aller Akteure zur Weiterentwicklung der Innenstadt auf der Grundlage der Rahmenplanung.

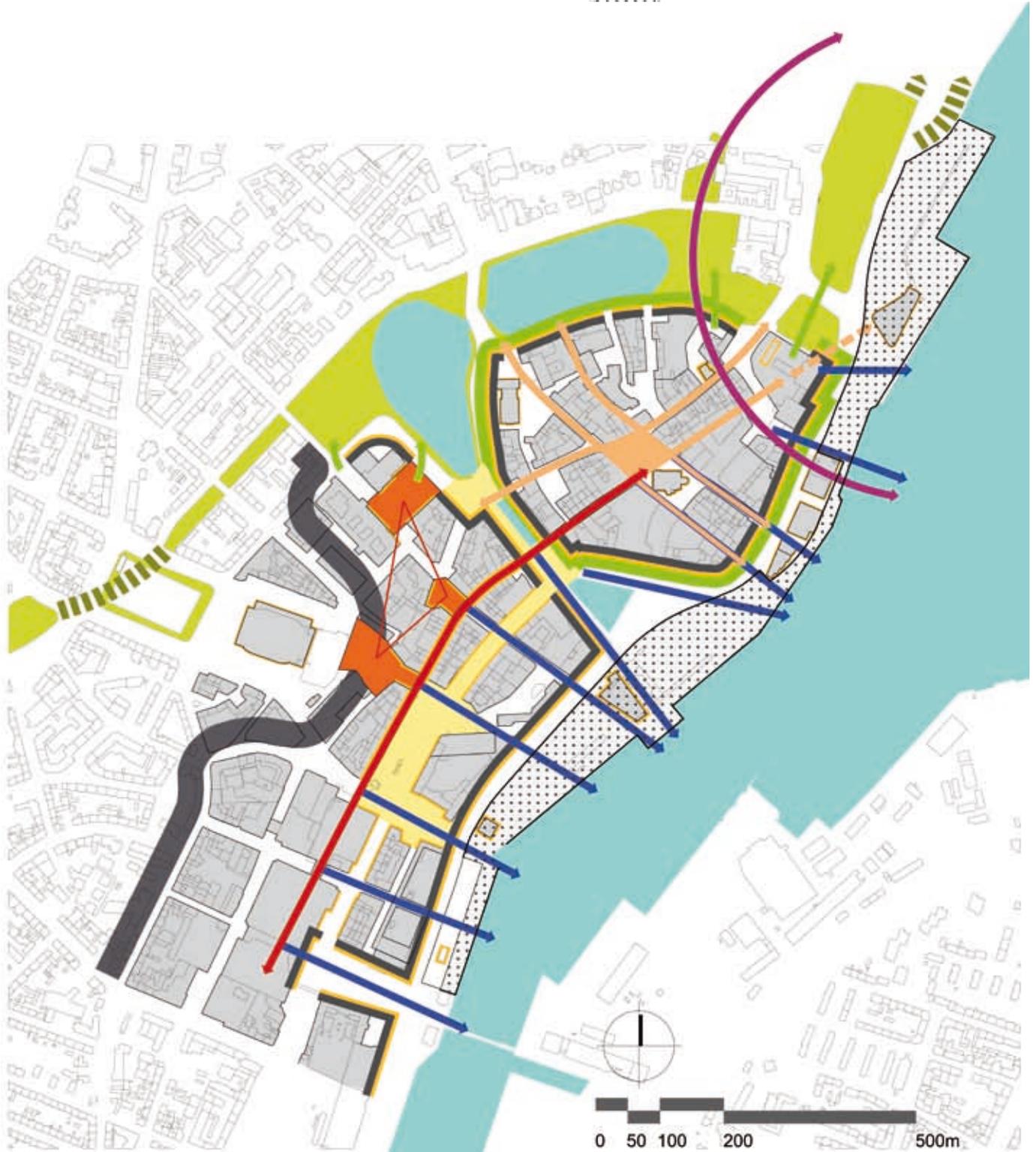
Die konsequente Umsetzung dieser Ziele und Handlungsfelder wird die Grundlage zur Weiterentwicklung der Kieler Innenstadt bilden.

STRUKTUR- UND NUTZUNGSKONZEPT

Das Struktur- und Nutzungskonzept über die ca. 80 ha große Kerninnenstadt stellt eine Zusammenschau der Ziele und konzeptionellen Kernaussagen aus den einzelnen Handlungsfeldern der vorangegangenen Kapitel dar. Durch die Zusammenführung werden unweigerlich konkurrierende Nutzungsansprüche in einer Abwägung (auf-) gelöst.

Dabei übernimmt das Strukturkonzept die Benennung grundsätzlicher und struktureller Gestaltungsvorgaben. Hier wird das Netz der öffentlichen Räume qualifiziert und Ansprüche an die Ausformung der städtebaulichen Gestalt definiert. Das Nutzungskonzept beschreibt Möglichkeiten der Nutzung auf den vorwiegend privaten Grundstücken. Selbstverständlich gilt Bestandsschutz. Die Nutzungsvorgaben greifen erst bei einer weitreichenden Umnutzung der einzelnen Grundstücke. Die Aussagen sind für mögliche Bauvorhaben individuell auszudifferenzieren. Dies geschieht im Detail für aktuell zur Entwicklung anstehende Bereiche (Näheres siehe hierzu im Kapitel Entwicklungsbereiche).

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Betonung Insellage Altstadt
Stärkung Wasserbezug (Förde / Kleiner Kiel) |  | Grünverbindung Kiellinie / Schützenpark |
|  | Ausbildung bauliche Altstadtkante / Wasserkante |  | Stärkung Verbindung zu Grünbereichen
Schloßgarten / Kleiner Kiel
Hiroshima Park / Kleiner Kiel |
|  | Illumination Altstadtkante / Wasserkante |  | Aufwertung der Straßen / Platzraumfolge
Holstenplatz / Andreas-Gayk-Straße /
Berliner Platz / Holstenbrücke |
|  | Ausbildung Baumgürtel Altstadtkante |  | Platztriangel Rathausplatz / Europaplatz /
Asmus-Bremer-Platz |
|  | Hangkante |  | Illumination Straßen- und Platzräume /
Architektur |
|  | Aufwertung historisches Straßenkreuz |  | Kulturachse |
|  | Hauptfußgängerzone Holstenstraße / Holstentörn |  | Hafenbereich |
|  | Stärkung (Blick)-Beziehung zur Förde | | |



Strukturkonzept

Auch wenn die Innenstadt grundsätzlich als Einheit zu betrachten und zu entwickeln ist, so soll die eigenständige Situation der Altstadt durch die Betonung der Insellage und die Stärkung des Bezuges auf die Förde und den Kleinen Kiel hervorgehoben werden. In diesem Sinne ist die Schaffung einer Wasserverbindung zwischen Kleinem Kiel und Bootshafen geplant. Zur Unterstützung dieser Zielsetzung ist besonderer Augenmerk auf eine architektonisch hochwertige Ausbildung der baulichen Altstadtkante zu richten. Die Komplettierung des Baumgürtels um die Altstadt und eine qualitativ hochwertige Illumination werden diese Hervorhebung weiter betonen.

In der Altstadt erfolgt eine Aufwertung des historischen Straßenkreuzes aus der Gründungszeit der Stadt und des Alten Marktes.

Die (Blick-) Beziehungen zur Förde sollen gestärkt werden, um die einmalige Lage der Innenstadt an der Förde herauszustellen. Der nordwestlich anschließende Grünzug Kiellinie/Schützenpark wird intensiver mit der Innenstadt verknüpft.

Der südliche Bereich der Innenstadt wird im Nordwesten durch eine markante Hangkante begrenzt. Ebenso wie die Hauptfußgängerzone Holstenstraße soll die Straßen-/Platzraumfolge Holstenplatz/Andreas-Gayk-Straße/Berliner Platz/Holstenbrücke aufgewertet werden. Westlich der Holstenstraße erfolgt die Ausbildung der Platztriangel Rathausplatz/Europaplatz/Asmus-Bremer-Platz. Gestalterische Aufwertungen und attraktive Nutzungszuweisungen in diesen öffentlichen Räumen unterstützen die gewünschte Entwicklung der Bereiche beiderseits der Hauptfußgängerzone.

Auf der Grundlage des Lichtkonzeptes werden die bedeutsamen Straßen- und Platzräume sowie die Wasserkante unter Hervorhebung besonderer Gebäude in den Abend- und Nachtstunden in Szene gesetzt.

Die Ausbildung einer Kulturachse im Bereich des Schlossgartens und der nördlichen Altstadt dient der Verbindung der dortigen kulturellen Einrichtungen.

Zukünftige Bebauungskonzepte müssen die vorgenannten Ansätze bzw. Ansprüche berücksichtigen.



Einzelhandel



Wohnen





Dienstleistungen, freie Berufe



Kultur, Freizeit



Nutzungsverhältnisse in den Entwicklungsbereichen

Schwerpunktnutzungen im Erdgeschoss



Nutzungen & Nutzungsverhältnisse in den Obergeschossen in den Entwicklungsbereichen



Nutzungskonzept

Die Nutzungsaussagen beziehen sich der Verständlichkeit halber auf die avisierte Schwerpunktnutzung im Erdgeschossbereich (> 50% Flächenanteil im Erdgeschoss). Lediglich bei den Bereichen mit besonders innenstadtrelevanter Bedeutung für die zukünftige Entwicklung (Entwicklungsbereiche) wurden bewusst abweichende Darstellungen vorgenommen, um die zu verfolgende Nutzungsvielfalt (vorwiegend in den Obergeschossen) zu unterstreichen.

Das Konzept wird getragen von dem zentralen Hauptgeschäftsbe-
reich Holstenstraße zwischen Sophienblatt und Alter Markt. Hier
genießt die Einzelhandelsnutzung Priorität, um ein Zerfasern des
Geschäftsbereichs zu vermeiden und die Innenstadt als EINEN
Einkaufsstandort wahrnehmen zu können. Gestützt wird der Be-
reich durch die großflächigen Einkaufsstandorte Sophienblatt und
Karstadt/LEIK jeweils am Ende der Zone sowie einer zentralen
Stütze im Bereich der mittleren Holstenstraße (Kieler Nachrichten).
Das Ausmaß der Nutzung nimmt mindestens eine Blocktiefe ein,
um den geforderten Ansprüchen an zeitgemäßen Flächengrößen
und –zuschnitte für den Einzelhandel ansatzweise entsprechen zu
können.

Angelagert an die zentrale Achse werden mischgenutzte Bereiche,
in denen sämtliche Nutzungen gleichberechtigt miteinander kombi-
niert werden können.

An den bestehenden zentralen Plätzen befinden sich Freizeit be-
zogene, kulturelle und andere öffentliche Einrichtungen. Als kultureller
Schwerpunkt kristallisiert sich der Bereich um das Schloss heraus.
Quer durch die Altstadtinsel zieht sich von Nordwesten –Alte Feuer-
wache– nach Südosten –Bereich südlich NDR– schwerpunktmäßig
Wohnnutzung, um den nördlichen Altstadtbereich zu beleben.

An der Hafenkante, der parallel verlaufenden Hauptschließung
sowie am Bahnhof konzentrieren sich sinnvoller Weise die verkehr-
lichen Nutzungen wie die Terminals oder der Zentraler Omnibus-
bahnhof (ZOB).

Entwicklungsbereiche

Aktuell stehen zur Entwicklung impulsgebender Projekte folgende Bereiche an:

- Bereich südlich des Schlosses/Wall/Flämische Straße/Schlossstraße.
- Bereich Holstenstraße/Schuhmacherstraße/Wall (Karstadt/LEIK).
- Bereich Asmus–Bremer–Platz/Holstenstraße/Schevenbrücke/Kurze Straße/Hohe Straße/Treppenstraße/Fleethörn (Kieler Nachrichten).
- Zentraler Omnibusbahnhof/Bahnhofskai–Süd.

Bei der Entwicklung dieser Bereiche sind folgende Anforderungen zu erfüllen:

- Monostrukturierte oder monofunktionale Komplexe sind zu vermeiden, angestrebt wird eine vielfältige Nutzungsmischung – die Vorgaben des Nutzungskonzeptes sind zu berücksichtigen.
- Die Einbindung in das Umfeld ist durch entsprechende Öffnungen und Durchwegungen sicherzustellen, abgeschlossene, isolierte Entwicklungen sind zu vermeiden.
- Die Maßstäblichkeit des Umfeldes muss sich in der Gliederung der Baukörper und der Fassaden widerspiegeln, monolithische, solitäre Gebilde, die die Maßstäblichkeit der Innenstadt sprengen, sind zu vermeiden.
- Gebäudehöhen des Umfeldes sind zu berücksichtigen.
- Schlüssiges Erschließungskonzept ist vorzulegen.
- Die Anpassung und Umgestaltung des öffentlichen Raumes im Umfeld der Entwicklung ist Bestandteil des Projektes – die Vorgaben des Strukturkonzeptes sind zu berücksichtigen.
- Wettbewerbsverfahren für die städte- und hochbauliche Qualitätssicherung sind durchzuführen.

Insbesondere bei der Entwicklung von Einkaufszentren sind folgende zusätzlichen Anforderungen zu erfüllen:

- Qualitativ hochwertiges Warensortiment ist entsprechend den Aussagen des Fachbausteines Einzelhandel auf die Bedürfnisse der Innenstadt auszurichten; schlüssige und detaillierte Untersuchung zu den Auswirkungen der einzelnen Sortimentsbereiche ist vorzulegen (Vorrang hat die attraktive Ergänzung des innerstädtischen Einzelhandelsangebotes).
- Durchlässigkeit des Komplexes muss auch außerhalb der Geschäftszeiten für die wesentlichen Wegeverbindungen gesichert werden.
- Finanzielle Beteiligung am Stadtmarketing wird erwartet.
- Dachaufsichten mit frei einsehbaren Stellplatzflächen sind zu vermeiden, stattdessen sind attraktive Nutzungen wie Wohnen, Dienstleistung, Gastronomie etc. vorzusehen.
- Das Verhältnis Verkaufsfläche zu Wohnfläche soll mindestens 4 zu 1 betragen.

Aufgrund der Aktualität bedürfen die Entwicklungsbereiche einer vertiefenden Behandlung.





Entwicklungsbereich Schloss

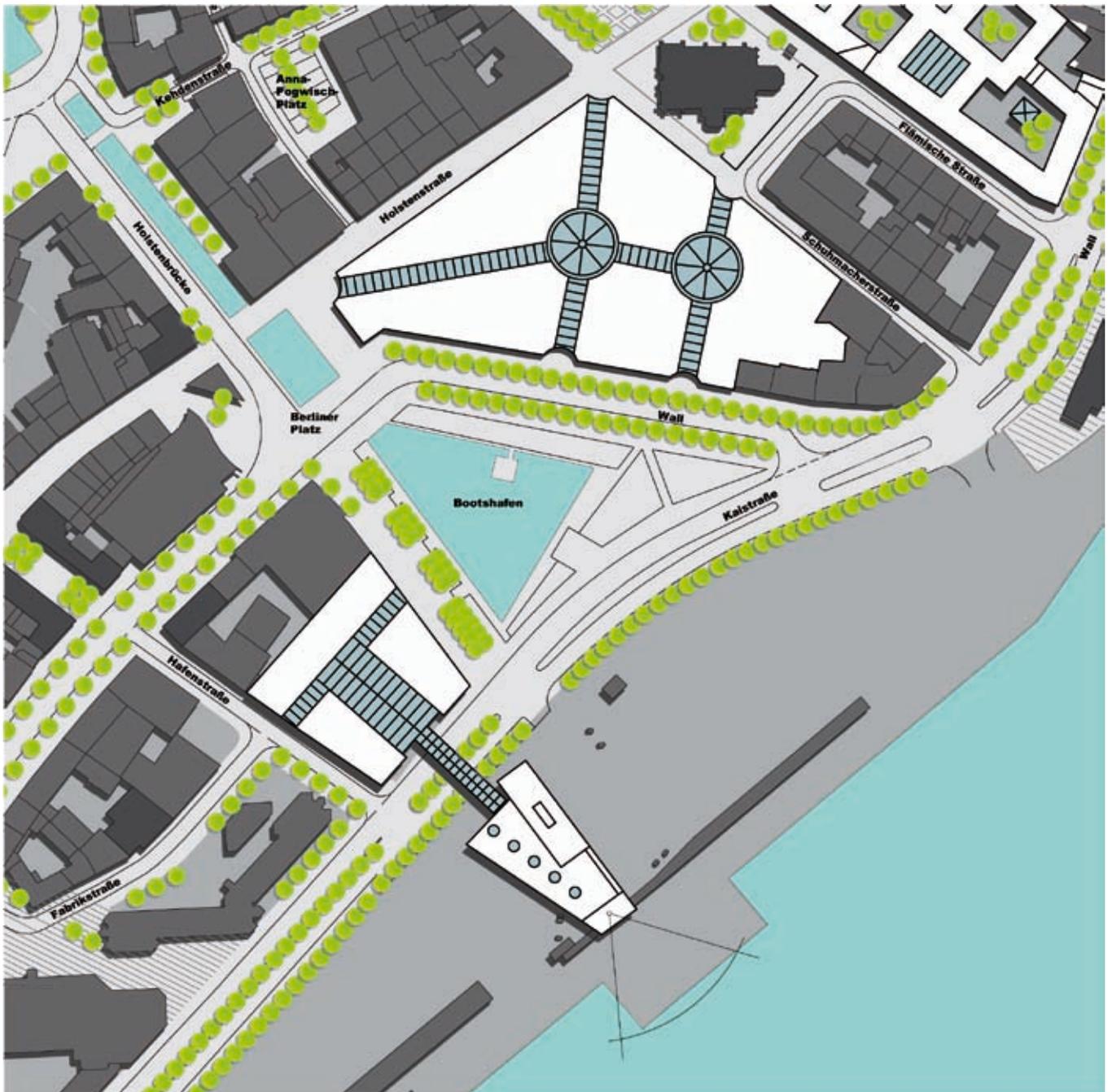
Dem Entwicklungsbereich südlich des Schlosses/Wall/Flämische Straße/Schlossstraße kommt die zentrale Rolle eines Stadttors zwischen dem Ostseekai und der Hauptgeschäftslage ab dem Alten Markt zu. Dieser für Kiel geschichtsträchtige Ort vereint exponierte Nutzungen des gesellschaftlichen Leben Kiels wie den modernisierungswürdigen Konzertsaal oder das Landesfunkhaus des NDR.

Als Landmarke zeigt sich der Stadtbild prägende Wiederaufbau auf dem Grundriss des ehemaligen Haupttraktes des Schlosses, das unter seinem Potenzial genutzt wird.

Ziel muss eine Umstrukturierung des Bereichs unter Wahrung des denkmalgeschützten Bestandes sein. Angedacht ist, den kulturellen Schwerpunkt der Landeshauptstadt wesentlich aufzuwerten und das Umfeld unter Einbeziehung der Eggerstedtstraße städtebaulich neu zu ordnen. Bei der Etablierung mischgenutzter Bebauung soll verstärkt Wohnraum geschaffen werden. In diesem Bereich ist auch eine Hotel- & Kongressnutzung denkbar.

Weitere Vorgehensweise

Um die Machbarkeit des aufgezeigten Nutzungsszenarios zu überprüfen, bedarf es einer vertiefenden städtebaulichen Untersuchung unter Einbeziehung der Eigentümer und Nutzer. In der Studie sind alle weiteren Schritte zur Umsetzung zu benennen. Aufgrund der komplexen Mischung öffentlicher wie privater Belange sollte dies in Regie der Stadt Kiel erfolgen. Es ist zu prüfen, ob Fördermittel auf der Grundlage verschiedenster Förderprogramme eingeworben werden können (z.B. Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Stadtumbau).





Entwicklungsbereich Karstadt/LEIK

Der Bereich Holstenstraße/Schuhmacherstraße/Wall (Karstadt/LEIK), ergänzt um den Bootshafen und die Holstenbrücke, kann den Hauptgeschäftsbereich wesentlich stützen. Wünschenswert wäre, den nicht mehr zeitgemäßen Einzelhandelskomplex, derzeit Karstadt/LEIK, vollständig neu zu gestalten. Dabei soll die dem Bootshafen zugewandte Seite gastronomische Nutzungen im Erdgeschoss zur Belebung des öffentlichen Raums aufnehmen. In den Obergeschossen können Einzelhandels-, Freizeit-, Büro- und Wohnnutzungen aufgenommen werden. Inwiefern der östlich angrenzende Block in die Entwicklung mit einbezogen werden kann, hängt von Vorstellungen der derzeitigen Eigentümer ab.

Weitere Vorgehensweise

Aktuell sind noch keine Entscheidungen bzgl. der Veräußerung der großen Immobilien im Entwicklungsbereich getroffen worden. Das Gespräch ist mit dem zukünftigen Eigentümer zu suchen. Dabei sind die o. g. Anforderungen in die Verhandlungen einzubringen.

Ferner ist zu prüfen, inwiefern die Verkehrsführung um den Bootshafen im Zusammenhang mit der Schaffung der Wasserverbindung zum Kleinen Kiel neu gedacht werden kann (Umbau des Kreisels zu einer T-Kreuzung, Führung von Kfz-Verkehren südlich des Bootshafens, Verlagerung des Casinos in Verbindung mit der Umgestaltung des öffentlichen Raumes zwischen der Gebäudeflucht Karstadt und dem Bootshafen). Zu prüfen ist auch, wie der südwestlich des Bootshafens liegende, derzeit suboptimal genutzte Block (Markthalle) für attraktivere Nutzungen aktiviert werden kann.



Entwicklungsbereich Asmus–Bremer–Platz/Holstenstraße/ Schevenbrücke/Kurze Straße/Hohe Straße/Treppenstraße/ Fleethörn (Kieler Nachrichten)

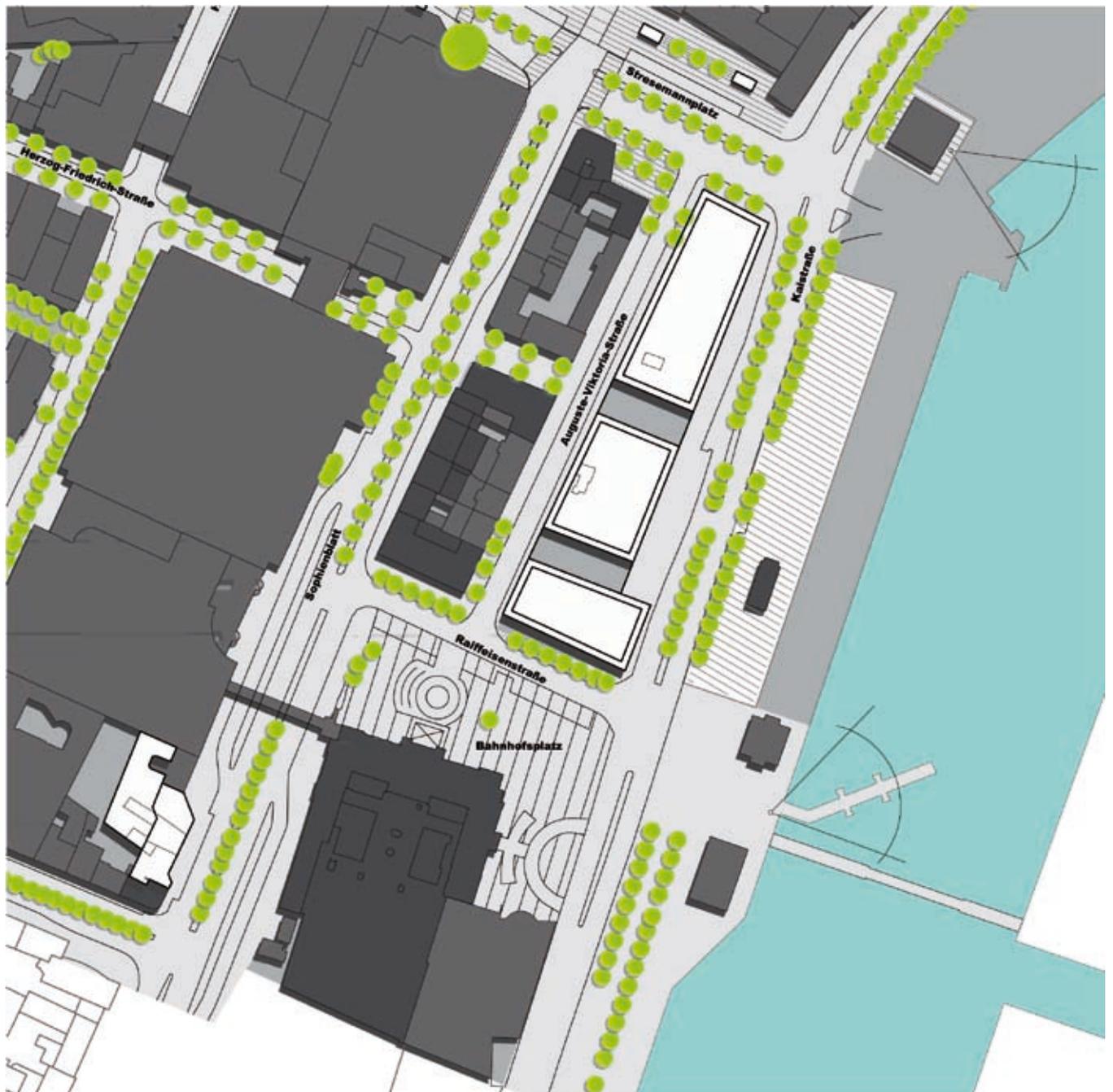
Dieser Bereich befindet sich in direkter zentraler Lage der Hauptfußgängerzone Holstenstraße.

Seit der Verlagerung des Druckbetriebes des Verlagshauses der Kieler Nachrichten nach Kiel-Moorsee liegen größere Bereiche des Betriebsgrundstückes brach. Eine Entwicklung dieses Bereiches zwischen der Holstenstraße und dem Rathaus ist dringend erforderlich. Seit geraumer Zeit wird an diesem Ort das Projekt Rathausgalerie zur Stärkung des Bereiches der mittleren Holstenstraße verfolgt. Dieses Projekt eines Einkaufszentrums soll mit gastronomischen, Hotel-, Wohn-, Freizeit- und Dienstleistungsnutzungen verknüpft werden.

Weitere Vorgehensweise

Im Laufe der weiteren Entwicklung des Projektes ist darauf zu achten, dass die verträgliche Integration dieses Einkaufszentrums in das Umfeld sichergestellt wird. Insbesondere ist auf eine Vielfalt der Nutzungen (speziell Erhöhung des Wohnflächenanteils), die Anbindung an die Holstenstraße, die Sicherstellung einer adäquaten Durchlässigkeit/Durchwegung des Einkaufszentrums und eine nachbarschaftsverträgliche Bewältigung der verkehrlichen Belange zu achten.





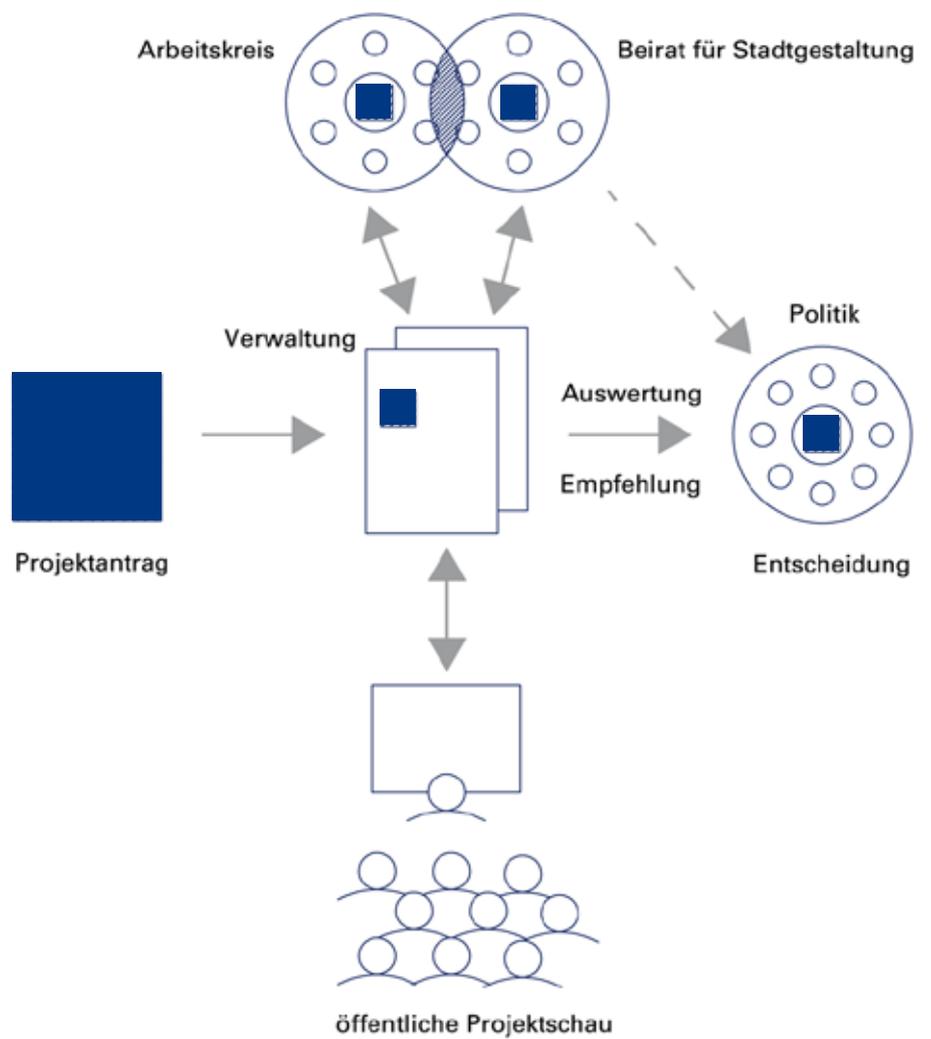


Entwicklungsbereich ZOB

Der Bereich des Zentralen Omnibusbahnhofes einschließlich des Umfeldes bedarf dringend der Entwicklung. Der Baubeginn des Hotels „Atlantic“ stellt den Startschuss zur Entwicklung dar. Nun gilt es, den nördlich angrenzenden Bereich mit einem tragfähigen Nutzungskonzept zu versehen. In diese Überlegungen sollen auch die Flächen Bollhörnkai-Süd einbezogen werden.

Weitere Vorgehensweise

In Kürze wird ein zweistufiges Wettbewerbsverfahren für diesen Entwicklungsbereich eingeleitet. Die erste Stufe als städtebaulicher Wettbewerb für den Gesamtbereich soll der Bestimmung der städtebaulichen und vor allem verkehrlichen Rahmenbedingungen dienen. In der zweiten Stufe wird ein hochbaulicher Wettbewerb für den ZOB nördlich des Hotelbaus ausgelobt.



PROJEKTIERUNGEN IM PROZESS

Zukünftig werden an die Stadt Kiel immer wieder neue Planungen und Vorhaben herangetragen werden. Diese Rahmenplanung versteht sich als ein prozessorientiertes Instrument, das auch mittelfristig die gebotene Flexibilität aufweisen soll, ohne dabei grundsätzliche Qualitätsansprüche aus dem Struktur- und Nutzungskonzept zu verwerfen. Um die Aktualität, aber vor allem auch die Qualität der Planung und ihrer Umsetzung zu gewährleisten, wird daher folgendes Vorgehen zum Umgang mit neuen Projekten etabliert:

- 1.) Das bewährte Verfahren zur Beteiligung soll verstetigt werden. Aus dem Kreis der Experten des Werkstattverfahrens wird ein (formloser) Arbeitskreis gebildet, um die Innenstadtentwicklung fachlich zu begleiten (als modifizierte Fortführung des früheren Arbeitskreises „Perspektiven für die Kieler Innenstadt“). Darüber hinaus wird der Arbeitskreis einberufen, wenn neue große Vorhaben im Bereich der Innenstadt geplant werden. Ziel des Arbeitskreises ist das Aussprechen einer Empfehlung an den Bauausschuss. Die Bildung und Geschäftsführung des Arbeitskreises obliegt dem Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt. Sollten Inhalte bzw. Nutzungen neuer Vorhaben (s. Nutzungsplan) gravierend von den Aussagen dieser Rahmenplanung abweichen, sind frühzeitig im Rahmen einer öffentlichen Projekt-schau die Projekte öffentlich zur Diskussion zu stellen.
- 2.) Angestrebt wird die Förderung der Baukultur, insbesondere die Durchführung von Wettbewerben. Soweit es die Stadt Kiel beeinflussen kann, sollen zukünftig für Vorhaben, die sich mindestens über zwei Baublöcke (s. Strukturkonzept) erstrecken, konkurrierende Verfahren zur städte- wie auch zur hochbaulichen Qualitätssicherung durchgeführt werden. Erstreckt sich ein Vorhaben lediglich auf den Bereich eines Baublockes so soll zumindest ein konkurrierendes Verfahren für den Hochbau angestrebt werden.



IMPULSMASSNAHMEN

Die Verwaltung hat sechs wesentliche Impulsmaßnahmen der öffentlichen Hand aus dem Werkstattverfahren und den vorliegenden Planungen extrahiert, die flankierend zu privaten Vorhaben umgesetzt werden sollten. Dabei handelt es sich vor dem Hintergrund der finanziellen Lage der Landeshauptstadt Kiel bewusst um eine (machbare) Auslese. Es gilt, öffentliche Mittel konzentriert für Projekte einzusetzen, die die Alleinstellungsmerkmale der Innenstadt betonen.

Das vorliegende Rahmenkonzept besitzt die Qualitäten eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes nach dem Baugesetzbuch. Im Abgleich mit dem in Erstellung befindlichen Integrierten Stadtentwicklungskonzept ist grundsätzlich zu prüfen, ob Maßnahmen in das besondere Städtebaurecht (z.B. Stadtumbau West) eingebunden und entsprechende Fördermittel eingeworben werden können.

IMPULS – Forum Innenstadt

> Für eine nachhaltige Innenstadtentwicklung ist die Verstetigung der Beteiligung eine Grundvoraussetzung <

Ziel	Etablierung eines dauerhaften Arbeitskreises zur fachlichen Begleitung der weiteren Innenstadtentwicklung Inhaltliche Schwerpunkte des Forums: Empfehlungen an die Selbstverwaltung bei Abweichungen von Vorgaben des Rahmenkonzeptes, Qualitätssicherung bei der Umsetzung von öffentlichen Maßnahmen, Evaluation der Rahmenkonzeptes
Weitere Vorgehensweise	Vorschlag für eine Geschäftsordnung und die Besetzung des Forums an die Selbstverwaltung Regelmäßige Tagung in einem vierteljährlichen Turnus, bei Bedarf häufiger (z. B. bei Beratung neuer Großprojekte)
Zuständigkeiten	Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt (Federführung) Externe Experten/ Bürgerschaft/ Verbände
Kostenschätzung	5 000 € / a
Zeitliche Perspektive	Beginn nach Beschluss des Rahmenkonzeptes

IMPULS - Neugestaltung der Achse Holstenplatz bis Holstenbrücke

> Die Aufenthaltsqualität soll erhöht werden durch ein Netz aus hochwertigen öffentlichen Räumen vom Holstenplatz („Spiel & Spaß“) bis hin zur Holstenbrücke mit einer Wasserverbindung zwischen dem Kleinen Kiel und dem Bootshafen. <

Ziel	<p>Schaffung einer Wasserverbindung zwischen dem Kleinen Kiel und dem Bootshafen</p> <p>Neugestaltung der Straßen-/Platzraumfolge Holstenplatz/Andreas-Gayk-Straße/Berliner Platz/Holstenbrücke unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen an die verkehrlichen Belange (Individualverkehr, ÖPNV), Umgestaltung des Holstenplatzes als multifunktional nutzbarer Platz (Möglichkeit für Gastronomie, Spiel, Veranstaltungen)</p> <p>Aktivierung der Nebenlagen östlich der Holstenstraße</p>
Weitere Vorgehensweise	<p>Prüfung der Finanzierung einschl. Fördermöglichkeiten</p> <p>Veranstaltung einer Bürgerwerkstatt mit den Eigentümern und Nutzern zwecks Entwurf eines Raum- und Gestaltungsprogramms als Grundlage für die Erarbeitung von Auslobungsbedingungen für einen Wettbewerb</p> <p>Durchführung eines zweiphasigen Wettbewerbsverfahrens mit öffentlichem Zwischenkolloquium</p> <p>Realisierung eines ersten Abschnitts</p> <p>Ausführungsplanung unter intensiver Einbindung der Anlieger</p> <p>Bestimmung von Bauabschnitten</p>
Zuständigkeiten	<p>Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt (Federführung)</p> <p>Forum Innenstadt</p> <p>Beirat für Stadtgestaltung</p> <p>Kiel Marketing</p>
Kostenvermutung	<p>200 000 € für Wettbewerbsverfahren</p> <p>5 100 000 € für Wasserverbindung Holstenbrücke – im besonderen Maße konzeptabhängig -</p> <p>4 800 000 € für Holstenplatz</p> <p>1 800 000 € für Andreas-Gayk-Straße</p>
Zeitliche Perspektive	<p>Beginn des Beteiligungsverfahrens Mitte 2010</p>

IMPULS – Machbarkeitsstudie Entwicklungsbereich Schloss

> Das zu erhaltende Schloss könnte als „Knotenpunkt der Kultur“ räumlich wie funktional verstärkt in die Altstadt eingebunden werden. Denkbar wären auch nicht kommerzielle Nutzungen wie Museum oder Einrichtungen der Universität. Daher bedarf es eines ganzheitlichen Konzeptes unter Einbeziehung des Vorplatzes. <

Ziel	Umstrukturierung des Bereichs südlich des Schlosses/Wall/Flämische Straße/Schlossstraße (siehe auch Kapitel Entwicklungsbereich Schloss)
Weitere Vorgehensweise	Vergabe einer Machbarkeitsstudie/ Vorbereitenden Untersuchungen nach BauGB unter Einbeziehung der Eigentümer und insbesondere der Kulturschaffenden Prüfung der Finanzierung einschl. Fördermöglichkeiten Nächste Schritte leiten sich aus dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie ab
Zuständigkeiten	Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt (Federführung) Dezernat für Finanzen, kulturelle Angelegenheiten und Abfallwirtschaft Forum Innenstadt Eigentümer Kulturschaffende Landesamt für Denkmalpflege Beirat für Stadtgestaltung
Kostenschätzung	80 000 € für Machbarkeitsstudie
Zeitliche Perspektive	Beginn der Ausschreibung der Planungen Anfang 2010

IMPULS – Neubau ZOB

> Der öffentliche Raum im Bereich des Bahnhofs sollte aufgewertet werden. Wasserlagen bedürfen einer besonders hochwertigen Gestaltung. <

Ziel	Neubau des ZOB sowie eines Parkhauses auf dem Areal des jetzigen ZOB Städtebauliche Ideenfindung zur Nutzung des Bollhörnkais
Weitere Vorgehensweise	Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs mit öffentlichem Auftaktkolloquium Wahl eines Betreibermodells für den Parkhausneubau Durchführung eines Realisierungs- oder eines Investorenwettbewerbs für das Parkhaus Realisierung
Zuständigkeiten	Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt (Federführung) Forum Innenstadt Seehafen Kiel Beirat für Stadtgestaltung
Kostenschätzung	80 000 € für städtebaulichen Wettbewerb
Zeitliche Perspektive	Auslobung Herbst 2009

IMPULS – Platztriangel

> Die Aufenthaltsqualität auf den Plätzen soll durch Bepflanzung gesteigert werden, dies kann auch vor allem durch temporäre Maßnahmen erfolgen. <

Ziel	Intensivierung der Nutzungen und Frequenzen auf Rathausplatz, Asmus-Bremer-Platz und Europaplatz Aktivierung der Nebenlagen westlich der Holstenstraße
Weitere Vorgehensweise	Ausarbeitung eines Nutzungs- und Bepflanzungskonzeptes für die Plätze Gegebenenfalls bauliche Anpassungen und Ergänzungen auf den Plätzen Umsetzung des Nutzungs- und Bepflanzungskonzeptes
Zuständigkeiten	Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt (Federführung) Dezernat für Bürgerangelegenheiten, Inneres und Ordnung Dezernat für Finanzen, kulturelle Angelegenheiten und Abfallwirtschaft Referat für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Forum Innenstadt Beirat für Stadtgestaltung Kiel Marketing
Kostenschätzung	25 000 € für Nutzungs- und Bepflanzungskonzept
Zeitliche Perspektive	Beauftragung Nutzungs- und Bepflanzungskonzept Anfang 2010

IMPULS – Lichtkonzept

> Allgemein wurde die Aufwertung des Stadtbildes als notwendig erachtet. <

Ziel	Inwertsetzung des Stadtbildes auch in den Abend- und Nachtstunden
Weitere Vorgehensweise	Erstellung einer Ausführungsplanung für den Rathausplatz auf der Grundlage des Lichtkonzeptes Erstellung von Informationsmaterial für intensive und dauerhafte Planungsberatung privater und öffentlicher Bauherren Realisierung der Lichtplanung für den Rathausplatz
Zuständigkeiten	Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt (Federführung) Forum Innenstadt Beirat für Stadtgestaltung Eigentümer
Kostenschätzung	500 000 € für Realisierung der Lichtplanung für den Rathausplatz (inklusive Ausführungsplanung) 10 000 € für Erstellung von Informationsmaterial für Planungsberatung
Zeitliche Perspektive	Ausführungsplanung (Rathausplatz) Anfang 2010 Planungsberatung Anfang 2010

**Landes-
hauptstadt Kiel**



Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt
Stadtplanungsamt
Fleethörn 9, 24103 Kiel
www.kiel.de

Bearbeitung:

Florian Gosmann
Axel Holzborn
Matthias Koep
Gerald Krysta
Kirsten Lübcke
Marion Nissen

Peter Todeskino

Bildquellen:

Landeshauptstadt Kiel
Michael Dietrich (S.30, 46, 47)
Wolfgang Okon (S.40)
Stadtplanungsamt

Kiel, im Juli 2009

