Anlage 1: Kostenübersicht "Ortszentrum" Flintbek

Stand: 25.10.2017

Die Spalte „Mittel StBauFR“ enthält neben den Städtebaufördermitteln (Anteil Bund/Land/Kommune) auch die sanierungsbedingten Einnahmen wie bspw. Grundstückserlöse und Ausgleichsbeträge.

Die erwartete Höhe der Städtebaufördermittel kann der Anlage 2 „Einnahmen“ entnommen werden.

Nr.	Maßnahmen		Anzahl / Umfang	Berechnung				Anmerkungen
	Nr. gemäß IEK	Maßnahme		Gesamtkosten brutto	Mittel StBauFR brutto	Zusätzliche Mittel/ Eigenanteile Kommune	Mittel Privater oder sonstige Fördermittel	
Maßnahmen der Vorbereitung B1								
B1.1	**Maßnahmen nach § 140 BauGB**							
		Vorbereitende Untersuchungen und Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept		76.000 €	76.000 €			
		Verkehrsgutachten		20.702 €	20.702 €			
		Einzelhandelsgutachten		14.435 €	14.435 €			
	2.1	Städtebaulicher Realisierungswettbewerb "Ortszentrum" Städtebaulicher Rahmenplan		119.800 €	119.800 €			
	1.2	B-Planverfahren Nr. 47 "Blumenwiese" inkl. aller erforderlichen Fachgutachten		44.800 €	44.800 €			
	2.1	B-Planverfahren Nr. 19, 5. Änderung (jetziger Standort Verbrauchermarkt famila) inkl. aller erforderlichen Fachgutachten		60.000 €	60.000 €			
	1.2	B-Planverfahren Nr. 28, 1. Änderung (Gewerbegebiet) inkl. aller erforderlichen Fachgutachten		24.000 €	24.000 €			
	2.2	Grunderwerb: Kätnerskamp 13, 13a, 15	3.152m²	550.500 €	550.500 €			Vorgezogene Maßnahme
	2.1	Grunderwerb Kätnerskamp 2-4		1.720.000 €	1.720.000 €			Vorgezogene Maßnahme
		Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit		30.000 €	30.000 €			Im Rahmen der Durchführung der Gesamtmaßnahme sollen die Bevölkerung und die Akteure ausreichend informiert werden und sich z.B. bei Beteiligungsveranstaltungen einbringen.
	3.6	Konzept zur Verbesserung der Barrierefreiheit		30.000 €	30.000 €			
		Fortschreibung des IEK		40.000 €	40.000 €			
		Summe: Maßnahmen der Vorbereitung		**2.730.237 €**	**2.730.237 €**	**- €**	**- €**	

Anlage 1: Kostenübersicht "Ortszentrum" Flintbek

Stand: 25.10.2017

Die Spalte „Mittel StBauFR“ enthält neben den Städtebaufördermitteln (Anteil Bund/Land/Kommune) auch die sanierungsbedingten Einnahmen wie bspw. Grundstückserlöse und Ausgleichsbeträge.

Die erwartete Höhe der Städtebaufördermittel kann der Anlage 2 „Einnahmen“ entnommen werden.

Nr.	Maßnahmen		Anzahl / Umfang	Berechnung				Anmerkungen
	Nr. gemäß IEK	Maßnahme		Gesamtkosten brutto	Mittel StBauFR brutto	Zusätzliche Mittel/ Eigenanteile Kommune	Mittel Privater oder sonstige Fördermittel	
Maßnahmen der Durchführung B2								
B 2.1	**Ordnungsmaßnahmen**							
B 2.1.1	Erwerb von Grundstücken							
	2.1	Grunderwerb von Teilgrundstücken (Bereich Kätnerskamp10-20) zwecks Verbreiterung des Grünzugs	2.000qm	120.000 €	120.000 €			Die Ankaufffläche ist geschätz und davon abhängig, welche Eigentümer wieviel ihrer Grundstücksfläche verkaufen wollen. Für den Grünzug wäre eine Erweiterung um 2.000qm eine adäquate Größe, da berücksicht werden muss, dass sich entlang der Grenze zu den Grundstücken eine Senke befindet.
B 2.1.3	Umzug von Bewohnerinnen, Bewohnern und Betrieben							
	2.1	Kätnerskamp 6 (Bücherei), Kätnerskamp 2 (Sozialstation und Geschäftseinheiten)	5 Einheiten	250.000 €	250.000 €			Kosten für Umzug, Zwischenunterkuft (Mehrkosten), Rückführung nach Realisierung
B 2.1.4	Freilegen von Grundstücken							
	2.1	Rückbau der Außenflächen und restlichen Anlagen Kätnerskamp 2-4		100.000 €	100.000 €			Den Rückbau der baulichen Anlagen (Famila-Markt), Nebengebäude werden vom heutigen Eigentümer übernommen.
	2.1	Kätnerskamp 6 (Bücherei)	1 Gebäude	70.000 €	70.000 €			
	2.2	Kätnerskamp 13-15 (Wohngebäude und Gewerbe)	3 Gebäude zgl. Anbau	140.000 €	140.000 €			Annahme, dass bei de Gebäuden ein Keller besthet
	2.2	Heitmannskamp 4 (VHS)	2 Gebäude	45.000 €	45.000 €			
	2.2	Bauhof, Heitmannskamp	1 Gebäude	35.000 €	35.000 €			
B 2.1.6	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen							
	2.1	Herstellung einer Platzfläche unter Einbeziehung der Nebenflächen (Müllershörn und Kätnerskamp) und einer Grünanlage mit Rad- und Fußweg	Platz und Nebenflächen : 1.500qm Grünanl.: 4.500qm Weg: 180m	1.200.000 €	1.200.000 €			Platz: Annahme 500 €/m² Planen, Herstellen inkl. Mobiliar: mittelhoher Ausgestaltungsstandart; je nach Ergebnis des Wettbewerbs kann der kostenansatz stark abweichen Grünzug : Herrichtung, Mobiliar für Aufenthalt und "Spielmöglichkeiten"
	2.2	Herstellung einer Grünanlage mit Rad- und Fußweg	Grünanl. 2.000qm Weg: 150 m	160.000 €	160.000 €			
	6.2	Herstellung eines Kinderspielplatzes	1.000qm	150.000 €	150.000 €			
	3.1	Änderung der Erschließungsanlage Müllershörn mit Kreisverkehr an der Kreuzung zum Kätnerskamp und neuen Haltestellenbuchten für ZOB		1.200.000 €	900.000 €	300.000 €		Geschätzter Eigenanteil Kommune, der nicht förderfähig Anteile der Maßnahme (Unterbau mit technischer Infrastruktur) 300.000€
	3.1	Optimierung der Fußgängerunterführung		75.000 €	75.000 €			Anteilige Finanzierung
	3.1	Instandsetzung und Aufwertung der Parkplatzanlagen östlich (P&R) und westlich der Bahntrasse	2.800qm	770.000 €	620.000 €	150.000 €		Geschätzter Eigenanteil Kommune, der nicht förderfähig Anteile der Maßnahme (Unterbau mit technischer Infrastruktur) 150.000€
	3.2	Ausbau der Stichstraße Kätnerskamp zu einer Erschließungsstraße	1.200qm	650.000 €	494.000 €	156.000 €		Geschätzt: 24% der Kosten sind nicht förderfähig (Unterbau mit technischer Infrastruktur)

Anlage 1: Kostenübersicht "Ortszentrum" Flintbek

Stand: 25.10.2017

Die Spalte „Mittel StBauFR“ enthält neben den Städtebaufördermitteln (Anteil Bund/Land/Kommune) auch die sanierungsbedingten Einnahmen wie bspw. Grundstückserlöse und Ausgleichsbeträge.

Die erwartete Höhe der Städtebaufördermittel kann der Anlage 2 „Einnahmen“ entnommen werden.

Nr.	Maßnahmen		Anzahl / Umfang	Berechnung				Anmerkungen
	Nr. gemäß IEK	Maßnahme		Gesamtkosten brutto	Mittel StBauFR brutto	Zusätzliche Mittel/ Eigenanteile Kommune	Mittel Privater oder sonstige Fördermittel	
	3.3	Instandsetzungs- und Umgestaltungsmaßnahmen inkl. Herstellung Barrierefreiheit	südlicher Abschnitt Kätnerskamp, Heitmannskamp	600.000 €	600.000 €			Kätnerskamp: Instandsetzung, Barrierefreiheit und zusätzlich umfangreiche Umgestaltungsmaßnahmen
	3.4	Umfangreiche Instandsetzungs- und Umgestaltungsmaßnahmen inkl. Herstellung Barrierefreiheit	nördlicher Abschnitt Kätnerskamp, Brückenstraße	680.000 €	544.000 €	136.000 €		Geschätzt: 20% der Kosten sind nicht förderfähig (Unterbau mit technischer Infrastruktur)
	3.5	Herstellung eines Gehwegs zwischen Müllershörn und Eiderkamp	Weg: 70m Grünanlage: 600m2	38.000 €	38.000 €			Gehweg und Qualifizierung der Grünfläche inkl. Sitzmobiliar
B2.2	**Baumaßnahmen**							
B 2.2.1	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter							
	5.3	Mittelgroße Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen	18 Gebäude	216.000 €	43.200 €		172.800 €	Einzelfallprüfung erforderlich; Annahme, dass lediglich bei 30% der Gebäude die Fördermittel in Anspruch genommen werden; Förderquote des KEB noch nicht festgelegt, daher hier die Annahme, dass 20% gefördert werden
	5.4	umfangreiche Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen	3 Gebäude	120.000 €	36.000 €		84.000 €	Einzelfallprüfung erforderlich; Annahme, dass lediglich bei 50% der Gebäude die Fördermittel in Anspruch genommen werden; Förderquote des KEB noch nicht festgelegt, daher hier die Annahme, dass 30% gefördert werden
B 2.2.5	Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen							
	2.1	Bau eines Gebäudekomplexes für: Bürgerhaus (Haus der Kultur), Gemeindebücherei, Sozialstation, VHS		3.000.000 €	1.500.000 €	1.500.000 €		Eine genauere Kostenschätzung kann erst nach dem städtebaulichen Wettbewerb erfolgen.
	6.1	Neubau einer Kindertagesstätte		650.000 €	325.000 €	325.000 €		Annahme: 50 Kindergartenplätze
B 2.3	Sonstige Maßnhamen der Durchführung							
B 2.3.4	7.1	Verfügungsfonds		200.000 €	100.000 €		100.000 €	Laufzeit 15 Jahre; jährlich 20.000 Euro (davon 10.000 StBauFö); Annahme, dass nicht jedes Jahr alle Mittel ausgeschöft werden, d.h. zwei Drittel werden verwendet
B 2.3.3	2.1	Bewirtschaftung von Grundstücken	Ankauf der Grundstücke für die neue Ortsmitte	20.000 €	20.000 €			Annahme: 10.000 €/Jahr für alle o.g. Grundstücke. Zeitraum für Zwischenerwerb / Teilveräußerung ist durchschnittlich auf 2 Jahre ausgelegt.
		Summe: Maßnahmen der Durchführung		**10.489.000 €**	**7.565.200 €**	**2.567.000 €**	**356.800 €**	
Maßnahmen der Abwicklung B3								
B 3.1		Sanierung- und Entwicklungsträgerinnen und -träger		1.000.000 €	500.000 €	500.000 €		
B 3.5	7.3	Öffentlichkeitsarbeit		20.000 €	10.000 €	10.000 €		Veröffentlichungen und Informationen zum Ergebnis der städtebaulichen Gesamtmaßnahme
		Summe: Maßnahmen der Abwicklung		**1.020.000 €**	**510.000 €**	**510.000 €**	**- €**	
Gesamtsumme der Kosten				**14.239.237 €**	**10.805.437 €**	**3.077.000 €**	**356.800 €**	

Anlage 1: Kostenübersicht "Ortszentrum" Flintbek

Stand: 25.10.2017

Die Spalte „Mittel StBauFR“ enthält neben den Städtebaufördermitteln (Anteil Bund/Land/Kommune) auch die sanierungsbedingten Einnahmen wie bspw. Grundstückserlöse und Ausgleichsbeträge.

Die erwartete Höhe der Städtebaufördermittel kann der Anlage 2 „Einnahmen“ entnommen werden.

Nr.	Maßnahmen		Anzahl / Umfang	Berechnung				Anmerkungen
	Nr. gemäß IEK	Maßnahme		Gesamtkosten brutto	Mittel StBauFR brutto	Zusätzliche Mittel/ Eigenanteile Kommune	Mittel Privater oder sonstige Fördermittel	
Private und sonstige Maßnahmen								
	1.1	Aufwertungsmaßnahmen zur Stärkung der Handels- und Dienstleistungsachse Rosenberg, inkl. Verbesserung der Barrierefreiheit	1.400qm	200.000 €			200.000,00 €	Außerhalb des Sanierungsgebiets; Gemeinde ist NICHT Baulastträgerin der Landesstraße; Anteilige Kostenübernahme durch Eigentümer
	1.2	Ansiedlung eines Markant-Marktes und eines Aldi-Discounters		n.n.			n.n.	
	1.2	Einrichtung eines Kreisverkehrs am Eiderkamp		350.000 €			350.000 €	Kosten übernehemn Eigentümer Aldi und Markant und ggf. Dritte; Gemeinde ist NICHT Baulastträgerin der Landesstraße
	1.3	Ansiedlung eines Drogeriemarktes in der Dorfstraße		n.n.			n.n.	
	1.4	Erweiterung des EDEKA-Markts		n.n.			n.n.	
	2.1	Neue Ortsmitte - Grundstück Kätnerskamp 2-4: Bebauung für Wohnen und Einzelhandel		n.n.			n.n.	Entwicklung durch Private nach Teilveräußerung des gemeindlichen Grundstücks
	2.2	Neubau Kätnerskamp 13, 13a und 15		n.n			n.n	
	2.2	Langfristige Wohnbauentwicklung Telekomgelände		n.n.			n.n.	
	3.1	Verlagerung des ZOB: Bau von Haltestellen, Wartehaus und entsprechenden Zugängen		300.000,00 €			300.000,00 €	
	3.3	Aufwertungsmaßnahmen von Privatflächen Kätnerskamp		100.000,00 €			100.000,00 €	privater Kostenanteil der Maßnahme
	3.7	Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, Eiderkamp, Dorfstraße, Schlotfeld		120.000 €			120.000 €	Gemeinde ist NICHT Baulastträgerin der Landesstraße; Schlotfeld und Dorfstraße befidnen sich außerhalb des Sanierungsgebiets
	3.8	Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen	2 Haltestellen	40.000 €			40.000 €	Gemeinde ist NICHT Baulastträgerin der Landesstraße und somit muss der ÖPNV Betreiber sämtliche Kosten übernehmen ggf. mit Finanzierung Dritter
	4.1	Gewerbebau auf der Grünfläche am Eiderkamp		n.n.			n.n.	
	5.1	Wohnbauentwicklungen auf dem ehemaligen Friedhof inkl. Erschließungsstraße		n.n.			n.n.	
	5.2	Nachverdichtungsmaßnahmen durch Wohnbebauung		n.n.			n.n.	
		Summe: Private Maßnahmen		**910.000 €**	**- €**	**- €**	**910.000 €**	

Anlage 2: Einnahmen "Ortszentrum" Flintbek

Konten gem. RL S-H 2015	Einnahmeart	Einnahmen	Summe
	maßnahmenbedingte Einnahmen und Mittel Dritter		2.318.468 €
A 6.2.5	Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB (Schätzwert)*	500.000 €	
	Miet- und Pachteinnahmen (durch Zwischenerwerb von Grundstücken)	40.000 €	
	Erlöse aus Veräußerung von Grundstücken: Teilstück Kätnerskamp 4; Teilstück Kätnerskamp 13-15; Grünfläche nördlich des Eiderkamps	1.000.000 €	
	Erlöse aus Veräußerungen von Grundstücken: alle kommunalen Flächen für BV Aldi und Markant (8.019m2)	421.668 €	
	Private Mittel bei Modernisierungs-/Instandsetzungsmaßnahmen**	256.800 €	
	Verfügungsfonds **	100.000 €	
	Eigenmittel und Zuwendungen		11.920.768 €
A 7.3	zusätzliche Eigenmittel der Kommune		2.941.000 €
	Neubau Bürgerhaus	1.500.000 €	
	Neubau KITA	325.000 €	
	Änderung Erschließungsanlage (ZOB+P&R)	450.000 €	
	Herstellung Erschließungsstraße Kätnerskamp	156.000 €	
	Eigenanteile Sanierungsträger	500.000 €	
	Öffentlichkeitsarbeit	10.000 €	
A 6.1	Zuwendungen des Bundes und des Landes		5.986.512 €
A 6.2	Gemeindliche Eigenmittel		2.993.256 €
		Gesamt	14.239.236 €

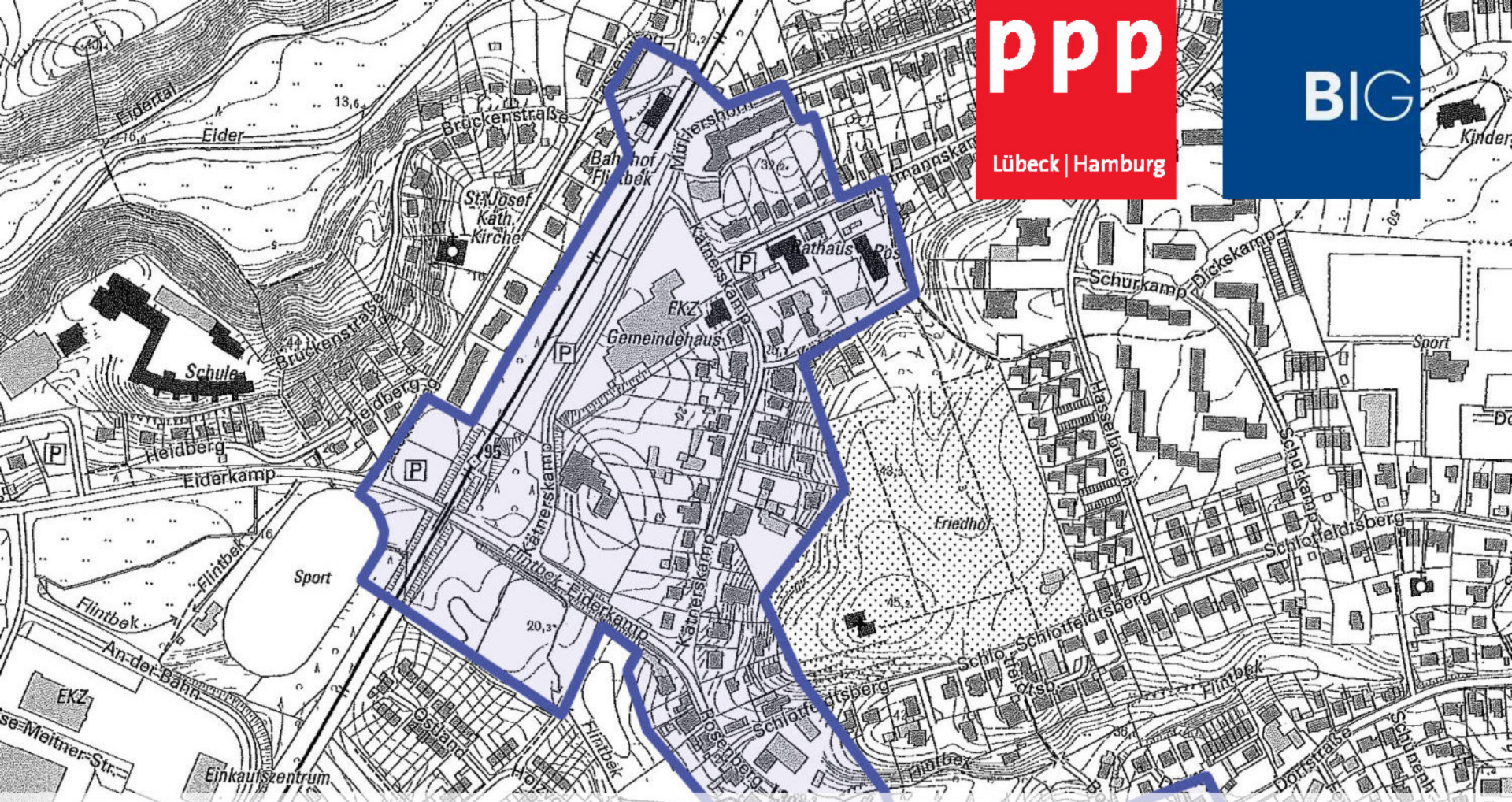
*Angenommene Wertsteigerung der Grundstücke im Sanierungsgebiet rund 5%;

** dient nur der vollständigen Darstellung der Finanzierungsübersicht der Gesamtkosten. Mittel werden nicht auf das Treuhandkonto gezahlt

Anlage 3 Übersicht der vorgeschlagenen Indikatoren und Interpretationshinweise für das Monitoring "Ortszentrum" Flintbek

Handlungsfeld und Entwicklungsziele	Indikator	Datenquelle	Hinweise zur Erhebung und Interpretation	**Status** (Einschätzung im Rahmen der VU und des IEK)	Evaluierung alle 5 Jahre
1: Handel, Handwerk und Dienstleistungen - Erhalt und partielle Stärkung der bestehenden Nahversorgungs- und Einzelhandelsangebote auch hinsichtlich des angestrebten Bevölkerungswachstums durch Wohnbaumaßnahmen - Förderung von kleinteiligem und individuellen Einzelhandel in der neuen Ortsmitte - Einzelhandels- und Dienstleistungsachse entlang der Straße Rosenberg als Verbindung der beiden Einzelhandelskonzentrationen am Eiderkamp / Müllershörn und Dorfstraße stärken - Verbesserungen im Bereich Gastronomie	A) Gewerbe An-/Abmeldungen, Saldo	Bürgerbüro	Beschreibt die Fluktuation des Gewerbes. Eine niedrige Fluktuation des Gewerbes sowie ein positives Saldo der Gewerbean- und -abmeldungen sprechen für eine positive Entwicklung und Stabilität eines Standorts, bzw. Zentrums.	o durchschnittliche Fluktuation Ausgleich An- und Abmeldungen	+ niedrige Fluktuation/positives Saldo o durchschnittliche Fluktuation Ausgleich An- und Abmeldungen - hohe Fluktuation/negatives Saldo
	B) Gewerbeeinnahmen/Umsatz	Finanzabteilung	Die Umsatzzahlen können gute Aussagen über die Kaufkraftbindung sowie die Entwicklung eines Einzelhandelstandorts geben. Je höher der Umsatz, desto eher kann von einer positiven Entwicklung ausgegangen werden.	o durchchnittlicher Umsatz	+ großer Umsatz o durchchnittlicher Umsatz - niedriger Umsatz
	C) Anzahl der Betriebe nach Art (Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie)	Bürgerbüro/Finanz-abteilung	Gibt Auskunft über die Diversität und Kleinteiligkeit des Gewerbes. Eine Bewertung der Diversität kann jedoch nur vollständig in Verbindung mit einer differenzierten Betrachtung der einzelnen Dienstleistungen erfolgen. Für Flintbek gilt es, beide Merkmale zu betrachten. Eine zunehmende Anzahl an Betrieben/Gewerbe wird positiv bewertet.	- negatives Saldo/mehrheitlich Wegzüge	+ positives Saldo/ mehrheitlich Zuzüge o Ausgleich Zu- und Wegzüge - negatives Saldo/mehrheitlich Wegzüge
2: Ortsgestalt und Baukultur - Stärkung der Gemeinde durch adäquate Nutzung von Entwicklungspotenzialen insbesondere für Wohnungsbau, Herstellung von qualitätsvollen Freiräumen und Gewährleistung der Nahversorgung - Schaffung einer Ortsmitte als Ort der Begegnung, des Aufenthalts, der Freizeit und Kommunikation - Stärkung der Ortsidentität	A) Umsetzung der neuen Ortsmitte: Vielfalt der Nutzungen und Angebote	Bauamt	Aufgrund einer fehlenden gesellschaftlichen Orstmitte in Verbindung mit kommerziellen und freizeitbezogenen Angeboten, ist die Umsetzung dieser Maßnahme Voraussetzung, um die Zielsetzungen mittels Indikatoren messen zu können. Anschließend können die Indikatoren entwickelt werden, die sich auf die Anzahl und Vielfältigkeit der Nutzungen beziehen.	keine Ortsmitte vorhanden, daher noch kein Status	+ hohe Anzahl an Nutzungen o mittelgroße Anzahl an Nutzungen - wenige unterschiedliche Nutzungen
	B) Ortsidentität (Qualitativer Indikator)	Eigene Erhebung durch Sanierungsbeirat	Ortsidentität ist ein sehr subjektiver Aspekt, kann aber durch ein Meinungsbild wichtige Aussagen zur Entwicklung der Gemeinde treffen. Durch den Sanierungsbeirat kann ohne viel Aufwand in den Sitzungen ein solches Meinungsbild durch Befragung erstellt werden.	o Ortsidentität bei einer Vielzahl von Bürgern vorhanden (Eindruck und Ergebnis des Beteiligungsprozesses)	+ hohe Anzahl an Bürgern o mittelgroße Anzahl an Bürgern - niedrige Anzahl an Bürgern
3: Verkehr, ÖPNV und Mobilität - Verkehrliche Neuordnung und räumliche Verknüpfung der Verkehrsmittel Bahn, Bus und PKW zur Optimierung der Verkehrsströme - Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger, Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen) - Barrierewirkung der Straßenräume reduzieren (insbesondere Achse Eiderkamp, Rosenberg und Dorfstraße) - Qualitative Verbesserung des Park + Ride-Angebots im Bereich des Bahnhofs - Optimierung der Umsteigeverbindungen zwischen ZOB, Bahn und Auto- bez. Radverkehr durch Verlagerung und Neuorganisation des ZOB - Aufwertung von Straßenräumen durch Sanierungs- und Gestaltungsmaßnahmen und Verbesserung der Ausstattung	A) Modal Split	Verkehrsbetriebe und eigene Erhebung (Verkehrszählungen)	Misst den Anteil der jeweiligen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen. Die Einbindung alternativer Verkehrskonzepte, bzw. Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel kann direkt erhoben werden. Steigt die Anzahl der Fußgänger, ÖPNV-Nutzer und Fahrradfahrer prozentual, kann für die Nutzerfreundlichkeit der Verkehrsinfrastruktur alternativer Verkehrskonzepte von einer positven Entwicklung ausgegangen werden.	- niedriger Anteil der alternativen Konzepte am Modal Split	+ hoher Anteil der alternativen Konzepte am Modal Split o durchschnittlicher Anteil der alternativen Konzepte am Modal Split - niedriger Anteil der alternativen Konzepte am Modal Split
	B) Anzahl der Park &Ride Plätze und ihre Auslastung	Verkehrsbetriebe und eigene Erhebung (Verkehrszählungen)	Die Anzahl der P&R Plätze und deren Auslastung weist darauf hin, in welchem Maße öffentliche Verkehrsmittel durch Umsteigen genutzt werden (Bahn, Bus).	o durchschnittliche Auslastung	+ hohe Nutzung o durchschnittliche Nutzung - wenig Nutzung
	C) Anzahl der Bike&Ride Plätze und Auslastung	Verkehrsbetriebe und eigene Erhebung (Verkehrszählungen)	Die Anzahl der B&R Plätze und deren Auslastung weist darauf hin, in welchem Maße öffentliche Verkehrsmittel durch Umsteigen genutzt werden (Bahn, Bus). Es muss berücksichtigt werden, dass die Anlage erweitert werden soll. Daher können die Indikatoren erst nach Fertigstellung der Maßnahme erfasst werden.	hohe Auslastung aufgrund geringem Platzangebots	+ hohe Nutzung o durchschnittliche Nutzung - wenig Nutzung
	D) Umfang der barrierearmen (barrierefreien) Flächen (umgesetzte Maßnahmen)	Bauamt	Die flächenmäßige Erfassung von barrierearmen Nebenflächen und Querungsmöglichkeiten kann durch das Bauamt im Rahmen der Umsetzung von Maßnahmen erfasst werden. Aufgrund der überwiegend nicht barrierearmen Flächen, ist jede Verbesserung als positiv zu bewerten.	- kaum barrierearme Flächen und Querungen	+ überwiegende Teil ist barrierearm o die Hälfte ist barrierearm - kaum barrierearme Flächen und Querungen
4: Grün- und Freiflächen - Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum - Schaffung von qualitätsvollen Grünflächen mit entsprechender Ausgestaltung für Aufenthalt, Freizeit und Begegnung - Aufbau eines durchgängigen Netzes an grünen Wegeverbindungen - Schaffung eines multifunktionalen Platzes als Begegnungs- und Aktionsort	A) Anzahl der verweilenden Menschen	Eigene Erhebung	Aufenthaltsqualität entspricht nicht einem quantitativ messbaren Merkmal. Um dennoch zu überprüfen, ob sich der öffentliche Raum qualitativ verbessert hat, bzw. Qualitäten geschaffen wurden, kann die Anzahl der an einem Ort verweilenden Menschen erhoben werden. Dieser Indikator alleine kann die Aufenthaltsqualität nicht beschreiben, gilt jedoch als leicht zu erheben bei einer relativ guten Aussagekraft.	keine Messungen, da keine qualifizierten öffentliche Freiräume vorhanden	+ viele verweilende Menschen o durchschnittlich viele verweilende Menschen - wenige verweilende Menschen
	B) Anzahl der Veranstaltungen / Events (Anmeldungen)	Gemeinde	Die Anzahl und Größe der Veranstaltungen im öffentlichen Raum kann leicht mittels der Anmeldungen bei der Gemeinde festgehalten werden. Dabei sollten auch kleinere und durch bürgerliches Engagement entstandene Aktionen berücksichtigt werden (z.B. Flohmarkt, Kinderevents).	- wenig Veranstaltungen (bisher nur das jährliche Ortsfest)	+ hohe Anzahl an Veranstaltungen o mittelgroße Anzahl an Veranstaltungen - niedrige Anzahl an Veranstaltungen

Handlungsfeld und Entwicklungsziele	Indikator	Datenquelle	Hinweise zur Erhebung und Interpretation	**Status** (Einschätzung im Rahmen der VU und des IEK)	Evaluierung alle 5 Jahre
5: Wohnen, Bauen und Gebäudebestand **-**Aktivierung von Bestands- und Nachverdichtungspotenzialen (Innen- vor Außenentwicklung) - Kontinuierliche, moderate Wohnbauflächenentwicklung mit verschiedenen Bebauungstypologien - Herstellung von adäquatem Wohnraum und vielfältigen Wohnformen für unterschiedliche Zielgruppen auch im Bereich des Geschosswohnungsbaus - Sicherstellung barrierefreier und altersgerechter Wohnraumangebote - Förderung von Angeboten wie z.B. Mehrgenerationenwohnen und Senioren-WGs - Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen sowie energetische Ertüchtigung von Gebäuden zur Verbesserung des Stadtbilds - Prüfung für energetische Quartierskonzepte (Einrichtung von Nahwärmenetzen, Steigerung des regenerativen Anteils bei der Stromerzeugung - Erhalt von ortsbildprägenden Gebäuden	A) Bevölkerungsanteil festgelegter Altersgruppen	Statistikamt Nord/ Bürgebüro	Zeigt an, ob eine Durchmischung unterschiedlicher Altersgruppen existiert. Der Indikator kann jedoch nicht alleine als Interpretation genutzt werden. Vielmehr ist er in Kombination mit u.a. der Arbeitslosenquote und Bildungsindikatoren zu verknüpfen, um eine gültige Aussage zur Durchmischung treffen zu können. Je gleichmäßiger die einzelnen Altersgruppen verteilt sind, desto vielfältiger ist das Gebiet.	o weder ausgeglichen noch unausgeglichen	'+ausgeglichene/gleichmäßige Verteilung o weder ausgeglichen noch unausgeglichen - unausgeglichene/ ungleichmäßige Verteilung
	B) Zu-/Wegzüge, Wanderungssaldo	Statistikamt Nord/ Bürgebüro	Beschreibt die Fluktuation und folglich u.a. die Attraktivität des Untersuchungsgebiets als Wohnstandort. Dies ist jedoch auch abhängig von anderen Faktoren, bspw. ein sehr studentisch geprägtes Quartier weist meist eine höhere Fluktuation auf. Die Interpretation des Indikators sollte in jedem Falle unter Berücksichtigung der weiteren erhobenen Merkmale erfolgen. Ein positives Saldo, bzw. viele Zuzüge sprechen für eine positive Entwicklung des Gebiets	o Ausgleich Zu- und Wegzüge	+ positives Saldo/ mehrheitlich Zuzüge/ niedrige Fluktuation o Ausgleich Zu- und Wegzüge - negatives Saldo/mehrheitlich Wegzüge/hohe Fluktuation
	C) Zu-/Wegzüge, Wanderungssaldo	Statistikamt Nord/ Bürgebüro	In Ergänzung zum Bereich "Vielfältigkeit im Wohnen" sagt das Wanderungssaldo sehr viel über die soziale Stabilität im Ort aus. Eine hohe Fluktuation, bzw. ein negatives Wanderungssaldo sprechen für eine negative Entwicklung und umgekehrt. Der Indikator alleine kann jedoch keine Aussage über die soziale Situation des Gebiets treffen. Er sollte in jedem Falle unter Berücksichtigung der weiteren erhobenen Merkmale erfolgen.	o Ausgleich Zu- und Wegzüge	+ positives Saldo/ mehrheitlich Zuzüg/ niedrige Fluktuation o Ausgleich Zu- und Wegzüge - negatives Saldo/mehrheitlich Wegzüge/hohe Fluktuation
	D) Instandsetzungs- und Modernisierungsverträge	Bauamt / Sanierungsträger	Die Anzahl der geschlossenen Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarungen geben Aufschluß über den Erhalt und die Verbesserung der baulichen Substanz sowie des Klimabeitrags durch energetische Ertüchtigung.	Status kann erst nach Beginn des Sanierungsverfahrens ermittelt werden.	+ hohe Anzahl o mittelgroße Anzahl - niedrige Anzahl
	D) Nutzung der Bauflächenpotenziale /und Schaffung weiterer Wohneinheiten	Bauamt	Durch Nutzung dieses Potenzials steigt die Bevölkerungszahl, welche einen Beitrag zur Auslastung von Versorgungseinheiten und technischer sowie sozialer Infrastruktur beiträgt. Insbesondere Wohneinheiten für Senioren und Familien im Geschosswohnungsbau erhöhen die Attraktivität der Gemeinde.	Status kann erst nach Beginn des Sanierungsverfahrens ermittelt werden.	+ hohe Anzahl o mittelgroße Anzahl - niedrige Anzahl
6: Soziale Infrastruktur, Kultur und Freizeit **-** Sicherung und Ausbau der sozialen Infrastruktur - Schaffung eines zentralen, integrativen Bürgerhauses als Treffpunkt und Veranstaltungsort für Mehrfachnutzung von Bildungs- und Freizeitinfrastrukturen durch Schulen, Kitas, Sportvereine etc. - Stärkung des bürgerlichen Engagements und von Interessensgruppen durch Bereitstellung von Infrastruktur (Räumlichkeiten etc. im Bürgerhaus) - Verbesserung des Lebensumfelds und der Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche durch Schaffung von neuen Räumen sowohl im Innenraum als auch Außenraum (z.B. Spielplätze, Bürgerhaus)	A) Anzahl der sozialen Einrichtungen (medizinische Betreuung, Beratung, Lebenshilfe, Pflege)	Gemeinde	Die Anzahl der sozialen Einrichtungen inklusive ihrer Kapazitäten geben Aufschluss darüber, ob auch zukünftig die Versorgung sicher gestellt werden kann. Dies ist insbesondere hinsichtlich des demographischen Wandels und der angestrebten Bevölkerungszunahme wichtig.	o mittelgroße Anzahl (bedeutet, dass die Versorgung bis auf Teilbereiche gesichert ist)	+ hohe Anzahl o mittelgroße Anzahl - niedrige Anzahl
	B) Anzahl der Krippenplätze/ betreuter Kinder	Kommunalstatistik/ Kreisverwaltung	Die Anzahl der Krippenplätze soll erhöht und damit die soziale Infrastruktur verbessert werden. Eine steigende Zahl ist daher positiv zu werten.	- schlechte Versorgungslage/Bedarf kaum gedeckt	+ gute Versorgungslage/Bedarf gut gedeckt o durchschnittlich gute Versorgung - schlechte Versorgungslage/Bedarf kaum gedeckt
	C) Anzahl der vereinsunabhängigen Veranstaltungen und Nutzung der Räumlichkeiten des Bürgerhauses	Gemeinde / Verwaltung des Bürgerhauses	Die Anzahl der Veranstaltungen kann durch die Raumbelegung des Bürgerhauses leicht ermittelt werden. Da es noch kein Bürgerhaus gibt und die aktuell zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten stark begrenzt sind , kann eine aussagekräftige Bewertung erst nach Bau des Bürgerhauses erfolgen.	Status kann erst nach Umsetzung der Maßnahme ermittelt werden	+ hohe Anzahl o mittelgroße Anzahl - niedrige Anzahl
	E) Anzahl der Menschen in Vereinen	Eigene Erhebung (Befragung der Vereine)	Kann Aussagen über die soziale Teilhabe treffen und gilt als Indiz zur Bewertung soziokultureller Infrastruktur. Je mehr Menschen sich in Vereinen engagieren, desto eher kann von einer starken kulturellen Infrastruktur und einem sozialen Gleichgewicht ausgegangen werden. Es bedarf zusätzlich einer differenzierten Betrachtung der Vereine und ihres Angebots zur Bewertung der Infrastruktur.	o mittlere Anzahl (viele Vereinen aber partielle Unterversogung von Angeboten)	+ hohe Anzahl o mittelgroße Anzahl - niedrige Anzahl
7: Mitwirkung und Kooperation **-** Begleitung des Sanierungsprozesses durch ein aktivierendes und mulitplikatorisches Gremium (Beirat) zwecks Partizipation am Verfahren, Förderung des Engagements sowie der Kommunikation und Umsetzung von Aktivitäten - Stärkung des bürgerlichen Engagements - Förderung von Interessens- und Akteursgruppen zwecks aktiver Teilnahme und Gestaltung der zukünftigen Entwicklung - Vernetzung und Kooperation verschiedener Bildungsstrukturen (VHS + Gemeindebücherei)	A) Teilnahme am Sanierungsbeirat	Sanierungsbeirat: Teilnehmerliste	Die Beteiligung am Sanierungsbeirat ist ein wichtiger Indikator zur Bewertung der Mitwirkung und Kooperation sowohl von Institutionen als auch Interessens- und Akteursgruppen sowie der Bürger. Er kann leicht anhand der Teilnehmerlisten zu den Sitzugnen erhoben werden.	Status kann erst nach Beginn des Sanierungsverfahrens ermittelt werden.	+ hohe Teilnehmerzahl o mittelgroße Teilnehmerzahl - niedrige Teilnehmerzahl
	B) Nutzung des Verfügungsfonds: Anzahl und Umfang der Anträge	Sanierungsbeirat	Eine rege Nutzung des Verfügungsfonds gibt Aufschluss über die selbstinitiierten Aktivitäten im Gebiet und des Engagements Privater oder Institutionen. Durch die jährliche Abrechnugn der Anträge durch den Sanierungsträger kann dieser Indikator leicht ermittelt werden.	Status kann erst nach Beginn des Sanierungsverfahrens ermittelt werden.	+ hohe Anzahl an Anträgen o mittelgroße Anzahl an Anträgen - niedrige Anzahl an Anträgen
	C) Anzahl der Kooperationen und daraus resultierenden Aktionen	Sanierungsbeirat	Die Anzahl der Kooperationen und daraus resultierende Aktionen ist ein Indikator zur Bewertung der Aktivitäten der ortsansässigen Institutionen und Interessensgruppen. Im Sanierungsbeirat fließen vielfältige Informationen zusammen, so dass in diesem Rahmen eine Erhebung der jährlichen Aktivitäten leicht erhoben werden kann.	Status kann erst nach Beginn des Sanierungsverfahrens ermittelt werden.	+ hohe Anzahl o mittelgroße Anzahl - niedrige Anzahl



ppp Lübeck | Hamburg

BIG

Flintbek „Ortszentrum“
Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem Städtebaulichem Entwicklungskonzept

14. Juli 2015

Wer sind wir...

Christine Ellen
Dipl.-Ing. Architektur und Städtebau
Projektleitung

Alexandra Dahmen
Dipl.-Geographin
zertifizierte Moderatorin

Carolin Wandzik
Dipl.-Geographin

Klaus-H. Petersen
Architekt BDA und Stadtplaner DASL

Timm Kullowatz
Dipl.-Ing. Stadt- und Regionalplanung

Städtebauförderung

1. Aufnahme 2014 in die Städtebauförderung

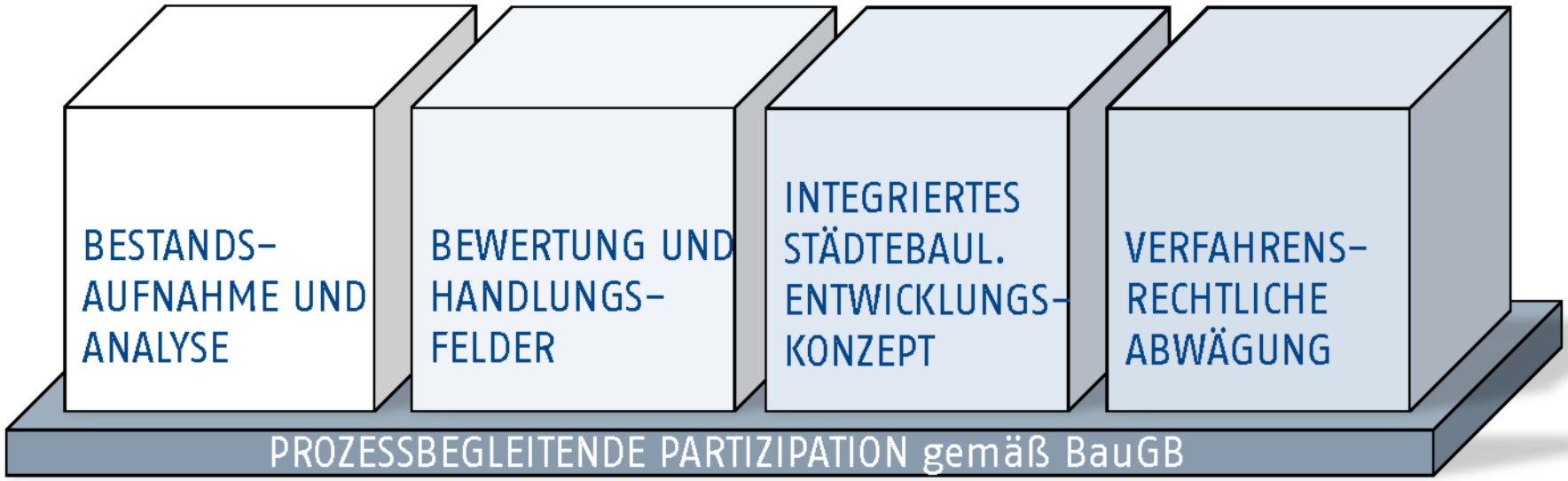
- Finanziert von Bund, Land und Kommune zu je 1/3
- Programmkulisse „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“
- Ziel: Stärkung der Zentrenfunktion und Beseitigung von Problemen

2. Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen 2015

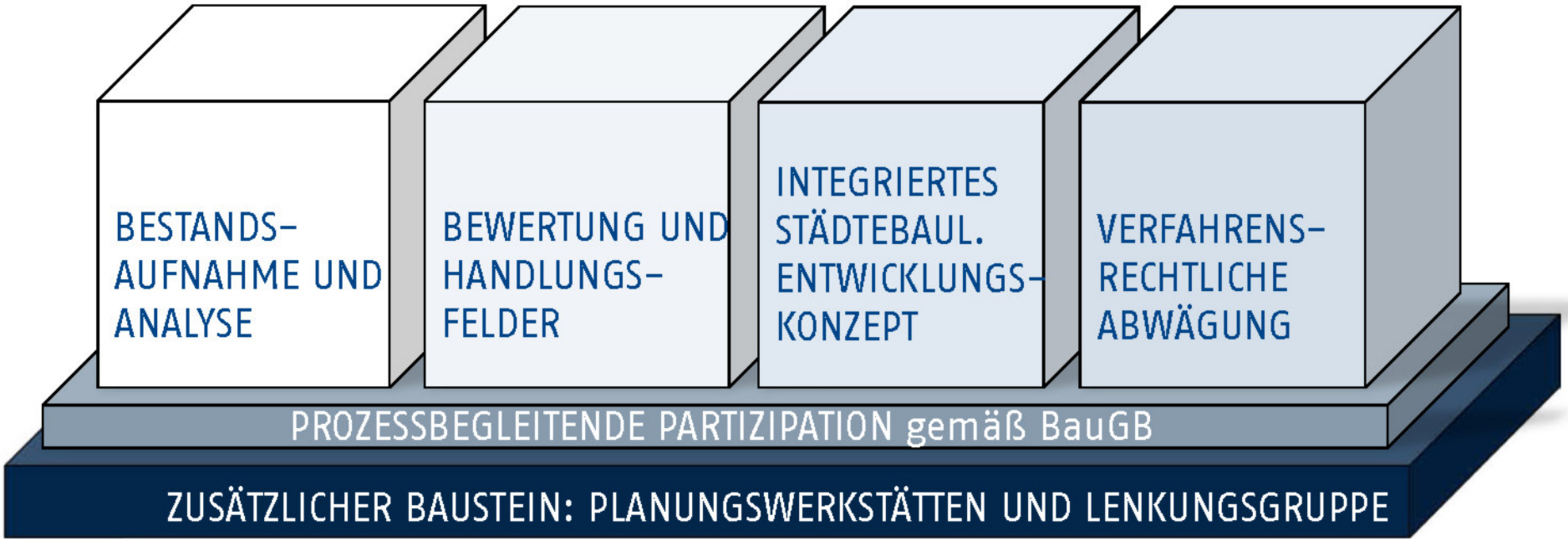
- als Voraussetzung zur Inanspruchnahme der Städtebaufördermittel
- Darstellung der Notwendigkeit eines Sanierungsverfahrens
- Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept zur Umsetzung von Entwicklungsziele im späteren Förderverfahren

3. Durchführung des Sanierungsverfahrens

Bausteine der Vorbereitenden Untersuchungen



Bausteine der Vorbereitenden Untersuchungen



Aufgabenteilung

Bestandsaufnahme und Analyse

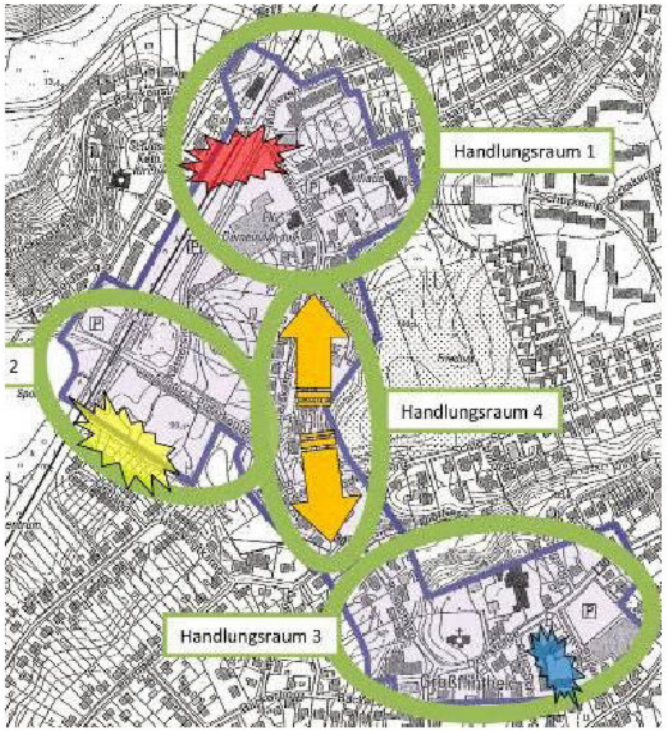
Bestandsaufnahme → Bestandsanalyse → Mängel-Konfliktplan
Chancen-Potenzialplan

Untersuchungsfelder :

- Bebauungsstruktur und Gebäudezustand
- Bevölkerungsstruktur
- Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur
- Nutzungsstruktur und Freizeitangebote
- Freiräume, Wohnumfeld und Umwelt
- Soziale und technische Infrastruktur
- Verkehr und Erschließung
- Sonstiges

Entwicklungsziele und Handlungsfelder

Bewertung Analyse → Handlungsbedarfe → Entwicklungsziele



Beispiele für Zielsetzungen:

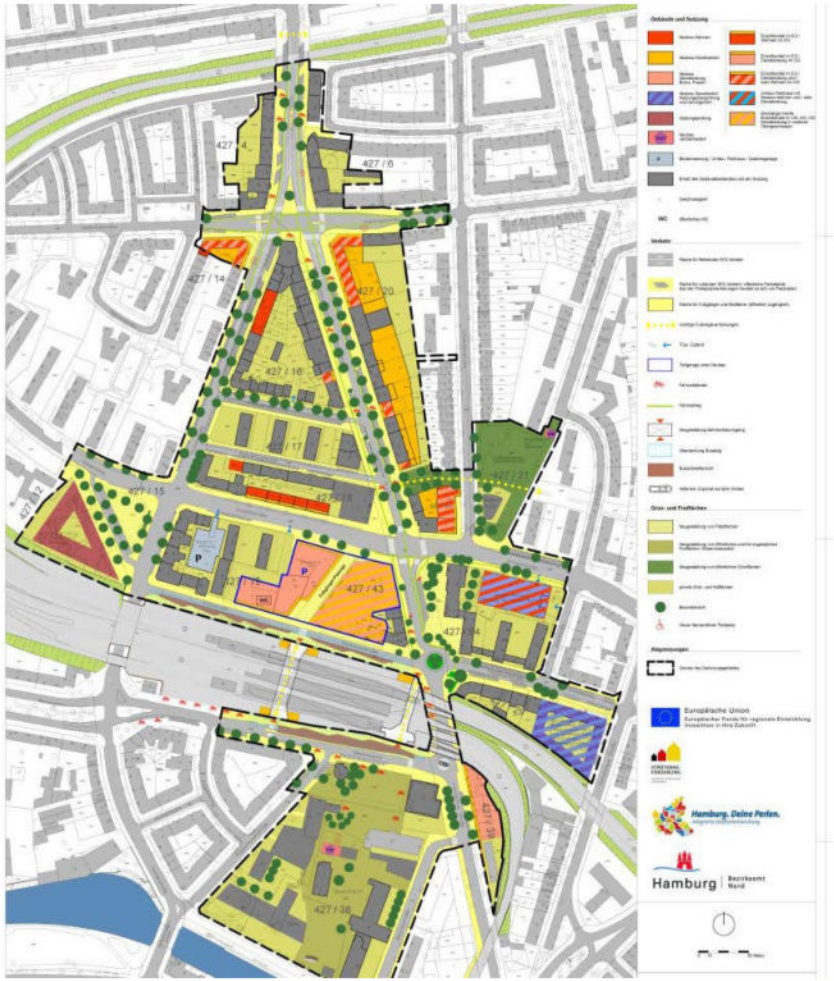
- Flintbek zukunftsfähig gestalten
- Alleinstellungsmerkmale stärken
- Barrierefreiheit
- Zentrumsfrage
- Raum für Begegnung und Aufenthalt schaffen
- Freiflächen, urbaner Platz
- Wohnumfeld verbessern
- Verkehr und Parken optimieren

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Thematisches Konzept + Räumliches Konzept → Maßnahmenkonzept

Zielsetzungen der Themenfelder

- Nachhaltigkeit
- Freiraum
- Städtebau
- Funktionen
- Verkehr



Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Thematisches Konzept + Räumliches Konzept → Maßnahmenkonzept

Bauliche Antwort auf Zielsetzungen und Klärung des „wo“ und „in welcher Form“

Eckernförde Nooröffnung
Überarbeitung Städtebauliches Konzept

Sanierungsrechtliche Abwägung

Erforderlichkeit der Gesamtmaßnahme → Darstellung der Durchführbarkeit → Vorschlag zur räumlichen Abgrenzung

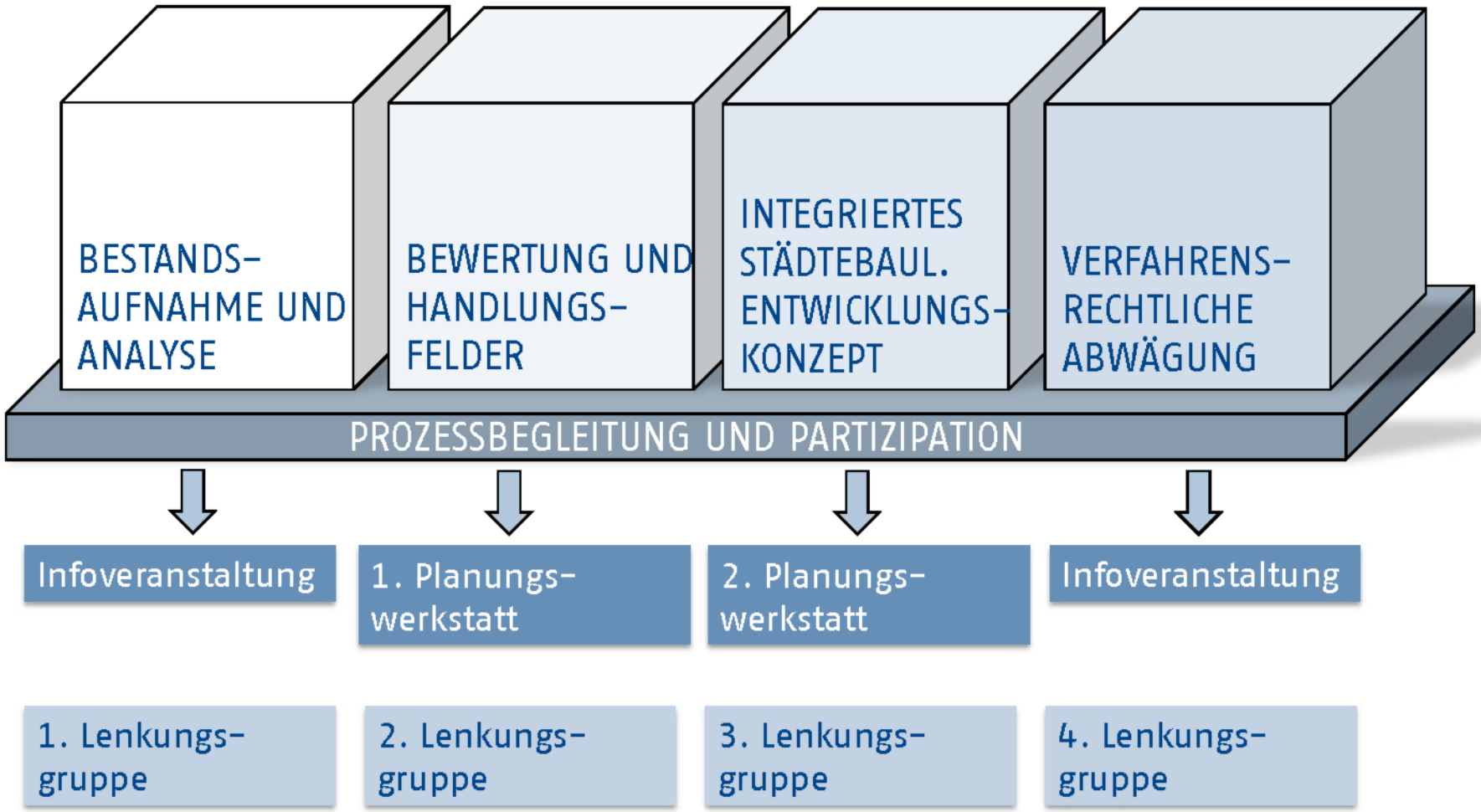
Begründung:

- Städtebauliche, funktionelle und strukturelle Missstände
- Handlungsbedarfe

- Kosten- und Finanzierungsplan
- Verfahrensart

Fazit: VU als Wegbereiter und Grundlage zur Umsetzung des Förderverfahrens

Prozessbegleitung und Partizipation



Prozessbegleitende Partizipation gem. BauGB

Lenkungsgruppe
- Vier Arbeitssitzungen

Beteiligung der Öffentlichkeit
- Zwei Informationsveranstaltungen
- Zwei Planungswerkstätten

Beteiligung öffentl. Aufgabenträger
- TÖB-Verschickung

Schlüsselakteure
- Expertengespräche

Politische Gremien
- Vier Sitztungstermine

Die Lenkungsgruppe...

Besteht aus Vertretern

- der Stadtverwaltung
- der Gewerbetreibende
- der Grundeigentümer
- des Verkehrsverbundes
- Sozialer/kulturelle Einrichtungen
- Von Vereinen

→ **Vier Sitzungen** während der Erstellung der VU

Rolle der Lenkungsgruppe...

- vertritt die verschiedenen Interessengruppen
- wirkt als Multiplikator
- begleitet den Prozess inhaltlich
- erarbeitet eine konsensfähige Gesamtstrategie
- sichert die Akzeptanz der Maßnahmen
- bereitet Empfehlungen für die Gremien vor

Zeitplan – Meilensteine

- Bestandsanalyse → Ende August 2015
- Integr. Städtebaul. Entwicklungskonzept → Dezember 2015
- Verfahrensrechtliche Abwägung → Januar 2016

Prozessbegleitung:

Informationsveranstaltung → 15.07.2015

2. Sitzung der Lenkungsgruppe → September 2015

Ausblick

2. Lenkungsgruppensitzung

- Vorstellung der Bestandsaufnahme und Zwischenergebnisse der Analyse
- Vorbereitung der 1. Planungswerkstatt

- Terminvorschlag → 36. KW

BIG

Integriertes Städtebauliche Entwicklungskonzept

NACHHALTIGKEIT
- Stärkung des kommerziellen Zentrums
- Funktionale Verbesserung der Versorgungseinrichtungen
- Beseitigung von Leerständen
- Nutzung von Synergieeffekten
- Fußläufige Erreichbarkeit

FREIRAUM
- Gestaltungsverbesserung
- Schaffung von Aufenthaltsqualität
- Attraktivitätssteigerung
- Fußgängergerechte Ausgestaltung

STÄDTEBAU
- Herausarbeitung jeweiliger Charakteristika
- Gestaltungskonzept öffentlicher Raum

FUNKTIONEN
- Stärkung/Neuordnung „Dienstleistungszentrum“
- Rathaus / Volkshochschule
- Verlagerung Bauhof (Lärmimmissionen)
- Umnutzung / Neubau von städtischen Gebäuden

VERKEHR
- Ggf. Verlegung Busparkplatz zum Bahnhof
- Stärkung des ÖPNV
- Verbesserung der Erschließung
- Verbesserung der Fuß- und Radverkehre

BIG-STÄDTEBAU-GmbH
Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept Flintbek „Ortsmitte“
Protokoll

2. Sitzung der Lenkungsgruppe
Datum: 12.04.2016
Beginn: 19:00 Uhr
Ende: 20:15 Uhr
Ort: Feuerwehrhaus Voorde, Langstücken 2a in Flintbek

Teilnehmer:
Olaf Plambeck – Gemeinde Flintbek
H.-J. Graht – Gemeinde Flintbek
S. Bettin – Gemeinde Flintbek
H. Greiwing – Gemeinde Flintbek
Eberhard Pieczonka – Bürgervorsteher Flintbek
Thomas Wiggering – Wirtschaftsgemeinschaft Flintbek
Uwe Jürgens – Seniorenbeirat Flintbek
Sigrid Sprenger – Lotsendienst Flintbek und Molfsee
Christian Arp – Haus- und Grundeigentümerverein von Flintbek und Umgegend e.V.
Manfred Schade – Evangelisch-lutherische Kirchengemeinde Flintbek
Wiebke Stöllger – CDU-Fraktion
Helmut Groß – UWF-Fraktion
Jaschar Tavanamehr – SPD-Fraktion
Christine Ellen- BIG-STÄDTEBAU
Carolin Wandzik - BIG-STÄDTEBAU

TOP	Inhalt / Festlegungen	verantwortlich	Termin
0.	**Begrüßung/Einführung**		
	Nach der Begrüßung durch Herrn Plambeck erläuterte Frau Wandzik die Tagesordnung. Inhalt der zweiten Sitzung der Lenkungsgruppe waren zum einen die Zwischenergebnisse und das Leitbild, das durch die BIG präsentiert wurde. Zum anderen wurde das Beteiligungskonzept für die anstehenden Planungswerkstätten vorgestellt und diskutiert.		
1.	**Präsentation der Bestandsaufnahme zur VU**		
	Frau Ellen erläuterte den aktuellen Sachstand zum Projekt. Nachdem die Bestandsanalyse abgeschlossen ist und die Rahmenbedingungen für die Ortskernentwicklung mit der Umsiedlung von famila auf die Blumenwiese geklärt werden konnten, beginnt die Konzeptphase. Die Zwischenergebnisse können der beigefügten Präsentation entnommen werden. Die wichtigsten Analysepläne wurden den Mitgliedern der Lenkungsgruppe bereits am 14.04.2016 zur Durchsicht übermittelt. Wie vereinbart, können Anmerkungen dazu zeitnah an die BIG-STÄDTEBAU übermittelt werden. Diese werden - wie auch die bereits in der Sitzung thematisierten redaktionellen Anmerkungen - inhaltlich geprüft und entsprechend berücksichtigt. Die Umsiedlung von famila steht fest und gilt als Rahmenbedingung für die Konzeptentwicklung.	**BIG/alle Teilnehmer**	**kurzfristig**

TOP	Inhalt / Festlegungen	verantwortlich	Termin
2.	**Leitbildentwicklung**		
	Bei der Entwicklung eines Leitbildes für die Ortsmitte Flintbek wurde auf das im Rahmen des Zukunftskonzeptes 2030 für die gesamte Gemeinde entwickelte Leitbild aufgebaut. Zunächst wurden die Themenfelder herausgefiltert, die für das Untersuchungsgebiet der VU relevant sind. Ergänzend wurden weitere Handlungsfelder, die für die Ortskernentwicklung wichtig sind, identifiziert (siehe Präsentation). Der Entwurf des Leitbildes wird im Rahmen der 1. Planungswerkstatt zur Diskussion gestellt.		
3.	**Vorstellung des Beteiligungskonzeptes zum IEK**		
	Frau Wandzik stellte das Konzept für die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen von zwei Planungswerkstätten vor. Wichtig ist, dass die Veranstaltungen als zwei aufeinander aufbauende Veranstaltungen konzipiert wurden. Ein Quereinstieg zur zweiten Veranstaltung ist damit nicht vorgesehen. Zum Zeitpunkt der Lenkungsgruppensitzung hatten sich erst 15 Teilnehmer angemeldet, die Teilnehmer wurden gebeten ihre Rolle als Multiplikatoren für die Mobilisierung weiterer Teilnehmer zu nutzen. Die Umsiedlung von famila soll im Rahmen der Planungswerkstatt keinen Diskussionsinhalt darstellen. Die Dokumentation zur ersten Planungswerkstatt wird den Lenkungsgruppenmitgliedern vor der nächsten Sitzung zur Verfügung gestellt.		
4.	**Weitere Termine**		
	• 1. Planungswerkstatt am 23.04.2016, 10 Uhr • 3. Lenkungsgruppensitzung am 23.05.2016, 19 Uhr • 2. Planungswerkstatt 28.05.2016, 10 Uhr		

Carolin Wandzik
Christine Ellen

Hamburg, den 02.05.2016

BIG-STÄDTEBAU-GmbH
Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept Flintbek „Ortsmitte“
Protokoll

3. Sitzung der Lenkungsgruppe
Datum: 23.05.2016
Beginn: 19:00 Uhr
Ende: 20:50 Uhr
Ort: Bürgersaal Rathaus Flintbek

Teilnehmer:
O. Plambeck – Gemeinde Flintbek
H.-J. Graht – Gemeinde Flintbek
S. Bettin – Gemeinde Flintbek
H. Greiwing – Gemeinde Flintbek
J. Schulz – Nah-SH
S. Sprenger – Lotsendienst Flintbek und Molfsee
W. Stöllger – CDU-Fraktion
H. Groß – UWF-Fraktion
B. Newe– SPD-Fraktion
C. Wandzik - BIG-STÄDTEBAU
T. Kullowatz – petersen pörksen partner

TOP	Inhalt / Festlegungen	verantwortlich	Termin
0.	**Begrüßung/Einführung**		
	Nach der Begrüßung durch Herrn Plambeck erläuterte Frau Wandzik die Tagesordnung. Neben einem Kurzbericht zu den Ergebnissen der ersten Planungswerkstatt stand der Entwurf zum Entwicklungskonzept mit den verschiedenen Planungsvarianten im Fokus dieser Lenkungsgruppensitzung.		
1.	**Ergebnisse der ersten Planungswerkstatt**		
	Frau Wandzik stellte das Programm und die Ergebnisse der ersten Planungswerkstatt vor. Die entsprechende Präsentation ist diesem Protokoll als Anlage beigefügt. Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse wird den Lenkungsgruppenmitgliedern und den Teilnehmenden der Planungswerkstatt per Mail zugestellt (erfolgt am 24.05.16).	**BIG, Fr. Wandzik**	
2.	**Vorstellung des Entwurfs für das Entwicklungskonzept mit Planungsvarianten**		
	Herr Kullowatz von ppp präsentierte den Entwurf zum Entwicklungskonzept. Die Präsentation ist diesem Protokoll als Anlage beigefügt. Folgende Punkte zum Entwurf wurden diskutiert und vereinbart: **Baustein „Bahnhof und Umfeld“** Die vorgestellten Planungsvarianten 1 und 2 werden durch die Teilnehmenden nicht als optimal bewertet. Die Variante 1 mit dem Kreisverkehr wird nicht weiter verfolgt, da der großzügige Verkehrsraum die Handlungsspielräume für die Platzgestaltung zu stark einschränkt. Bei der Variante 3 wird auf eine Fußgängerbrücke verzichtet. Diese ist laut Aussage von Herrn Schulz technisch	**ppp, Hr. Kullo-**	

TOP	Inhalt / Festlegungen	verantwortlich	Termin
	zwar möglich, aber sehr aufwendig und damit sehr kostenintensiv. Zum einen sind die topografischen Verhältnisse nicht einfach, zum anderen müsse die Brücke barrierefrei gestaltet werden. Das würde bedeute, dass zwei Aufzugsanlagen errichtet werden müssten. Die Finanzierung müsste durch Bund und Land gesichert werden, Nah-SH würde die Kosten nicht übernehmen. Ein vergleichbares Objekt, das kürzlich realisiert wurde, hatte Baukosten von über 4 Mio. Euro. Herr Bettin betonte, dass bei der Umgestaltung des Bahnhofareals zwingend darauf abgezielt werden muss, dass die ZOB-Anlage und Verkehrsführung auch für Gelenkbusse geeignet ist. Eine Busführung über den Kätnerskamp ist grundsätzlich denkbar, scheiterte bislang aber an dem Straßenzuschnitt und den sich aus der neuen Streckenführung ergebenden Fahrzeitverlängerungen. **Baustein „Neues Zentrum“** Variante 3: die Bebauungsdichte wird von einigen Teilnehmern als zu hoch empfunden. Folgende Punkte wurden durch die Teilnehmenden angemerkt: - Aus Sicht des ÖPNV ist die Öffnung des neu anzulegenden Platzes in Richtung Bahnhof positiv zu bewerten. - Anderseits wird befürchtet, dass eine Öffnung des Platzes zum Bahnhof, nicht für ausreichend Frequenz sorgen wird. - Die Ansiedlung von Wohnungen und sozialen Einrichtungen in unmittelbarer Platznähe als wichtige Frequenzbringer sollte unbedingt angestrebt werden. - Der Platz sollte nicht im Schatten liegen und gut einsichtig sein, um die soziale Kontrolle zu ermöglichen. - Der Platz muss auch für Veranstaltungen/Märkte nutzbar sein (Versorgungsleitungen, technische Anschlüsse). Es soll eine zusätzliche Planungsvariante entwickelt werden, in der die Bebauung an der Müllershörn an die der Straße abgewandten Grundstücksseite verlegt wird und ein größerer Platz vorgesehen wird, der sich zu den Bahngleisen öffnet. **Baustein „Blumenwiese und ZOB** Der Minikreisel mit einem Außenradius von 23 m ist grundsätzlich für LKWs durchfahrbar. Ein Abgleich der Leistungsfähigkeit dieses Minikreisels mit dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen vor Ort muss noch durch einen Verkehrsplaner geprüft werden. Inhaltlich wurde angeregt, den vorgesehenen Einzelhandelsstandort Blumenwiese an das neue Zentrum anzubinden, das könnte über eine Art „Flaniermeile“, die mit kleineren Geschäften gesäumt wird, erfolgen. **Baustein „Wasserlauf der Flintbek“** Die Planungen zu diesem Baustein wurden positiv aufgenommen, sind aus Sicht der Teilnehmenden aber für das	**watz** **ppp, Hr. Kullowatz**	

TOP	Inhalt / Festlegungen	verantwortlich	Termin
	Sanierungsverfahren Ortsmitte zu groß angelegt. Ziel des Sanierungsverfahrens sollte es sein, sich zunächst auf den Bereich zwischen Rosenberg und Borngang zu konzentrieren. Der weitere Bereich ist als langfristige Planungsperspektive einzustufen. Es wird eine entsprechend angepasste Planungsvariante für die zweite Planungswerkstatt aufbereitet. **Baustein „Randbereich Friedhof“** Zu diesen Planungsvarianten gab es keine Anregungen der Teilnehmenden.	**ppp, Hr. Kullowatz**	
3.	**Vorstellung des Konzeptes für die 2. Planungswerkstatt**		
	Frau Wandzik stellte das Konzept für die zweite Planungswerkstatt vor.		
4.	**Weitere Termine**		
	• 2. Planungswerkstatt am 28.05.2016, 10 Uhr • 4. Lenkungsgruppensitzung voraussichtlich vor der Sommerpause		

Carolin Wandzik

Hamburg, den 01.06.2016

Flintbek „Ortszentrum“
Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem Städtebaulichem Entwicklungskonzept

20. Juli 2016 4. Sitzung der Lenkungsgruppe

TOP – 3. Sitzung Lenkungsgruppe

1. Ergebnisse der 2. Planungswerkstatt

2. Weiteres Vorgehen

3. Grundsätzliches zum ISEK

4. Grundsätzliches zu Ausgleichsbeträgen und Verfahren

2. Planungswerkstatt

1. Rundgang
2. Präsentation der Varianten des Städtebaulichen Entwicklungskonzept
3. Bewertung und Meinungsaustausch an den Stellwänden

2. Planungswerkstatt – Evaluierung

Zielstellung der Planungswerkstatt:

- Darstellung der Ergebnisse des Leitbildprozesses mit entsprechenden Entwicklungszielen der Handlungsfelder → Grundlage, um dem integrierten Anspruch gerecht zu werden

Zielerreichung / Evaluierung:

- Ziel wurde fast erreicht
- Es fehlen an einigen Stellen vertiefende Aussagen

Nachsteuerung / Überarbeitung:

- Ausformulierung des Leitbildes und der Ziele für den VU-Bericht

2. Planungswerkstatt – Evaluierung

Zielstellung der Planungswerkstatt:

- Präsentation der daraus definierten Maßnahmen → Integriertes Städtebauliche Entwicklungskonzept

Zielerreichung / Evaluierung:

- Auch wenn der Fokus der Planungswerkstatt auf Teilbereichen und entsprechenden städtebaulichen Varianten lag, wäre es für den Workshop zielführender gewesen, alle Maßnahmen zumindest in einem Gesamtplan darzustellen → dies führte zu Unzufriedenheit der Teilnehmer, und dem Eindruck, dass ihre Anregungen aus der 1. Planungswerkstatt keinen Niederschlag gefunden hätten
- Die Darstellung der Varianten hätte für die Bürger plausibler oder anschaulicher dargestellt werden können

Nachsteuerung / Überarbeitung:

- Vervollständigen des Maßnahmenkonzepts und des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts im Duktus der Städtebauförderung

2. Planungswerkstatt – Evaluierung

Zielstellung der Planungswerkstatt:

- Darstellung, welche Ideen und Wünsche aus der 1. Planungswerkstatt aufgenommen wurden oder nicht → transparenter Abwägungsprozess

Zielerreichung / Evaluierung:

- Eine Reihe von Ergebnissen der 1. Planungswerkstatt wurden nur unzureichend berücksichtigt bzw. evaluiert → Ziel wurde nur in Teilbereichen erreicht

Nachsteuerung / Überarbeitung:

- Der Abwägungsprozess wird erneut durchlaufen und transparent aufbereitet

2. Planungswerkstatt – Evaluierung

Zielstellung der Planungswerkstatt:

- Abfrage eines Meinungsbild → Evaluierung der Ergebnisse

Zielerreichung / Evaluierung:

- Ein belastbares Meinungsbild konnte nicht erhoben werden
- Viele Bürger nahmen an der Bepunktung nicht teil und äußerten somit ihre Kritik an den vorgestellten Maßnahmen
- Viele „Kritikkarten“ wurden geschrieben, jedoch kann nicht festgestellt werden, ob es sich um Einzelmeinungen und Mehrheitsmeinungen handelt

Nachsteuerung / Überarbeitung:

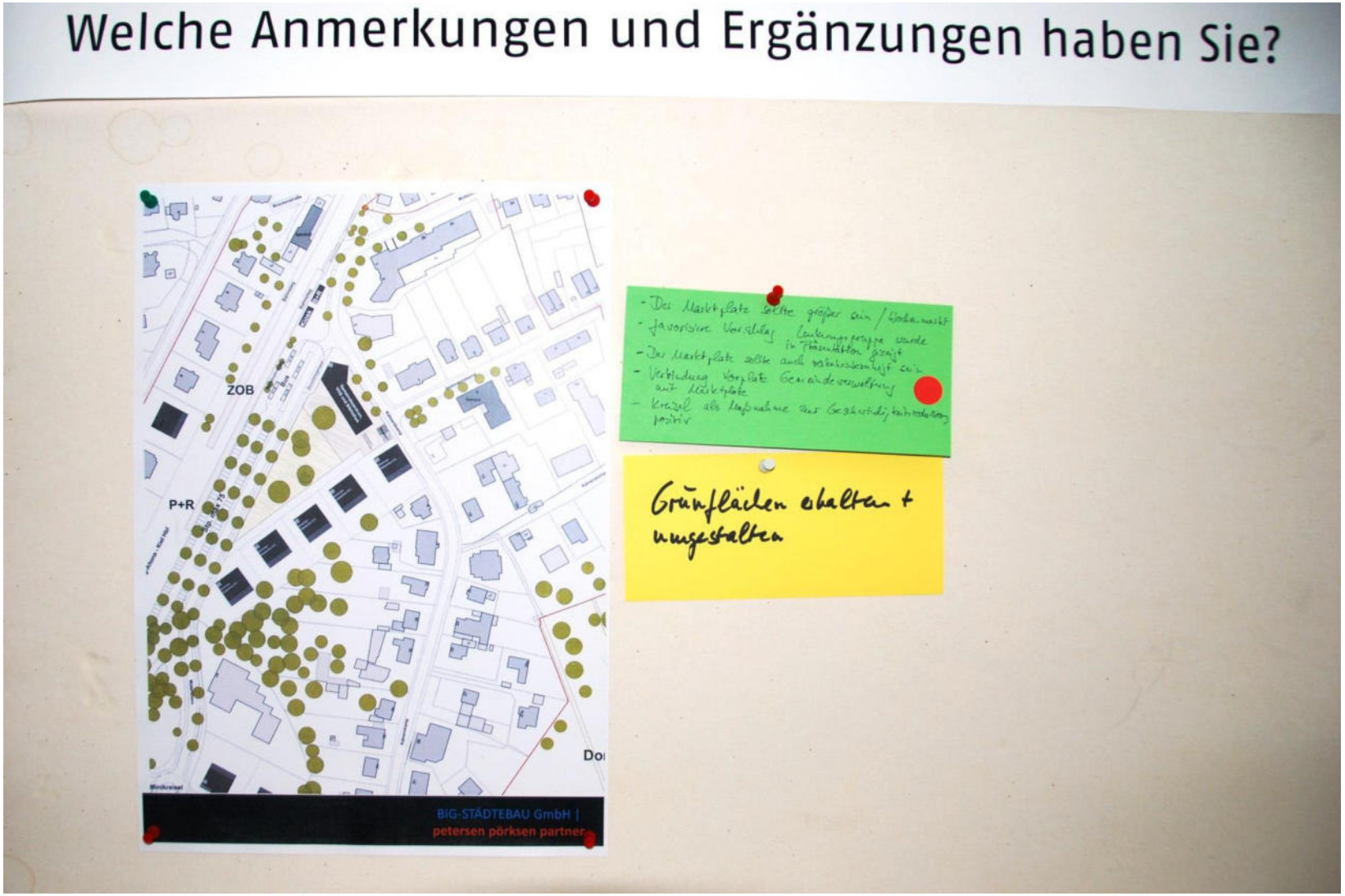
- Nach Überarbeitung und Fertigstellung des ISEK und des Maßnahmenkonzepts wird vorgeschlagen im Rahmen eines Lenkungsgruppen-Workshops alle Maßnahmen erörtert und priorisiert → Einholung eines Meinungsbild der LG als Interessensvertreter der Bürger und Akteure

2. Planungswerkstatt – Feedback der Bürger

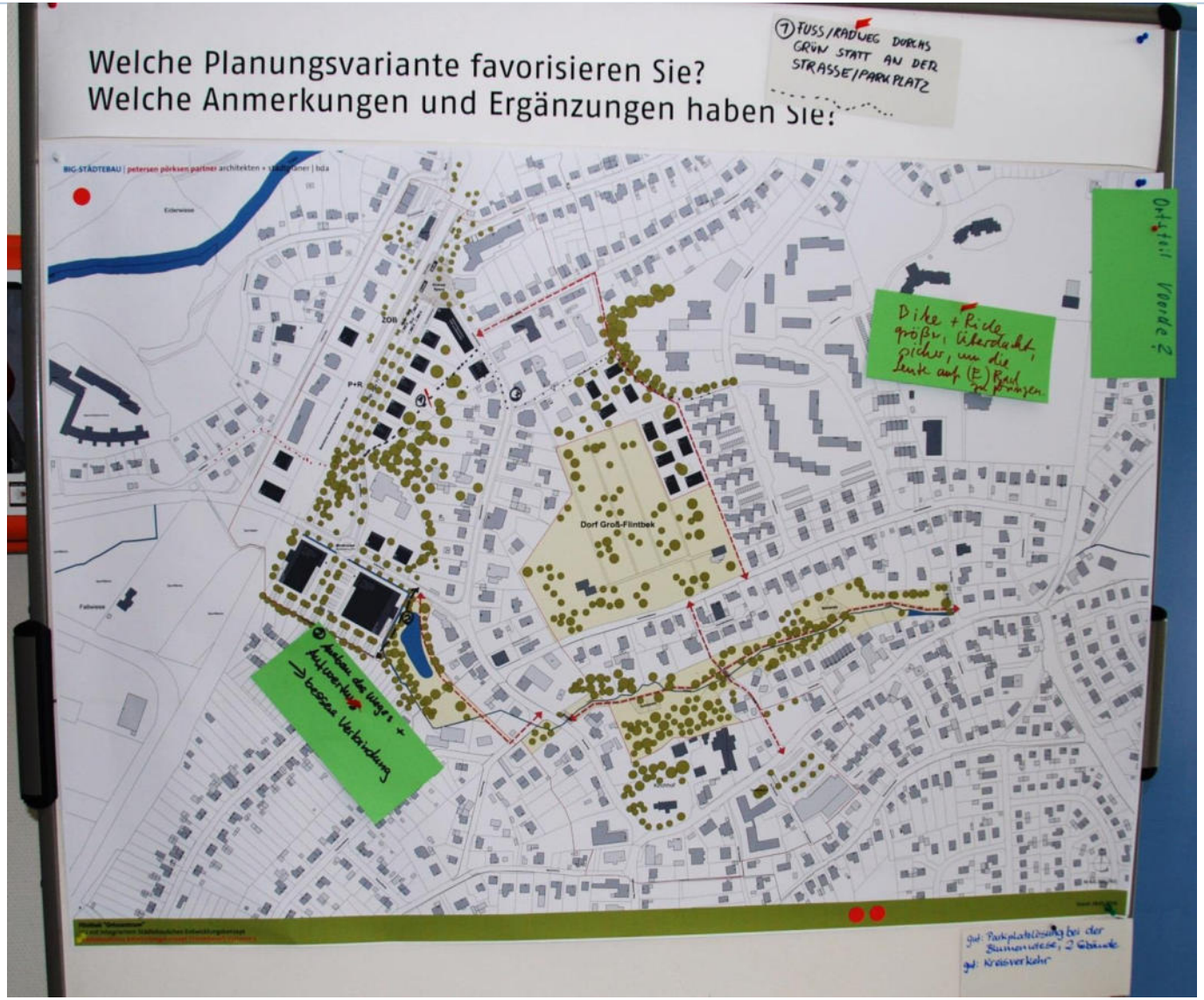
2. Planungswerkstatt – Feedback der Bürger

2. Planungswerkstatt – Feedback der Bürger

2. Planungswerkstatt – Feedback der Bürger



2. Planungswerkstatt – Feedback der Bürger



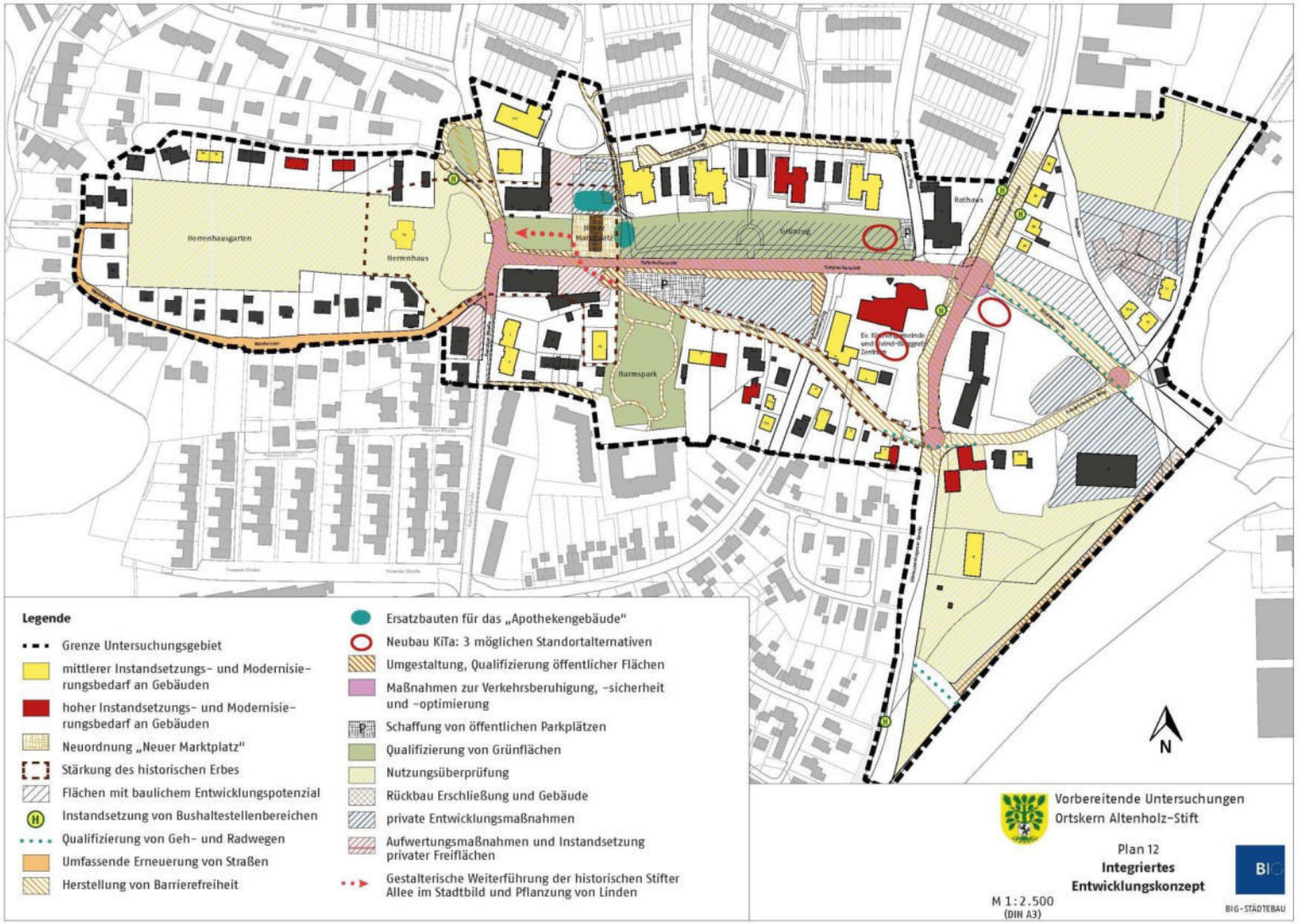
Herausforderungen im Partizipationsprozess

- Stark unterschiedliche Meinungen und Ideen zu Maßnahmen
- Meinungsbild bisher schwierig zu erstellen
- Thema Umsiedlung famila bewegt die Gemüter, obwohl die Umsiedlung an sich als Rahmenbedingung der VU verstanden werden muss
- Fokus: was passiert zukünftig auf ehemaligen Famila-Gelände?
- Noch keine belastbaren Aussagen zu Verkehrsbelangen verfügbar → führte zu Verunsicherungen und Spekulationen
- Abwägungen von hervorgebrachten Ideen müssen transparent sein. Dennoch stoßen Abwägungen nicht immer auf Verständnis
- Spekulationen und Fehlinformationen erschweren den Fortschritt des Prozesses

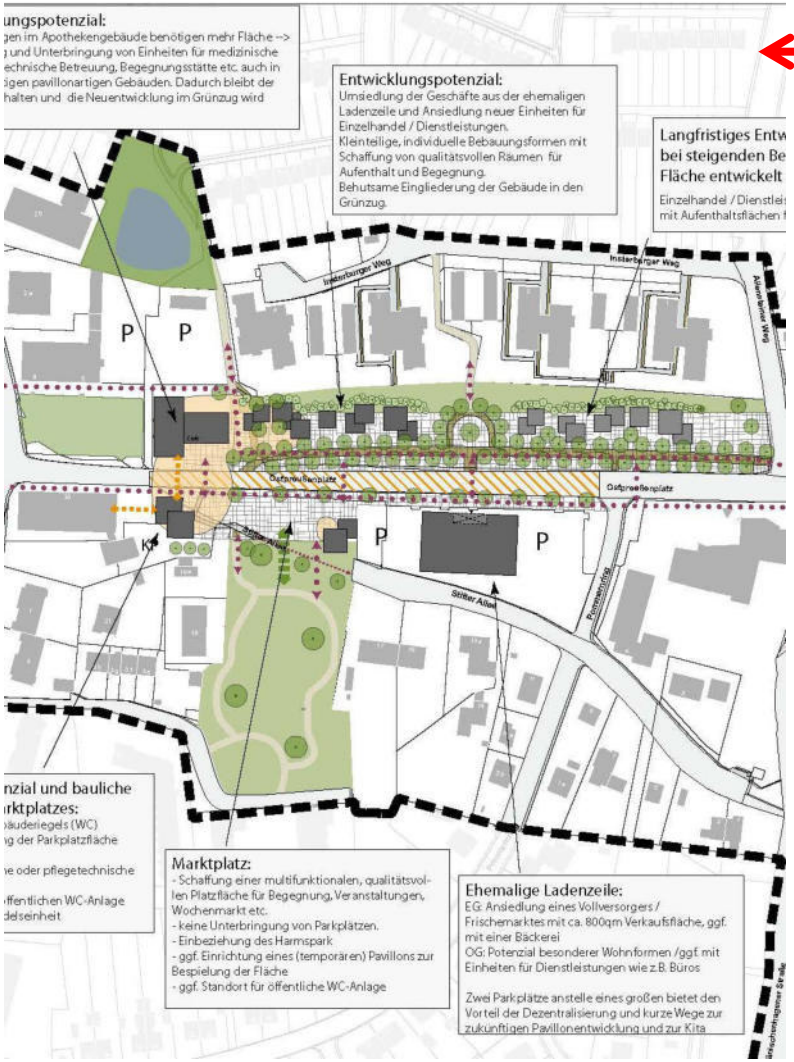
Weiteres Vorgehen

- Weiterentwicklung des Maßnahmenkonzepts mit Aufnahme der Ergebnisse aus den Planungswerkstätten und der Lenkungsgruppe
- Vertiefung des Handlungsfelds Verkehr durch Verkehrsplaners und Ausarbeitung der bisher angebrachten Entwicklungsvarianten
- Fertigstellung des Maßnahmenkonzepts und umfassende Erörterung mit der Lenkungsgruppe → Workshop
- Fertigstellung der VU und des ISEK
- Abstimmung mit dem Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten als Fördermittelgeber
- Durchführung der TöB-Beteiligung
- Beteiligung der politischen Gremien
- Informationsveranstaltung für Grundeigentümer und Bürger
- Beschluss der VU durch zuständiges politisches Gremium

Integriertes Entwicklungskonzept

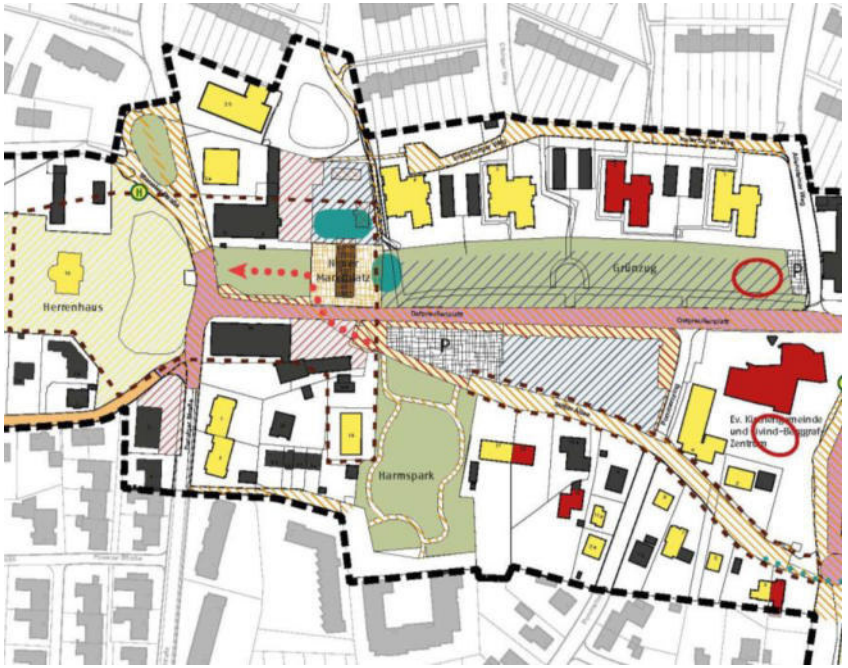


Integriertes Entwicklungskonzept



Städtebauliche Varianten
Diskussion in der
Planungswerkstatt

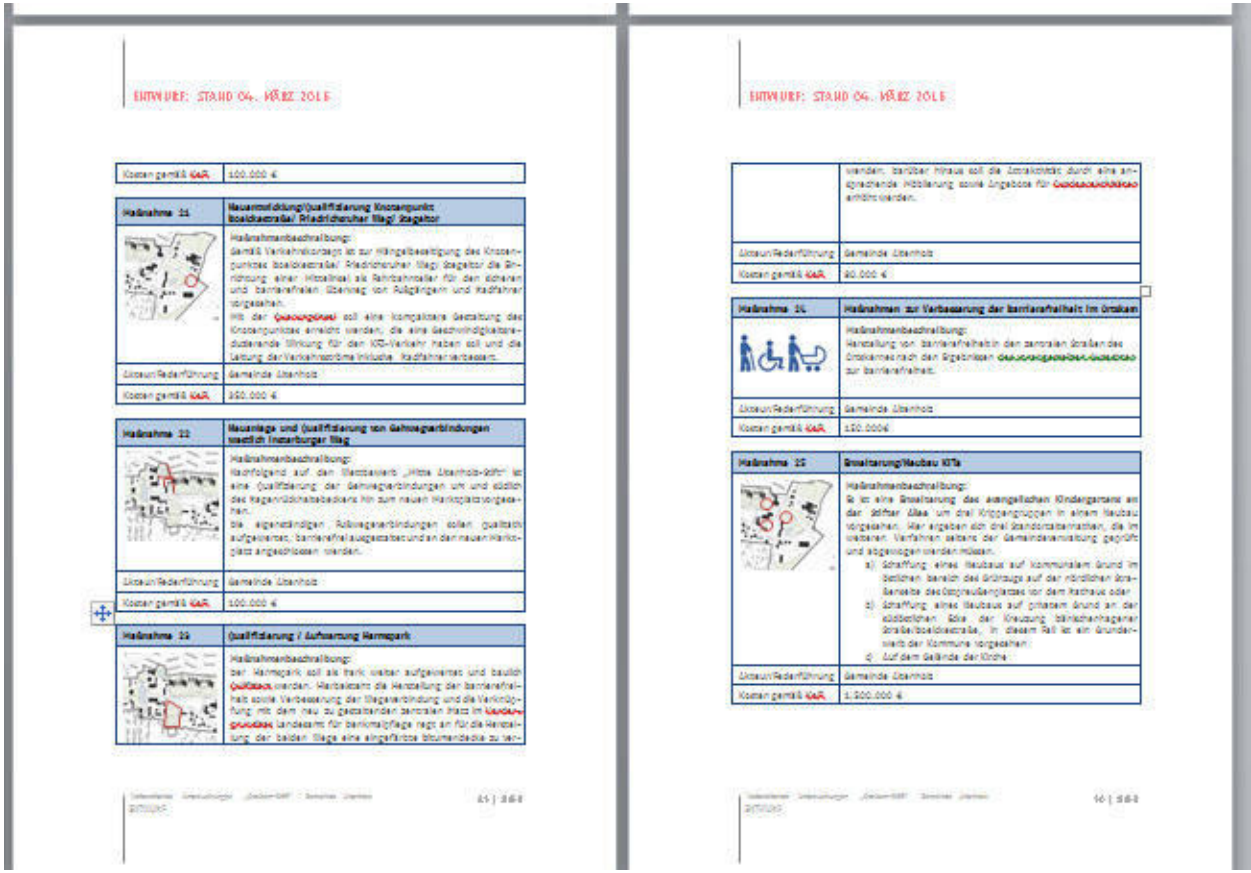
Darstellung im ISEK → Zielstellungen



Maßnahmenkonzept

Einzelmaßnahme in Objektblatt mit Angaben zu:

- Beschreibung
- Verfahrensschritte
- Realisierbarkeit
- Ggf. Hemmnisse
- Alternativen
- Akteure
- Kosten
- Kostenträger
- Umsetzungszeitraum
- Zielsetzungen
- U.a.



Maßnahmenkonzept

Beinhaltet folgende Maßnahmen

- Öffentliche M.
- Private M. ohne StBauFö
- Private M. mit anteilig StBauFö, z.B. Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen
- Private M. ohne StBauFö aber mit Förderung aus anderem Programm (z.B. KfW)
- Aus anderen Förderprogrammen geförderte M.
- Maßnahmen, dessen Finanzierung noch unklar ist
- Öffentliche Maßnahmen ohne StbauFö

Grundsätzliches zu Ausgleichsbeträgen

- Derzeit gibt es keine neuen Erkenntnisse, die über die aus der Informationsveranstaltung hinaus gehen
- Wenn die Verfahrensrechtliche Abwägung erstellt wurde, können weitere Informationen veröffentlicht werden, ABER weiterhin können keine Zahlen / Kosten benannt werden!!!
- Bordesholm sollte keinen falls als Näherungswert /Referenz für Ausgleichsbeträge herangezogen werden UND es wurden noch keine Ausgleichsbeträge erhoben

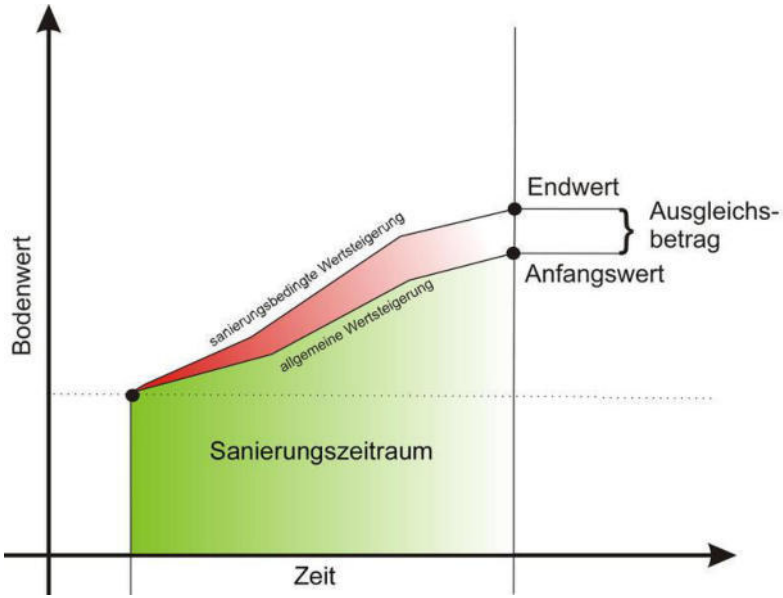
AUSGLEICHSBETRAG

Ausgleichsbeträge
anstatt Beiträge nach KAG

Beteiligung der Grundstückseigentümer der im Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücke an der städtebaulichen Sanierung durch einen sog. Ausgleichsbetrag,

da **keine Beiträge** gemäß BauGB für Erschließungs- bzw. Ausbaumaßnahmen nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) **in Sanierungsgebieten im umfassenden Verfahrens** erhoben werden.

Grundlage der Ermittlung der Ausgleichsbeträge sind nicht die Kosten der Sanierung, **sondern die sanierungsbedingten Bodenwerterhöhungen (Bemessungsgrundlage: Grundstücksgröße).**



⇨ Ausgleichsbetragserhebung erfolgt nach Aufhebung der Sanierungssatzung – nach Abschluss der Gesamtmaßnahme

⇨ Alternativ: Ausgleichsbetragsvereinbarung nach Abschluss von Teilgebieten

AUSWIRKUNGEN UND VORTEILE DER FESTLEGUNG

In förmlich festgelegten Sanierungsgebieten

- Für private Eigentümer ergeben sich bei Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen an Gebäuden erhöhte steuerliche Abschreibungen nach §§ 7 h, 10 f Einkommensteuergesetz (EStG)
    - 100% der Kosten auf 12 Jahre verteilt
    - 90 % auf 10 Jahre bei selbst genutzten Gebäuden

Voraussetzung:

- Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf liegt vor (Bewertung im Rahmen der Bestandsanalyse und Maßnahmenplan)
- Eine Modernisierungsvereinbarung mit der Kommune liegt vor

AUSWIRKUNGEN UND VORTEILE DER FESTLEGUNG

In umfassend festgelegten Sanierungsgebieten gelten folgende Besonderheiten

- Möglichkeit zur Beantragung von direkten Zuschüssen aus Städtebauförderungsmitteln für private Modernisierungen:

  Voraussetzung:
  - Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf liegt laut VU vor
  - Eine Modernisierungsvereinbarung mit der Kommune liegt vor

- Eintragung eines Sanierungsvermerkes im Grundbuch
- Genehmigungspflichten nach § 144 BauGB, z.B. Kaufpreisprüfung
- Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften nach §§ 152 bis 156 BauGB finden Anwendung
  - Wegfall der Erschließungs- bzw. Ausbaubeitragspflicht
  - Ggf. Erhebung von Ausgleichsbeträgen

ABGRENZUNG UND WAHL DES SANIERUNGSVERFAHRENS

Wahl des Sanierungsverfahrens

- Kein Ermessensentscheid der Kommune
- Bedingt durch vorgesehene Maßnahmen
- Arten Gebietsfestlegungen nach § 142 ff BauGB:
  - Sanierungsgebiet im **„umfassenden Verfahren“**.
    Anwendung bei größerer Gebietsumgestaltung einschließlich umfassender Erneuerung von Erschließungsanlagen.
    Zwingend, wenn sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen nicht auszuschließen sind.
  - Sanierungsgebiet im **„vereinfachten Verfahren“**.
    Anwendung, sofern lediglich Erhaltung und Verbesserung des Bestandes vorgesehen ist.

AUSWIRKUNGEN UND VORTEILE DER FESTLEGUNG

Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB

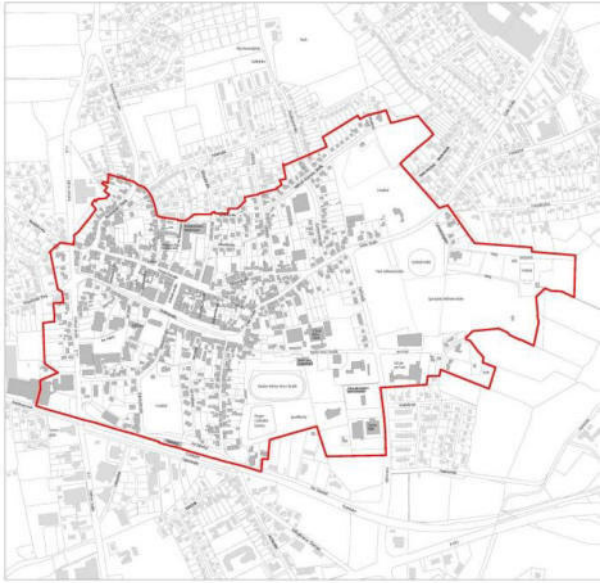
- Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Bauvorhaben
- Vertragsvereinbarungen über längerfristige Nutzungen auf bestimmte Zeit von mehr als 1 Jahr
- Veräußerungen
- Bestellungen von Grundpfandrechten
- Baulasten
- Teilung eines Grundstückes

ABGRENZUNG UND WAHL DES SANIERUNGSVERFAHRENS

Bedingungen der Gebietsabgrenzung

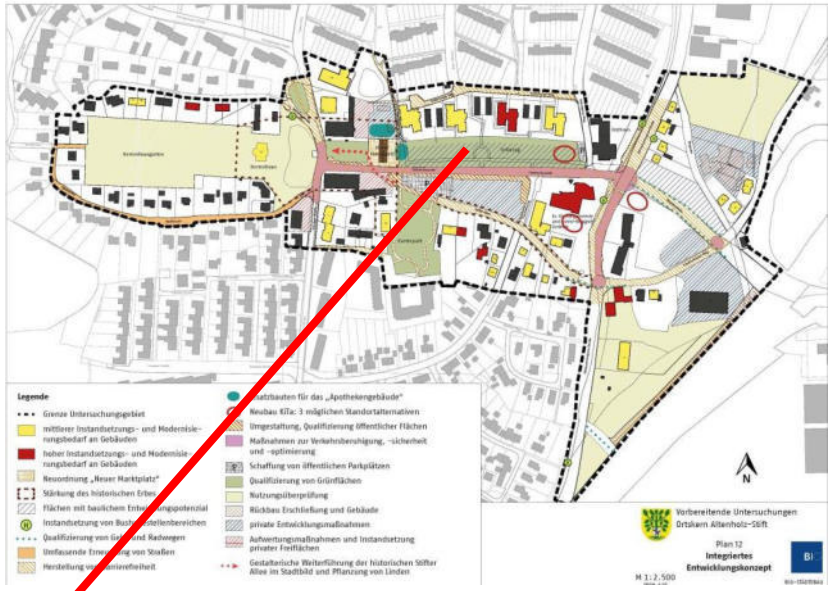
- Förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet im umfassenden Verfahren
- Förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet im einfachen Verfahren
- Fördergebiet

- Gebiet ist so zu begrenzen, dass sich die Maßnahme zweckmäßig durchführen
  - ✓ Nachweis von städtebaulichen Missständen
  - ✓ Darlegung der städtebaulichen Zielsetzungen

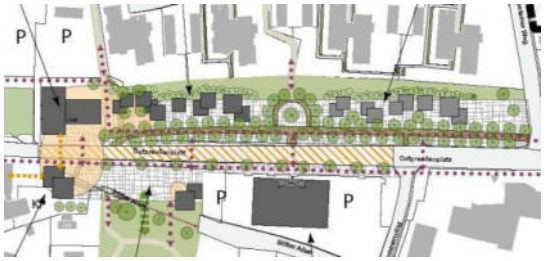


Vorschlag zum Ablauf Workshop Lenkungsgruppe

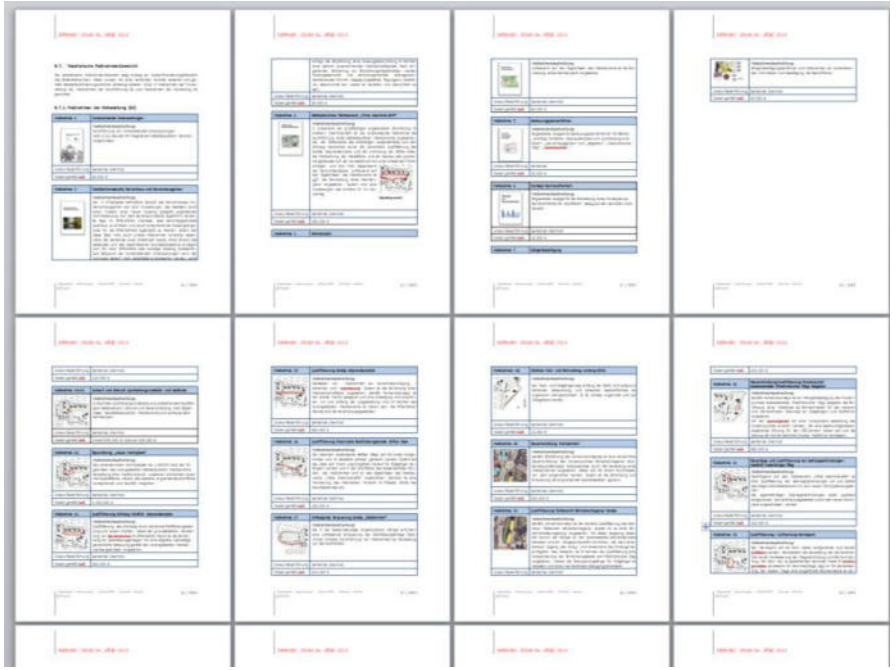
Erörterung des ISEK



Ggf. mit Planungsvarianten für Teilbereiche

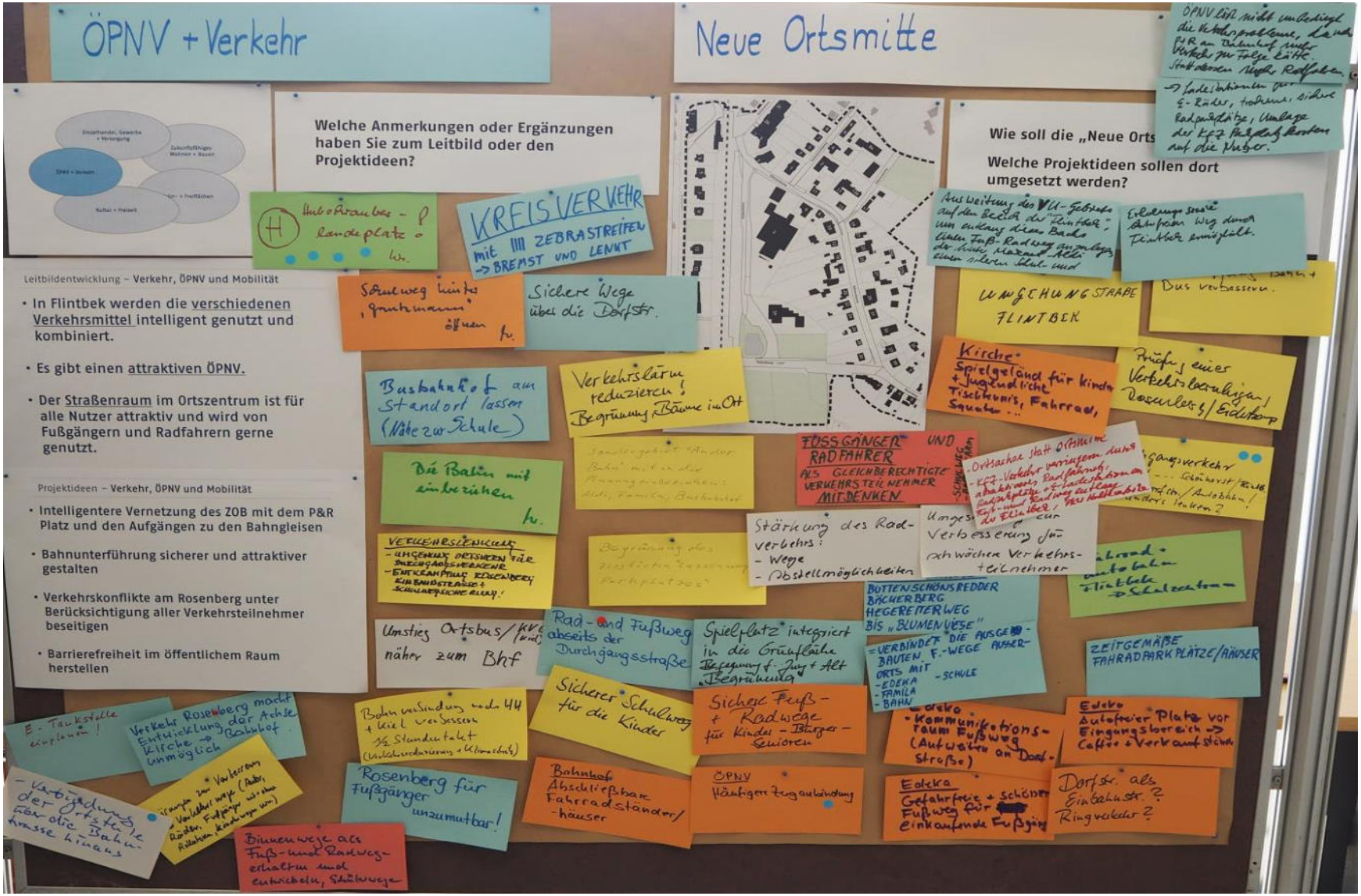


Erörterung und Priorisierung der Einzelmaßnahmen anhand der Objektblätter



BIG

Leitbildmarkt



Prioritäten für Gebietsentwicklung

Handlungsfeld ÖPNV + Verkehr

- Wichtigstes Handlungsfeld

  mit insgesamt 46 Punkten

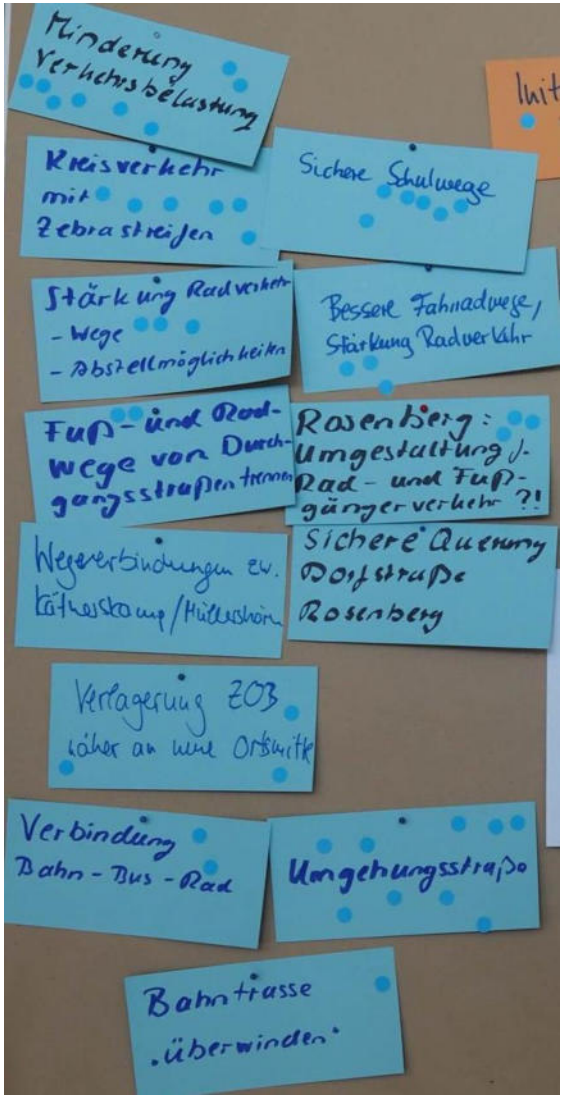
- Wichtigste Maßnahmen:

  Umgehungsstraße errichten (9 Punkte)

  Minderung der Verkehrsbelastung (8 Punkte)

  Kreisverkehr mit Zebrastreifen anlegen (6 Punkte)

  Sichere Schulwege ermöglichen (6 Punkte)



Handlungsfeld Grün- + Freiflächen

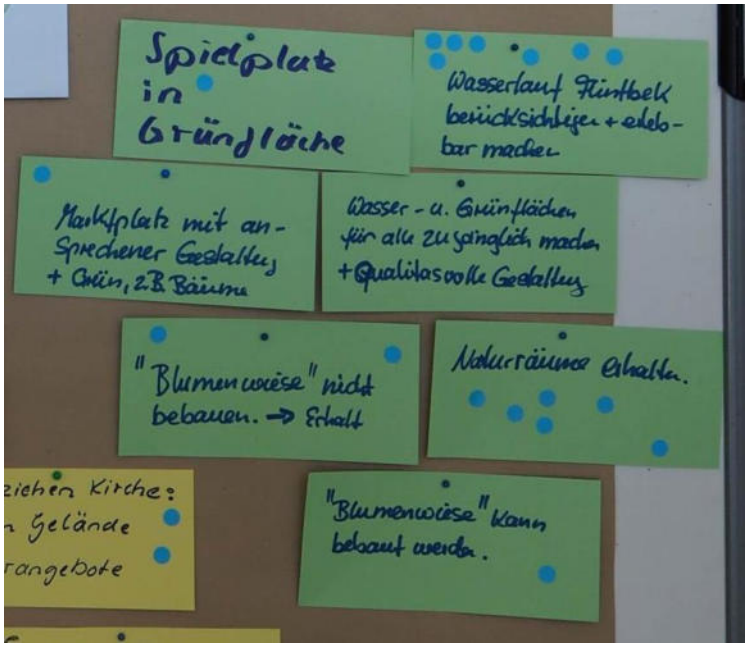
- Zweitwichtigstes Handlungsfeld

  mit insgesamt 18 Punkten

- Wichtigste Maßnahmen:

  Wasserlauf Flintbek berücksichtigen und erlebbar machen (7 Punkte)

  Naturräume erhalten (6 Punkte)

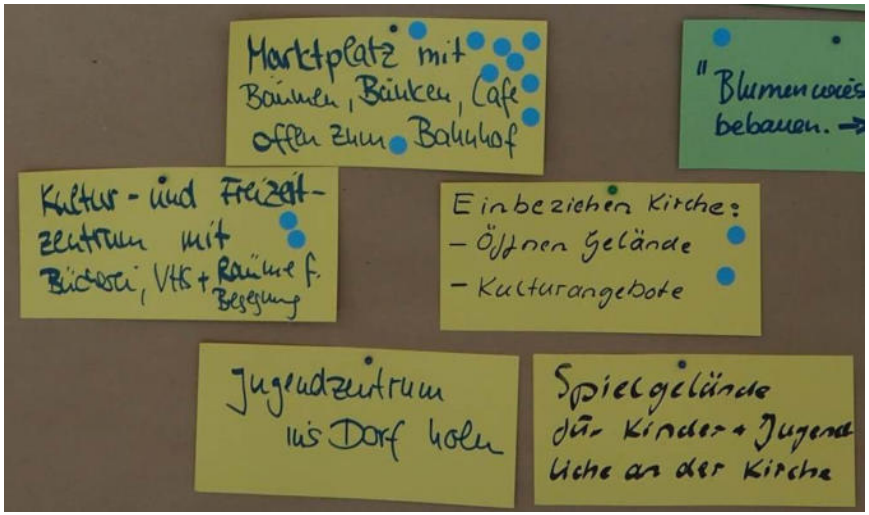


Handlungsfeld Kultur + Freizeit

- Insgesamt 13 Punkte

- Wichtigste Maßnahme:

  Marktplatz mit Bäumen, Bänken und Café mit Öffnung zum Bahnhof anlegen (9 Punkte)



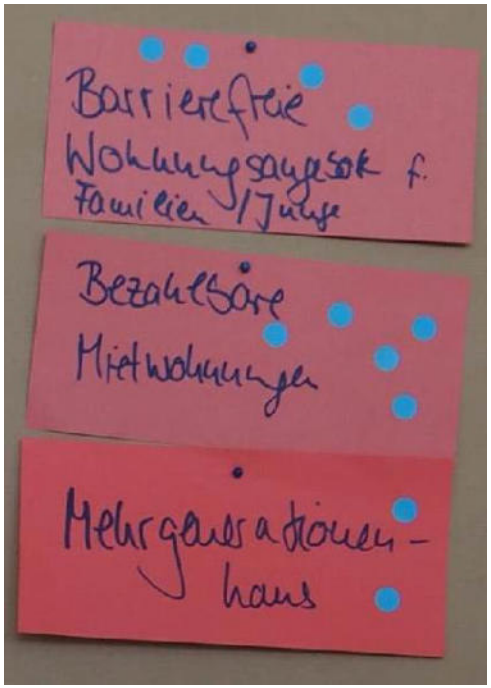
Handlungsfeld Zukunftsfähiges Wohnen + Bauen

- Insgesamt 11 Punkte

- Wichtigste Maßnahmen:

  Bezahlbaren Wohnraum schaffen (5 Punkte)

  Barrierefreie Wohnungsangebote alle Altersgruppen schaffen (4 Punkte)

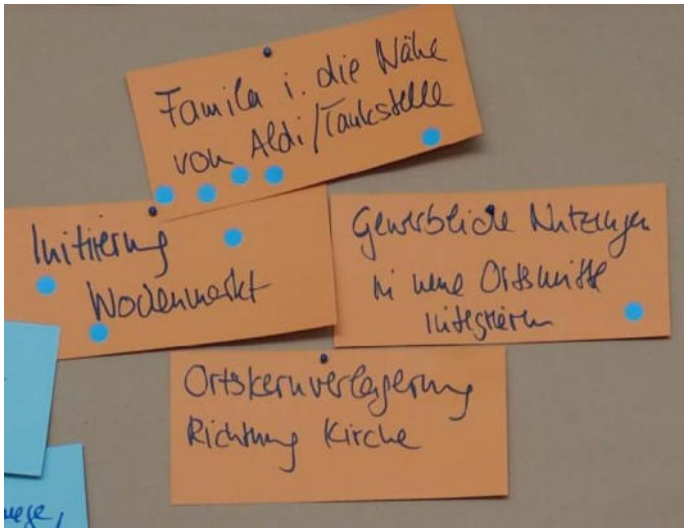


Handlungsfeld Einzelhandel, Gewerbe + Versorgung

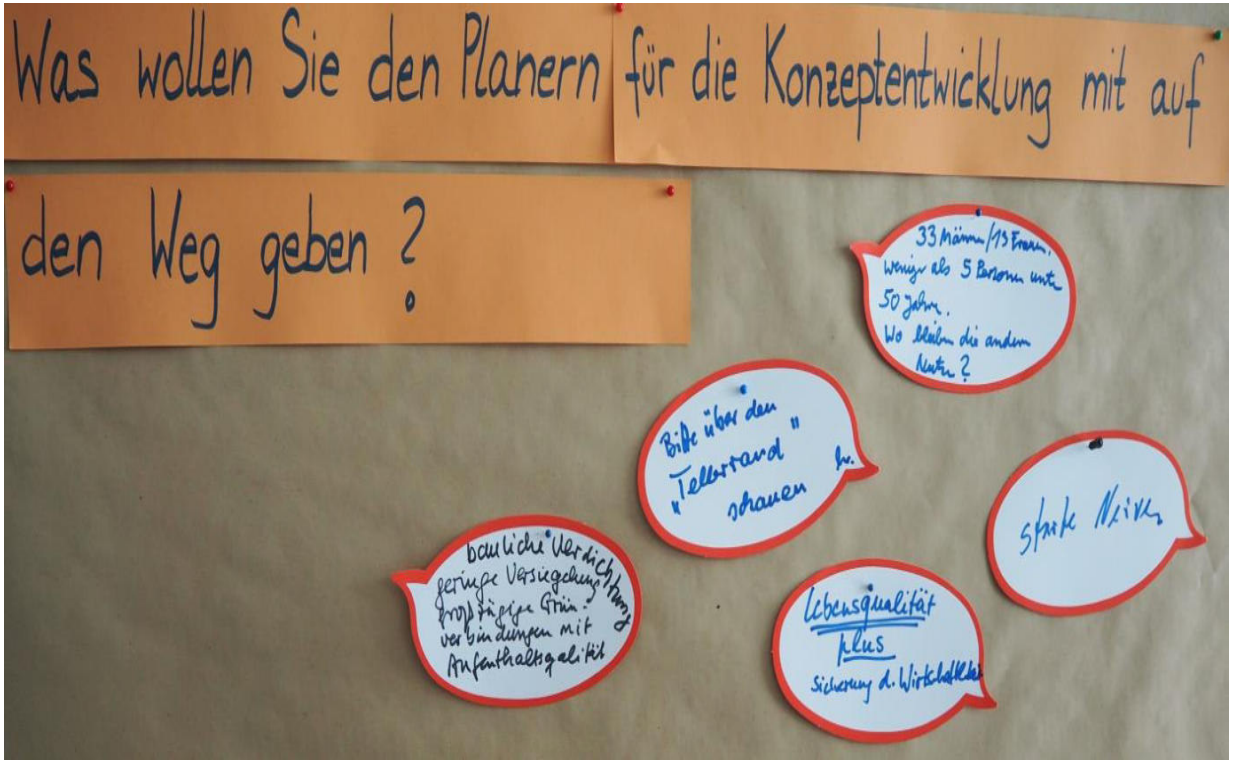
- Insgesamt 9 Punkte

- Wichtigste Maßnahme:

  famila in der Nähe von Aldi und Tankstelle ansiedeln (5 Punkte)



Anregungen an die Planer



BIG Städtebau GmbH

Gesprächsprotokoll/Vermerk	**Teilnehmende**
Datum: 23.09.2016 Beginn: 17:00 Uhr Ende: 19:15 Uhr Ort: Bürgersaal Rathaus Flintbek	O. Plambeck – Gemeinde Flintbek H.-J. Graht – Gemeinde Flintbek H. Greiwing – Gemeinde Flintbek E. Pieczonka – Bürgervorsteher T. Wiggering – Haus- und Eigentümerverein von Flintbek und Umgebung e. V. U. Jürgens – Seniorenbeirat M. Krumm – Eiderheim Flintbek S. Sprenger – Lotsendienst Flintbek und Molfsee P. Reichstein – VHS Flintbek e.V. J. Lüneberg – TSV Flintbek M. Schade – Evangelisch-lutherische Kirchengemeinde Flintbek J. Schulz – Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH S. Haß – CDU-Fraktion L. v. Döhren – CDU-Fraktion A. Lorenzen – Bündnis 90/Die Grünen H. Groß – UWF Fraktion W. Briege H.-D. Lorenzen – Kultur- und Verschönerungsverein C. Ellen – BIG-STÄDTEBAU A. Dahmen – BIG Städtebau D. Schröder – BIG Städtebau

---

TOP	**Inhalt / Festlegungen**	**verantwortlich**	**Termin**
0.	**Begrüßung/Einführung**		
	Nach der Begrüßung durch Herrn Plambeck erläuterte Frau Dahmen die Tagesordnung: Nach einer Präsentation des Maßnahmenkonzepts im aktuellen Stand werden im Rahmen eines Workshops die Maßnahmen diskutiert sowie Anmerkungen und Ergänzungen aufgenommen. In einer anschließenden Plenumsdiskussion werden die Kommentare eingewertet mit dem Ziel, ein abgestimmtes Maßnahmenkonzept zu erhalten. Frau Ellen fasste die Ergebnisse der letzten Sitzung der Lenkungsgruppe und die vereinbarten Inhalte des heutigen Termins zusammen (siehe hierzu Protokoll der 4. Sitzung).		
1.	**Vorstellung des Maßnahmenkonzepts**		
	Nach genereller Information zum ISEK und zum Maßnahmenplan erläuterte Frau Ellen anhand von zwei wesentlichen Maßnahmen Zweck und Ziel des zur Diskussion stehenden Maßnahmenkonzepts. Die entsprechende Präsentation ist diesem Protokoll als Anlage beigefügt. Anschließend bestand die Möglichkeit allgemeine Fragen zum Maßnah-		

TOP	Inhalt / Festlegungen	verantwort-lich	Termin
	menkonzept zu stellen. Fragen der Teilnehmenden: *Wenn der Kätnerskamp ausgebaut wird und dann mehr Verkehr anzieht, ist dann gleichzeitig geplant, die Müllershörn für den Fahrradverkehr auszubauen?* Es wird ein Verkehrsgutachten beauftragt, das die Auswirkungen des Maßnahmenkonzepts auf den Verkehr sowie die Machbarkeit prüfen soll sowie Vorschläge insbesondere zur Verkehrsführung und Qualifizierung der Verkehrsräume für die unterschiedlichen Verkehrsarten treffen soll. In diesem Gutachten wird diese Fragestellung bearbeitet werden. *Ist es möglich, das Untersuchungsgebiet der VU zu erweitern? So könnten die vorgeschlagenen Fuß-/Radwege im Bereich des Rosenbergs (Borngang-Rosenberg und südwestlich des Rosenbergs) ggf. in den Bereich der Sanierungsmaßnahmen aufgenommen werden. Dies wäre sinnvoll, da der enge Querschnitt des Rosenbergs kaum Spielraum für eine adäquate Gestaltung der Straße für Fußgänger und Radfahrer lässt, zudem stellt die Steigung ein großes Problem für die barrierefreie Mobilität dar.* Die Frage einer evtl. Erweiterung des Untersuchungsgebiets wird in der späteren Plenumsdiskussion erörtert. *Der Verfügungsfonds setzt sich zusammen aus 50 % privaten Mitteln und bis zu 50 % Mitteln der Städtebauförderung. Gehört zu den privaten Mitteln auch die finanzielle Beteiligung der Kommune?* Nein, mit den privaten Mitteln ist die finanzielle Beteiligung von Gewerbetreibenden, Vereinen, Institutionen und Bürgern gemeint. Der Verfügungsfonds dient explizit dazu, kleinteilige Projekte umzusetzen, die von den Beteiligten vor Ort vorgeschlagen werden. Ein lokales Gremium entscheidet über die Mittelvergabe.		
3.	**Workshop**		
	Im Workshopteil hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, das Maßnahmenkonzept mit allen vorgeschlagenen Maßnahmen, welche an Stellwänden präsentiert waren, in Gruppen zu diskutieren und Hinweise, Kritik und Anmerkungen auf den Wänden festzuhalten. Hierbei sollten insbesondere folgende Fragen erörtert werden: - Wo sehen Sie Optimierungsbedarfe? - Wurden wesentliche Aspekte nicht berücksichtig? - Wie stehen Sie zur Grünfläche östlich des Eiderkamps: Qualifizierung oder Bebauung? Die einzelnen Anmerkungen wurden anschließend im Plenum durchgesprochen.		

4.	**Diskussion im Plenum**		
	Ziel der Plenumsdiskussion war es, zu jedem diskutierten Themenpunkt eine Entscheidung herbeizuführen, um für die weitere Planung abgestimmte Festlegungen zu erhalten. Bevor auf die einzelnen Handlungsfelder und Maßnahmen eingegangen wurde, stellten Frau Dahmen und Frau Ellen zwei grundsätzliche Punkte zur Diskussion: **1. Erweiterung des Untersuchungsgebiets um die Flächen südwestlich des Rosenbergs bis zur Blumenwiese** *Soll geprüft werden, ob eine Gebietserweiterung sinnvoll/möglich ist?* Die Lenkungsgruppe stimmt dem einstimmig zu. **2. Umgang mit der Grünfläche am Eiderkamp** *Was soll mit der Grünfläche am Eiderkamp geschehen? Soll diese für eine Bebauung (ergänzend zum neuen Ortszentrum)vorgesehen werden oder soll eine Qualifizierung und Aufwertung der Grünfläche geplant werden?* Nach kontroverser Diskussion einigte sich das Plenum auf Folgendes: Die Grünfläche soll im Konzept weiterhin als Grünfläche geführt werden. Eine Aufwertung mit Städtebauförderungsmitteln wird aber nicht angestrebt, da dies eine Zweckbindung von 25 Jahren für die Nutzung als Grünfläche bedeuten würde. So kann die Grünfläche bei Bedarf bei einer evtl. späteren Anpassung der städtebaulichen Planung für eine Bebauung vorgesehen werden. Anschließend wurden die einzelnen Anmerkungen auf den Stellwänden im Plenum erörtert. **Handlungsfeld 1: Handel, Handwerk und Dienstleistung** Anmerkung zu „Maßnahme 1.2. Ansiedlung eines Markant-Marktes und eines Aldi-Discounters“: *Markant- und Aldi-Gebäude sollten nach hinten auf den vorgesehenen Grundstücken gelegt werden und die Parkplätze straßenseitig angeordnet werden.* Die Lenkungsgruppe stimmt dem Vorschlag zu. **Handlungsfeld 2: Ortsgestalt und Baukultur** Anmerkungen zu „Maßnahme 2.1 Neue Ortsmitte - Grundstück Müllershörn“: *Ortsmitte zum Bahnhof öffnen oder den Platz abschirmen? Es wäre auch schön, Sichtbeziehungen zu schaffen.* Die Anregung wird aufgenommen. Die genauere Überplanung des Bereichs im weiteren Sanierungsverfahren wird voraussichtlich im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs erfolgen. Es wird eine Aufgabe dieser Überplanung sein, einen guten Kompromiss zwischen der notwendigen Fassung des Platzes durch Bebauung und sinnvollen Öffnungen (Richtung Bahnhof/ZOB, zum Rathausbereich, ggf. zu Grünflächen) zu finden.		

Anmerkung zu „Maßnahme 2.1. Neue Ortsmitte - Grundstück Müllershörn“:
Möglichkeit eines Stichwegs zur evtl. fußläufigen Erschließung der Grundstücke am Kätnerskamp über das jetzige Famila-Gelände.

Dieser Vorschlag wird positiv bewertet und berücksichtigt.

Anmerkung zu „Maßnahme 2.3. Aufwertungsmaßnahmen im Straßenraum: Müllershörn und Eiderkamp“:
Shared Space am Müllershörn, Begegnungszone im Bereich Bahnhof ist wünschenswert.

Dieser Vorschlag wird im Rahmen des Verkehrsgutachtens überprüft.

Handlungsfeld 3: Verkehr, ÖNV und Mobilität

Allgemeiner Hinweis: Für die Maßnahmen im Handlungsfeld 3 können erst dann qualifizierte Aussagen getroffen werden, wenn das Verkehrsgutachten erstellt ist. Die folgenden gesammelten Anmerkungen werden an den Gutachter weitergeleitet:

Maßnahmenunabhängige Anmerkungen:

Verbesserung der Parkplatzsituation (darunter fällt: Anzahl Parkplätze rund um den Bahnhof nicht reduzieren, ggf. 2-stöckiges Park & Ride, Verbesserung der Parkplatzsituation für Handel/Gewerbe am Rosenberg/Kätnerskamp, evtl. auch auf privaten Flächen)

Der Hinweis wird an den Verkehrsgutachter weitergegeben.

Separater Fußgängertunnel am Eiderkamp
(parallel zum Pkw-Tunnel)

Der Hinweis wird an den Verkehrsgutachter weitergegeben.

Zu „Maßnahme 3.1. Verlagerung des ZOB und Optimierung Verkehrsbereiche am Bahnhof“:
- *Ist der Platz für den ZOB ausreichend, wo bleiben die P&R-Plätze, die es vorher gab?*
- *ZOB sollte auf Gelenkbusse ausgelegt werden.*
- *Wie kann die Umleitung des Verkehrs, der nicht zwangsläufig durch den Ort muss, geregelt werden?*
- *Es wird von einem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Dorfstraße und am Rosenberg ausgegangen.*

Die Hinweise/Fragestellungen werden an den Gutachter weitergegeben und dort geprüft.

Zu „Maßnahme 3.2. Optimierung der Fußgängerunterführung“:
- *Verbreiterung der vorhandenen Bahnunterführung*
- *Bewuchsänderung/Zurückschneiden für eine bessere Übersicht (dann weniger/keine bauliche Maßnahmen erforderlich)*
- *Fußgängertunnel „Angstraum“. Vorschlag: Von hoher Priorität ändern auf niedrige Priorität:*

Die Maßnahme wird kontrovers diskutiert. Das anschließende Mei-

	nungsbild ergibt: Die Mehrheit spricht sich für Umgestaltung der Unterführung und für eine hohe Priorität dieser Maßnahme aus. (klein: 1, mittel: 6, hoch: 8). Eine Verbreiterung ging als Vorschlag ein. Zu „Maßnahme 3.5. Umfangreiche Instandsetzungs- und Umgestaltungsmaßnahmen an Erschließungsanlagen einschließlich Verbesserung der Barrierefreiheit“: *Lösung für Radfahren am oder um den Rosenberg und Kätnerskamp* Die Fragestellung wird an den Verkehrsgutachter weitergegeben. Zu „Maßnahme 3.6. Herstellung eines Geh-und Radweges zwischen Müllershörn und Eiderkamp“: - *Geh- und Radweg hinter dem Rückhaltebecken Müllershörn/Eiderkamp: Nur Gehweg wg. evtl. Konflikte auf den Gehweg Eiderkamp* - *Gefahrenstelle! Radweg weglassen* Die Fragestellung wird im Verkehrsgutachten untersucht. Zum Vorschlag, das Untersuchungsgebiet um den Bereich zwischen Borngang und Rosenberg zu erweitern und dort einen Fuß-/Radweg einzurichten: - *Flintbektal so belassen* - *Erweiterung des Planungsgebiets, Fußweg vom Rosenberg zum Borngang entlang der Flintbek* - *Querung Borngang charmant, aber der Naturraum der Flintbek ist höher zu bewerten* Nach Diskussion wird ein Meinungsbild eingeholt. Die Mehrheit spricht sich dafür aus, den Bereich nicht einzubeziehen, da der Erhalt des Naturraums gewünscht ist. Zu „Maßnahme 3.7. Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“: - *Radschutzstreifen auf dem Rosenberg aufmalen* Die Fragestellung wird im Verkehrsgutachten untersucht. Zu „Maßnahme 3.10. Maßnahmen zur Verkehrsoptimierung in Kreuzungsbereichen“: - *Warum kein Kreisverkehr bei EDEKA?* - *Statt eines Kreisverkehrs lieber mehrere Ampeln um die Schulkinder zu schützen am Eiderkamp* Eine evtl. veränderte Verkehrsführung bei Edeka sowie die Lösung der zukünftigen Kreuzungssituation am Eiderkamp wird ebenfalls im Ergebnis des Verkehrsgutachtens weiter bearbeitet. Anmerkungen generell zur Radfahrsituation: *Lösung finden für Radfahrweg am und um den Rosenberg und Kätnerskamp (bspw. Radschutzstreifen oder Umgehung)* Auch dies wird im Ergebnis des Verkehrsgutachtens weiter bearbeitet.		

	Handlungsfeld 5: Wohnen und Bauen Anmerkung generell: - *Mehrgenerationenhaus und generationsübergreifendes Wohnen planen* - *Bei der weiteren Planung des Wohnraums auf dem bisherigen Famila-Gelände sollte auch „bezahlbarer Wohnraum“ vorgesehen werden* Diese Vorschläge werden begrüßt und werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Zu „Maßnahme 5.1. Wohnbauentwicklung auf dem ehemaligen Friedhof“ - *Friedhof-Park als Ausgleichsfläche* **Handlungsfeld 6: Soziale Infrastruktur, Kultur und Freizeit** und **Handlungsfeld 7: Mitwirkung und Kooperation** Zu diesen beiden Handlungsfeldern gab es keine Anmerkungen.		
5.	**Ausblick**		
	Frau Ellen stellte kurz das weitere Verfahren dar: Nach Vorliegen des Verkehrsgutachtens werden unter Berücksichtigung der betreffenden Ergebnisse das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept und die Vorbereitende Untersuchungen fertiggestellt. Anschließend erfolgen die Abstimmung mit dem MIB und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Abschließend werden in einer Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit die Ergebnisse präsentiert. Die Terminierung der nächsten Sitzung der Lenkungsgruppe erfolgt zu gegebenem Zeitpunkt.		

Hamburg, 28. September 2016, i. A. Dajana Schröder/
Kronshagen, 14. Oktober 2016, i. V. Alexandra Dahmen

1. Informationsveranstaltung Vorbereitende Untersuchungen Flintbek

Datum: 15. Juli 2015
Ort: Rathaus Flintbek

Anlass

Die Gemeinde Flintbek wurde mit dem Gebiet „Ortszentrum“ in das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Um Städtebauförderungsmittel zu erhalten und im Quartier einsetzen zu können, ist die Durchführung sog. Vorbereitender Untersuchungen (VU) gemäß § 141 BauGB eine notwendige und gesetzlich vorgeschriebene Voraussetzung. Mit der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen hat die Gemeinde Flintbek die BIG-STÄDTEBAU GmbH in Kooperation mit dem Stadtplanungsbüro petersen, pörksen und partner beauftragt.

Die Vorbereitenden Untersuchungen dienen dazu, städtebauliche und strukturelle Missstände sowie Entwicklungspotenziale zu identifizieren und darauf aufbauend ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für das Flintbeker Ortszentrum zu erarbeiten. Dieses ist die Grundlage, um Städtebauförderungsmittel in Anspruch nehmen zu können.
Ziel ist es, die Innenentwicklung und Stärkung des Ortszentrums der Gemeinde Flintbek weiter voranzutreiben und einen lebendigen und attraktiven Ortsmittelpunkt zu schaffen.

Die Informationsveranstaltung dient der Erläuterung der Vorgehensweise, der Arbeitsschritte und des Ablaufs der Vorbereitenden Untersuchungen. Zudem besteht die Möglichkeit, Fragen zur Untersuchung und zur geplanten Sanierung zu stellen sowie erste Anregungen für die zukünftige Entwicklung einzubringen.

1. Begrüßung

Herr Bürgermeister Plambeck begrüßt die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger und bedankt sich für das große Interesse. Für den Prozess der Vorbereitenden Untersuchungen ist es wesentlich, dass Bürgerinnen und Bürger sowie weitere betroffene Akteure von Anfang an eingebunden sind und sich beteiligen. So ist diese Informationsveranstaltung als Auftakt einer Reihe weiterer Veranstaltungen zu sehen.

Im Jahr 2014 wurde Flintbek mit dem Bereich „Ortszentrum“ in das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Diese Förderung stellt eine einzigartige Chance für die Entwicklung von Flintbek dar, die genutzt wird, um Missstände zu beheben und das Ortszentrum zu stärken. Da die Städtebauförderung keine Einzelmaßnahmenförderung ist, sondern sich als Gesamtmaßnahmenförderung auf die Entwicklung eines gesamten Bereichs einer Kommune bezieht, besteht in diesem Rahmen die Möglichkeit, verschiedene für die Entwicklung des Ortszentrums notwendige Maßnahmen (Neuordnung von Einzelhandelsbereichen, Entwicklung von Neubebauung, Umgestaltung von Straßen und Plätzen etc.) integriert über einen Zeitraum von mehreren Jahren umzusetzen.
Die hierfür zur Verfügung stehenden Fördermittel werden jeweils zu einem Drittel von Bund, Land und Kommune finanziert.

Herr Plambeck betont, dass es neben dieser Informationsveranstaltung noch zwei Planungswerkstätten geben wird, die explizit der inhaltlichen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an den Planungen dienen.

2. Präsentation BIG-STÄDTEBAU

Frau Ellen, BIG-STÄDTEBAU erläutert die Arbeitsweise, Verfahrensweise, Zielsetzung und die Inhalte der Vorbereitenden Untersuchungen (siehe hierzu auch den Anhang).

Die Vorbereitenden Untersuchungen stellen den ersten Schritt im Gesamtverfahren dar und bilden die Grundlage für das spätere Sanierungsverfahren. Sie dienen als Beurteilungsgrundlage für die Notwendigkeit des Einsatzes von Städtebaufördermitteln sowie die Schwerpunkte des Mitteleinsatzes.
Die Untersuchung gliedert sich in vier unterschiedliche Bausteine:

- Bestandsaufnahme und Analyse,
- Bewertung der verschiedenen Handlungsfelder,
- Erstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts sowie
- verfahrensrechtliche Abwägung.

Einen durchgehenden, wichtigen Bestandteil stellt die Prozessbegleitung dar, in welcher Bürgerinnen und Bürger sowie weitere betroffene Akteure beteiligt werden. Daher hat sich die Gemeinde Flintbek entschieden, zusätzlich zwei Planungswerkstätten und eine Lenkungsgruppe einzurichten.

Aus der Bestandsaufnahme und Analyse werden sogenannte Leitziele der Entwicklung erarbeitet, woraus sich die hauptsächlichen Handlungsfelder und Maßnahmen ableiten.
Mit der Erarbeitung eines Maßnahmenkonzepts sowie eines Kosten- und Finanzierungsplans werden die Umsetzbarkeit und die Priorisierung der zukünftigen Maßnahmen und Projekte überprüft und dargestellt.

Im Rahmen der sanierungsrechtlichen Abwägung werden die Grenzen eines zukünftigen Sanierungsgebiets sowie die Art des Sanierungsverfahrens (vereinfachtes oder umfassendes Verfahren) erörtert und eine entsprechende Empfehlung ausgesprochen. Dabei spielen die festgestellten Sanierungsbedarfe und Maßnahmen, aber auch die Investitionsbereitschaft der Eigentümer eine Rolle, da die Fördermöglichkeiten für die einzelnen Maßnahmen je nach Verfahren unterschiedlich sind. Diese sind in der Städtebauförderrichtlinie des Landes Schleswig-Holstein festgelegt.
Die Gemeinde hat bei der Abwägung und Wahl des Verfahrens keine freie Hand; mit dem gewählten Verfahren muss das vorgesehene Maßnahmenpaket umsetzbar sein. Die Entscheidung wird durch die Förderstelle überprüft.

Für Grundeigentümer liegt ein wichtiger Unterschied zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Verfahren darin, dass im umfassenden Verfahren anstelle von Erschließungsbeiträgen oder Ausbaubeiträgen nach dem Kommunalabgabengesetz ein sogenannter Ausgleichsbetrag nach Abschluss des Sanierungsverfahrens erhoben wird.

Die Ausgleichsbeträge werden berechnet, indem zu Beginn und nach Abschluss des Sanierungsverfahrens für die Grundstücke innerhalb des Sanierungsgebiets die Bodenwerte ermittelt werden. Üblicherweise erfolgt dies durch den Gutachterausschuss des Kreises. Von der Differenz, d.h. der Bodenwertsteigerung, wird dann jener Anteil berechnet, der aufgrund der im Rahmen des Sanierungsverfahrens durchgeführten Maßnahmen entstanden ist. Rein konjunkturelle Wertsteigerungen werden von der Ausgleichsbetragserhebung nicht erfasset.
Von dieser sanierungsbedingten Bodenwertsteigerung können bei der Erhebung des Ausgleichsbetrags ggf. Anrechnungsbeiträge nach § 155 Abs. 1 BauGB abgezogen werden.
Die Ausgleichsbeträge werden erst nach Abschluss des Verfahrens erhoben; während des laufenden Verfahrens kommen auf die Eigentümer keine Kosten zu.

Die Grundeigentümer werden gegen Ende der Vorbereitenden Untersuchung über die Art und Form der Festlegung des Sanierungsgebiets sowie über die damit verbundenen Themen, wie z.B. Erhebung von Ausgleichsbeträgen, informiert.

3. Fragerunde

Wofür werden die Daten aus der Selbstauskunft, die an jeden Bewohner im Sanierungsgebiet gesendet	Diese werden benötigt über die Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe der Gebäude einschätzen zu können. Diese werden wiederum benötigt, um für die

wurde, benötigt?	Förderung entsprechender Sanierungsmaßnahmen passende Finanzierungsmittel in die Kosten- und Finanzplanung einstellen zu können. Die Gebäudezustände sind extrem unterschiedlich. Daher werden Bestände sehr differenziert betrachtet und jedes Gebäude einzeln aufgenommen. Um jedoch die expliziten Bedarfe zu ermitteln, die nicht von außen augenscheinlich sind, bedarf es der Mithilfe der Eigentümer.
Werden Daten aus der Selbstauskunft an das Finanzamt weitergegeben?	Es werden seitens der BIG-STÄDTEBAU keine Daten an Dritte weitergegeben, d.h. lediglich die Gemeinde und die BIG haben Einblick in die Fragebögen. Die Informationen werden seitens der BIG lediglich benutzt, um wie im Vorigen dargestellt den Sanierungsbedarf einzuschätzen; die BIG unterliegt im Übrigen dem Datenschutz.
Warum muss man der Kommune und der BIG mitteilen was man auf seinem Grundstück machen möchte?	Mit der Selbstauskunft wird gleichzeitig die „Investitionsbereitschaft“ abgefragt, um einschätzen zu können, wie viele private Modernisierungsmaßnahmen an Gebäuden im Lauf des Sanierungsverfahrens ggf. gefördert werden und entsprechende Finanzmittel hierfür einzuplanen. Außerdem besteht die Möglichkeit, dass während des Sanierungsverfahrens die Kommune oder der zukünftige Sanierungsträger die Eigentümer hinsichtlich anderer Förderprogramme beraten kann.
Welche Auswirkungen hat eine Nicht-Rückgabe der Selbstauskunft?	Nach § 138 BauGB ist der Eigentümer verpflichtet, Auskünfte zu erteilen, die für die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung erforderlich sind. Daher werden alle Grundeigentümer gebeten, diesem auch nach zu kommen.
Was ist eine Planungswerkstatt?	Eine Planungswerkstatt ist eine Beteiligungsveranstaltung, in der die Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit den Fachleuten und Planern aktiv an der Entwicklung von Flintbek mitwirken, indem Ideen für die zukünftige Gestaltung des Ortszentrums erarbeitet werden.
Was ist eine Lenkungsgruppe und wer ist daran beteiligt?	Die Lenkungsgruppe wurde eingerichtet, um Vertreter verschiedener Interessensgruppen fortwährend in den Prozess der Vorbereitenden Untersuchungen einzubeziehen. Dabei sollen die Belange der verschiedenen Gruppen und Themen diskutiert werden, die in die Vorbereitenden Untersuchungen einfließen. Beteiligt sind der Bürgermeister, das Amt für Finanzen, das Bauamt, der Bürgervorsteher, die Wirtschaftsgemeinschaft, der Seniorenbeirat, das Eiderheim, der Pflegestützpunkt, VHS, Haus- und Grundeigentümerverein, TSV Flintbek, Ev.-Luth. Kirchengemeinde und Nah.SH.
Wie hoch könnte der Ausgleichbetrag ausfallen?	Die Ausgleichsbeträge werden zum Abschluss des Verfahrens vom zuständigen Gutachterausschuss ermittelt. Über die Höhe kann im Voraus keine seriöse Auskunft gegeben werden, da die evtl. entstehenden Bodenwertsteigerungen von den umgesetzten Maßnahmen abhängig sind. Es ist ebenfalls nicht sinnvoll, Vergleichswerte aus anderen Kommunen heranzuziehen, da in jedem Förderver-

	fahren unterschiedliche Ausgangslagen bestehen und die Mittel in unterschiedlicher Höhe für unterschiedliche Maßnahmen eingesetzt werden. Auch kann keine Schlussfolgerung aus der Höhe der eingesetzten Städtebaufördermittel auf die Bodenwertsteigerung gezogen werden. Anders als z.B. bei kommunalen Erschließungsbeiträgen, bei denen eine Umlegung der Kosten auf die Anlieger erfolgt, werden bei der Ausgleichsbetragserhebung nicht die eingesetzten Mittel umgelegt. Zum Verfahren siehe auch Ziff. 2. Bei der Berechnung der Ausgleichsbeträge können zudem Anrechnungsbeiträge nach § 155 Abs. 1 BauGB abgezogen werden. Dies sind z.B. Kosten, die der Eigentümer im Rahmen einer privaten Modernisierungsmaßnahme finanziert hat und die zur Wertsteigerung beitragen. Hier bedarf es der Einzelfallprüfung.
Gibt es eine Bodenwertminderung bezogen auf dem Augleichsbetrag?	Auch eine Bodenwertminderung kann theoretisch eintreten.
Gibt es einen Zielwert, um den der Bodenwert gesteigert werden soll?	Nein, den gibt es nicht.
Wie hoch wird der Ausgleichsbetrag voraussichtlich ausfallen (in Euro pro qm)? Gibt es einen ungefähren Prozentanteil am Quadratmeterwert, den man annehmen kann?	Eine seriöse Aussage zur Höhe von zukünftigen Ausgleichsbeträgen ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Diese hängen von den durchgeführten Maßnahmen ab, ggf. auch vom Zuschnitt der Grundstücke. Auch ein Prozentanteil kann nicht benannt werden.
Stehen die Ausgleichsbeträge in Relation zu den eingesetzten Fördermitteln?	Nein. Mit der Ausgleichsbetragserhebung wird die sanierungsbedingte Bodenwertsteigerung abgeschöpft, die nicht in Relation zu den eingesetzten Mitteln steht.
Erhalten die Eigentümerinnen und Eigentümer das zu erstellende Anfangswertgutachten (Bodenwerte)? Oder wird dieses veröffentlicht?	Bewertet werden die Grundstücke vom Gutachterausschuss des Kreises, die Gutachten erhält die Gemeinde. Eine Veröffentlichung ist nicht möglich, da sich die Gutachten auf private Grundstücke beziehen. Ob eine Einsichtnahme von Eigentümerinnen und Eigentümern in die sie betreffenden Gutachten bei der Gemeindeverwaltung organisatorisch möglich sein wird, wird noch geklärt.
Wird es für jedes Grundstück ein Bodenwertgutachten geben?	Ja.
Warum werden nur die Eigentümerinnen und Eigentümer im Sanierungsgebiet zur Ausgleichsbetragserhebung herangezogen?	Nach Abwägung in den Vorbereitenden Untersuchungen wird das Sanierungsgebiet so begrenzt, dass alle von der Sanierung bzw. ihren Auswirkungen betroffenen Grundstücke, somit auch alle Grundstücke, für die eine Bodenwertsteigerung angenommen werden kann, im Gebiet liegen.
Wer bestimmt, welche Verfahrensart angewandt wird?	Am Ende der Vorbereitenden Untersuchungen ergeht nach Berücksichtigung aller Faktoren eine Empfehlung, die mit dem Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten in Kiel abgestimmt wird. Anschließend entscheidet die Gemeindevertretung der Gemeinde Flintbek.
Entwickelt sich im Rahmen des Sanierungsverfahrens die Stimmung	Anfängliche Vorbehalte von Bürgern und Akteure bestehen in den meisten Fällen. Erfahrungsgemäß können

der Bürger zum positiven?	diese Vorbehalte ausgeräumt werden, wenn das Verfahren den Personen näher gebracht wird, erste Maßnahmen umgesetzt werden und Erfolge zu verzeichnen sind. Durch die breit angelegte Partizipation wird das Verfahren transparent dargestellt. In Sanierungsverfahren werden grundsätzlich die Bürger und Akteure mit eingebunden, z.B. im Rahmen von Sanierungsbeiräten, so dass das Verfahren den Charakter eines gemeinschaftlichen Werkes erhält.
Wie wird die Kommune Ihren Anteil an der Städtebauförderung finanzieren?	Die Kommune wird durch Investitionen und Kredite den Drittelanteil begleichen. Die angestrebte Aufwertung des Gebiets sowie die im Rahmen der Durchführung der Sanierung getätigten Investitionen sowohl öffentlicher und privater Mittel haben erfahrungsgemäß einen nachhaltigen auch finanziellen Effekt für die betreffende Kommune. Durchschnittlich bewirkt jeder eingesetzte Euro aus der Städtebauförderung weitere öffentliche und private Investitionen in Höhe von 7 Euro. Davon bleibt ein Großteil in der Region und trägt so zur Stärkung der regionalen Wirtschaft bei. Zudem trägt die Attraktivierung des Ortszentrums dazu bei, bestehende Betriebe und Einrichtungen zu stärken und zu halten und die Gemeinde auch für neue Investitionen interessant zu gestalten.
Kann das Fördergebiet größer sein als das Untersuchungsgebiet?	Das Fördergebiet kann größer und kleiner werden als das Untersuchungsgebiet.
Werden auch die an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Bereiche in die Vorbereitenden Untersuchungen einbezogen?	Grundsätzlich wird auch die Lage und Verflechtung des Untersuchungsgebiets im Ortskontext analysiert. Je nach Themenfeld wird ein entsprechender Ausschnitt gewählt.
Gibt es konkrete Überlegungen wie der Bereich zwischen Famila und Edeka gestalten werden kann?	Nein, die gibt es noch nicht, Jedoch sind Ideen gerne vorzubringen in der Planungswerkstatt. Des Weiteren werden im Rahmen der VU eine konkrete Aufstellung der Anforderungen an diesen Bereich erstellt und Gespräche mit Experten geführt. Zudem wird das Einzelhandelsgutachten berücksichtigt.
Gibt es Absprachen mit Famila, Edeka und Aldi?	Es gibt keine Absprachen oder Zusagen. Die Unternehmen haben ihre Vorstellungen einer Entwicklung vorgetragen, welche im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen bewertet werden. Eine Umsetzung von Planungen für die Unternehmen erfolgt im Übrigen regulär im Rahmen der Bauleitplanung, mit der entsprechenden Beteiligung der Öffentlichkeit.
Gibt es die Möglichkeit eines Autotunnels unter den Bahnschienen?	Es wird voraussichtlich keinen Autotunnel unter den Bahnschienen geben, insbesondere da die betreffende Fläche der Bahn gehört und ein Ausbau nicht gefördert würde. Eine Umgestaltung der Unterführung zur besseren Nutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrer ist jedoch nicht auszuschließen.
Wird sich die Dorfstraße verändern?	Die Stärkung dieser Achse ist ein erklärtes Ziel. In welcher Form das umgesetzt wird, ergibt sich aus dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept.

Gibt es eine Veränderungssperre?	Grundsätzlich hat die Kommune während der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen die gesetzliche Möglichkeit, Bauanträge zurück zu stellen. Wenn absehbar ist, dass ein eingereichter Bauantrag nicht den Zielen und Zwecken der Sanierung entgegensteht, kann dieser aber auch genehmigt werden.
Kann es Veränderung am Rosenberg geben?	Da es sich hier um eine Landesstraße handelt, müssen Maßnahmen mit der zuständigen Stelle abgestimmt werden. Eine Umgestaltung ist jedoch wünschenswert.
Kann jeder seine Anregungen vorbringen und wo werden diese nochmals aufgegriffen?	Am besten werden die Anregungen, Wünsche und Ideen in den vorgesehenen Planungswerkstätten eingebracht.
Wann wird es die erste Planungswerkstatt geben?	Geplant ist die Werkstatt zwischen den Sommer- und Herbstferien. Genaue Daten werden, wie bei dieser Veranstaltung frühzeitig publiziert.
4. Verabschiedung	
Herr Bürgermeister Plambeck bedankt sich abschließend für die rege Teilnahme und das große Interesse und fordert dazu auf, sich weiter in das Verfahren einzubringen.	

Hamburg, den 14. August 2015
i.A. Tatjana Bolduan / Alexandra Dahmen
BIG-STÄDTEBAU GmbH

Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem Städtebaulichem Entwicklungskonzept

Flintbek – Ortszentrum

Dokumentation zur „1. Planungswerkstatt“

am 23. April 2016

Thematische Einführung

Ergebnisse der Bestandsaufnahme
Bürgermeister Olaf Plambeck begrüßte alle Teilnehmer zur ersten Planungswerkstatt für die Vorbereitenden Untersuchungen (VU) mit Integriertem städtebaulichem Entwicklungskonzept (ISEK) für das Gebiet Flintbek Ortszentrum. Er erläuterte, dass diese Veranstaltung zum einen dazu dient, die bisherigen Analyseergebnisse vorzustellen und zum anderen ein Leitbild für die Gebietsentwicklung sowie erste Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten.

Frau Ellen, BIG-STÄDTEBAU, stellte anhand einer PowerPoint-Präsentation die Ergebnisse der Bestandsanalyse vor. Die Präsentation ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

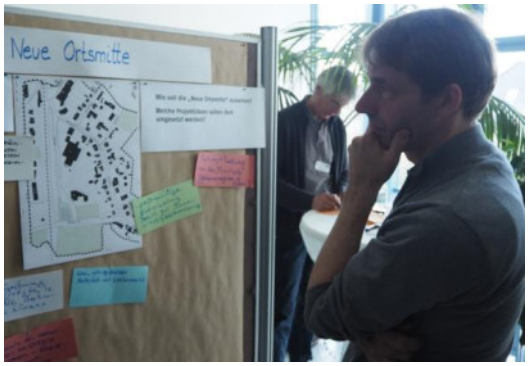
Frau Wandzik, BIG-STÄDTEBAU moderierte die anschließende Diskussion. Kritische Nachfragen konzentrierten sich insbesondere auf die Umsiedlung von famila auf die sogenannte Blumenwiese (Fläche südlich des Eiderkamps). Die Verlagerung des Unternehmens auf die Blumenwiese ist gesetzte Rahmenbedingung für das zu erstellende Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept. Dieser Punkt ist nicht Diskussionsinhalt der Planungswerkstätten. Vielmehr geht es diesbezüglich um die Frage, wie das freiwerdende Grundstück bestmöglich für eine zukünftige Entwicklung Flintbeks genutzt werden kann. Der Sachstand diesbezüglich stellt sich wie folgt dar: Hintergrund ist die privatwirtschaftliche Entscheidung von famila, den bisherigen Standort in Flintbek aufzugeben, da die unternehmerischen Anforderungen an einen modernen und konkurrenzfähigen Markt an dieser Stelle nicht realisierbar sind. Die Gemeinde hat sich dazu entschieden, die Blumenwiese, die aus einem privaten und einem kommunalen Grundstück besteht , famila als Alternativstandort anzubieten, um einen vollständigen Wegzug aus Flintbek zu vermeiden. Durch den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln bietet sich der Gemeinde Flintbek die Möglichkeit, das freiwerdende Grundstück von famila anzukaufen, um die Entwicklung einer neuen Ortsmitte von Flintbek realisieren zu können.

Weitere Fragen aus dem Teilnehmerkreis bezogen sich auf die Abgrenzung des Untersuchungs- bzw. späteren Fördergebietes. Die Vorbereitenden Untersuchungen beziehen sich auf das wie folgt dargestellte Gebiet. Diese Grenzen sind vom Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten für die VU und ISEK genehmigt worden. Die Ableitung der Grenzen für das zukünftige Sanierungs- bzw. Fördergebiet erfolgt auf Basis der Ergebnisse der VU und des Maßnahmenkonzepts und kann davon abweichen.

Leitbildentwicklung

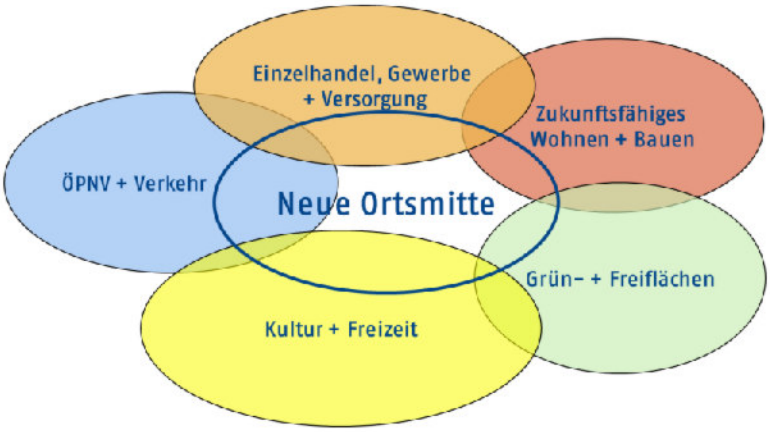
Im Anschluss präsentierte Frau Dahmen von der BIG-STÄDTEBAU den Entwurf zum Leitbild für die Ortskernentwicklung Flintbek, das auf dem Leitbild des „Zukunftskonzepts Flintbek 2030" für das gesamte Gemeindegebiet aufbaut. Die gezeigten Folien sind ebenfalls in der angefügten Präsentation enthalten.

Der Entwurf des Leitbildes konnte im Rahmen des anschließenden Leitbildmarktes durch die Teilnehmer kritisch bewertet und modifiziert werden. Die Ergebnisse sind im folgenden Absatz dargestellt.

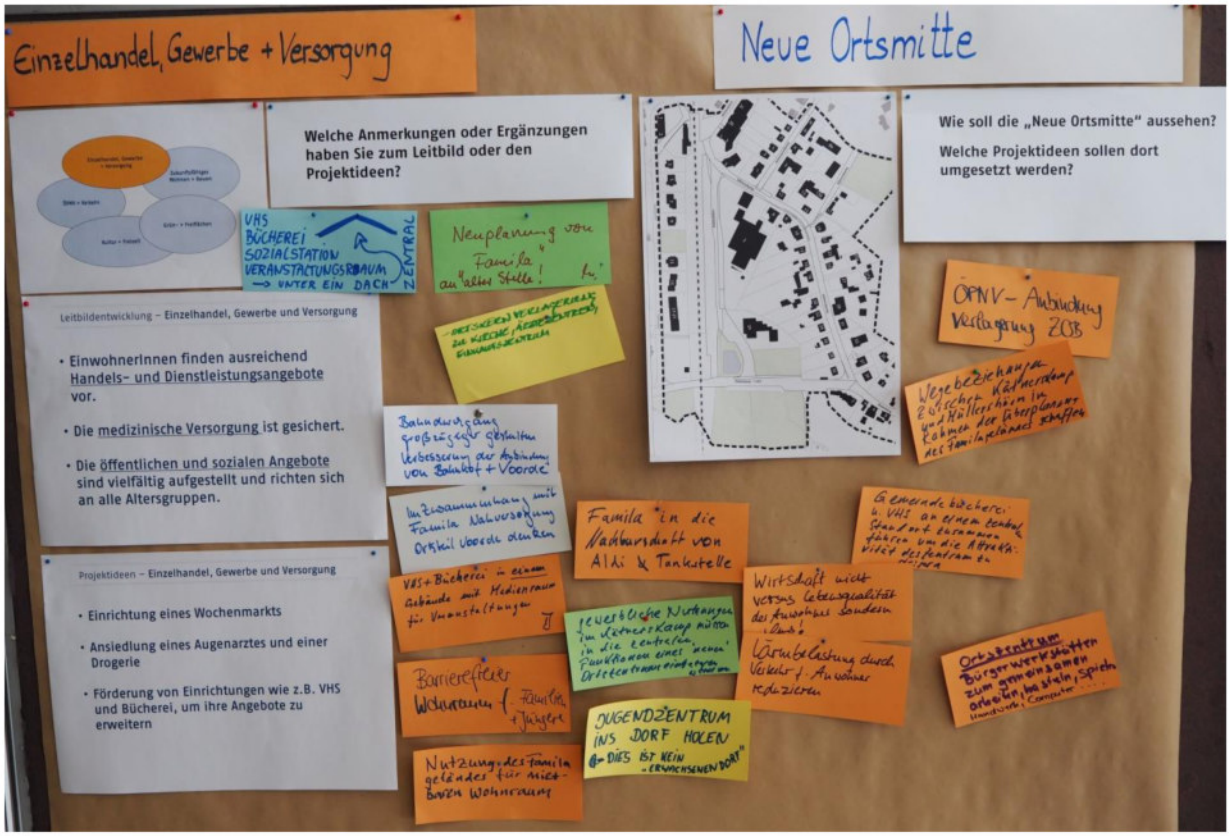


Leitbildmarkt

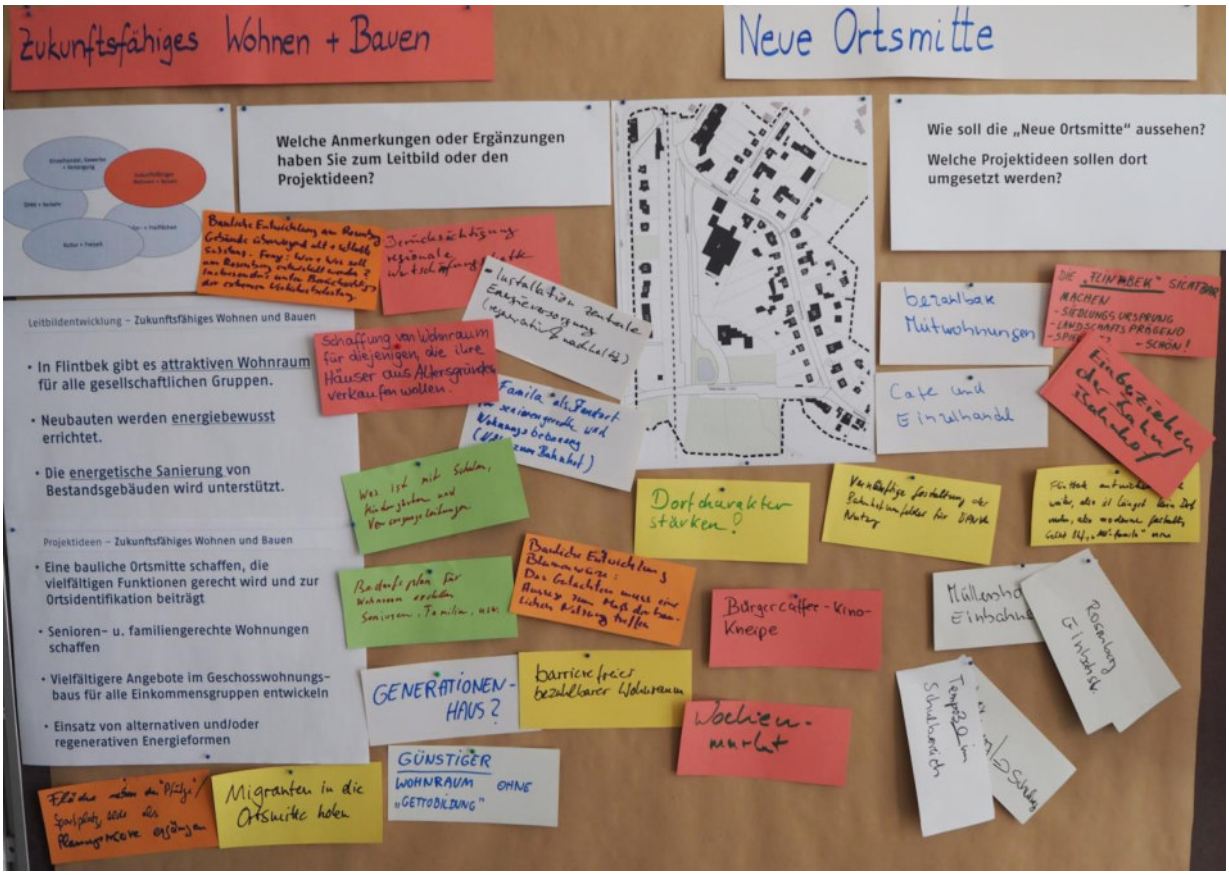
Neben Anmerkungen und Ergänzungen zum Leitbild entwickelten die Teilnehmenden erste Projektansätze für die fünf Handlungsfelder. Darüber hinaus sollte überlegt werden, welche Maßnahmen für die „Ortsmitte“ relevant sind.



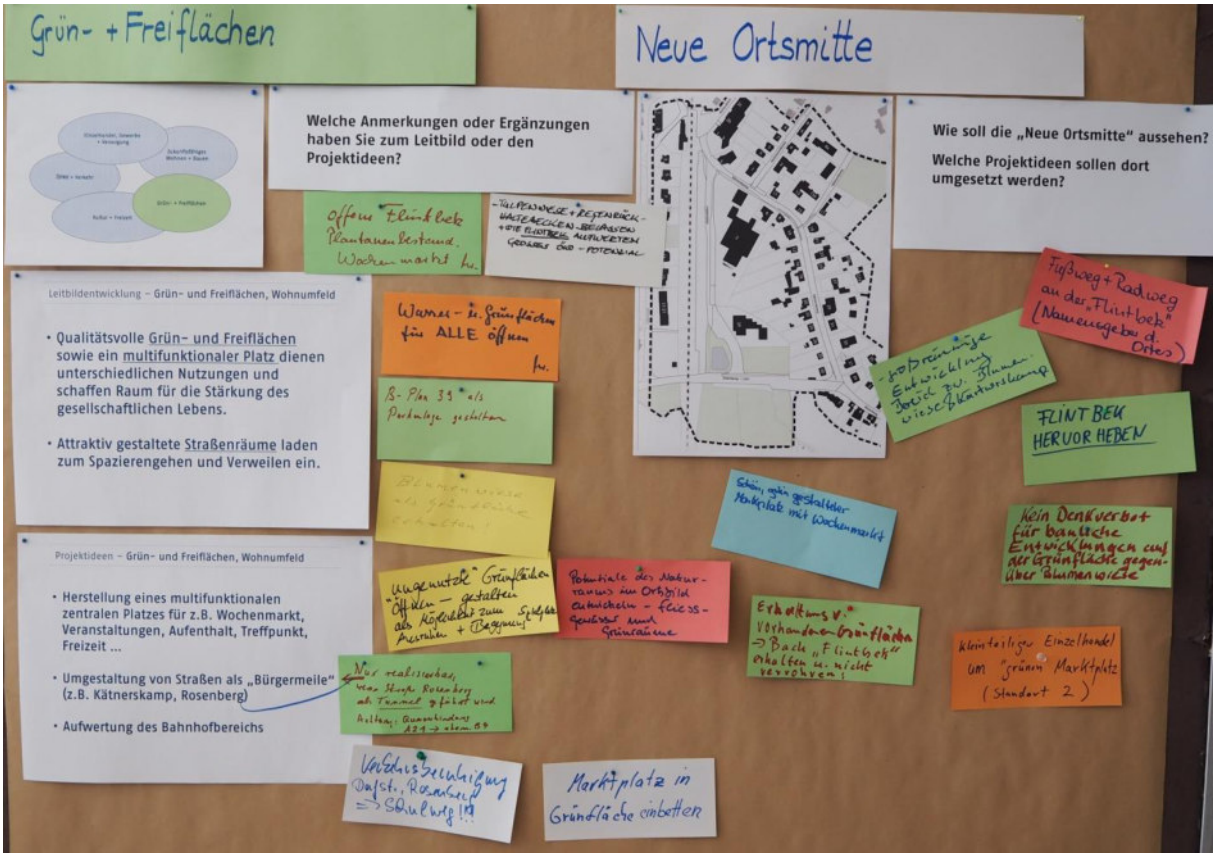
Handlungsfeld „Einzelhandel, Gewerbe + Versorgung“



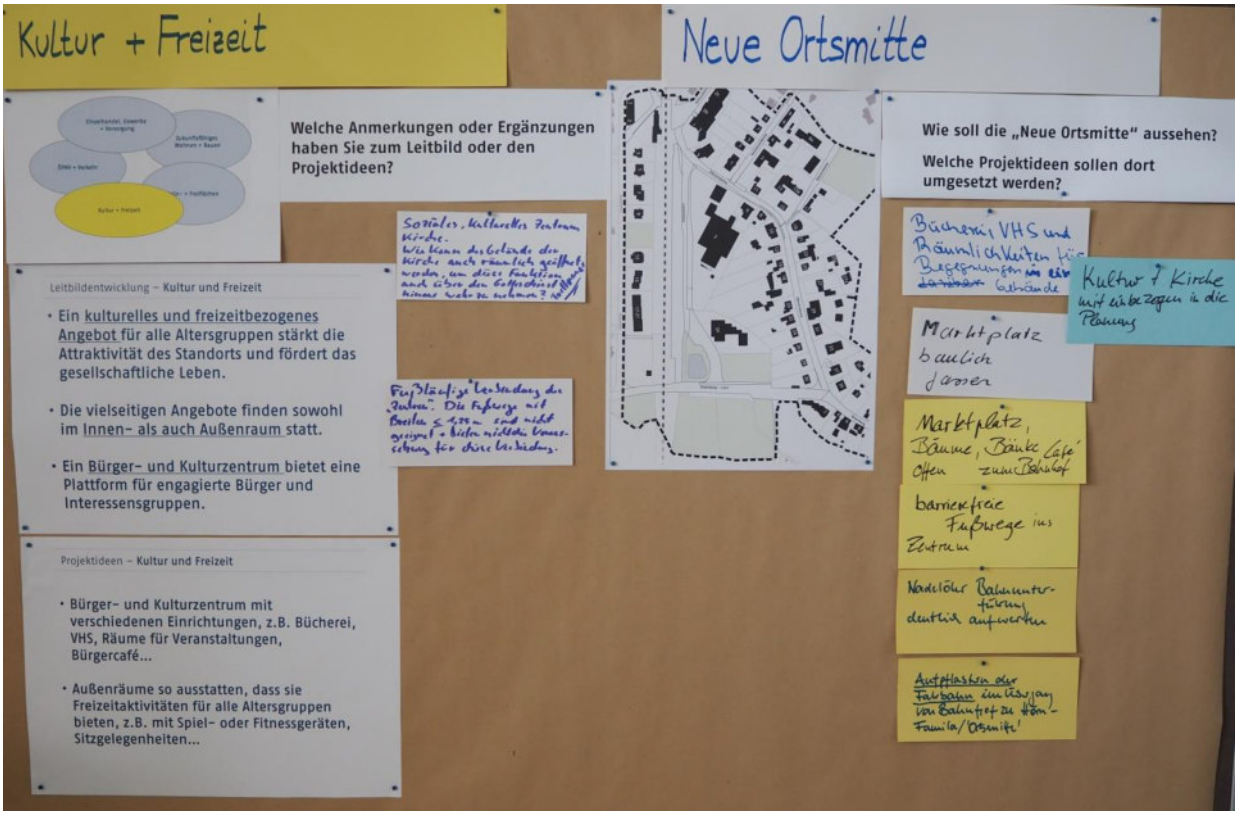
Handlungsfeld „Zukunftsfähiges Wohnen + Bauen“



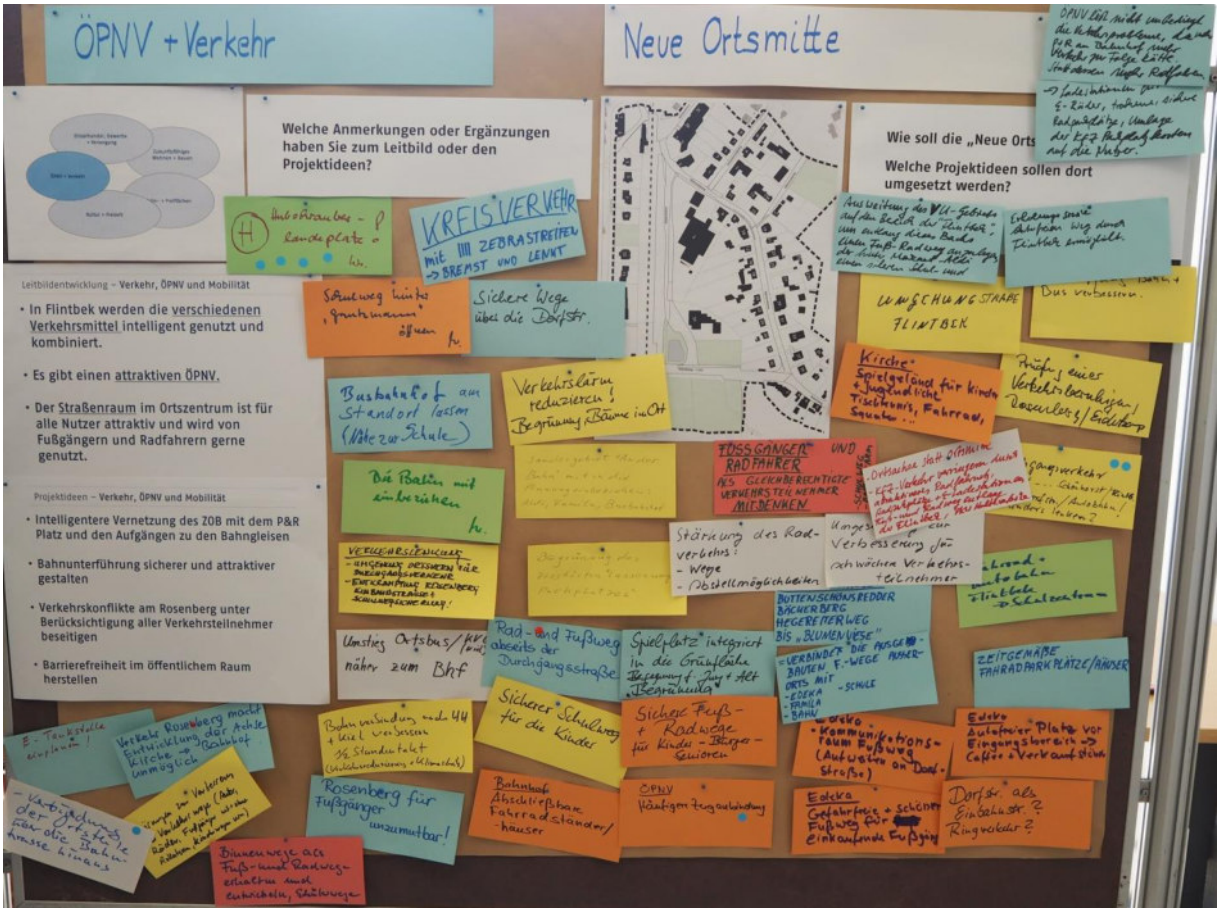
Handlungsfeld „Grün- + Freiflächen“



Handlungsfeld „Kultur + Freizeit“



Handlungsfeld „ÖPNV + Verkehr“



Prioritäten bei der Gebietsentwicklung

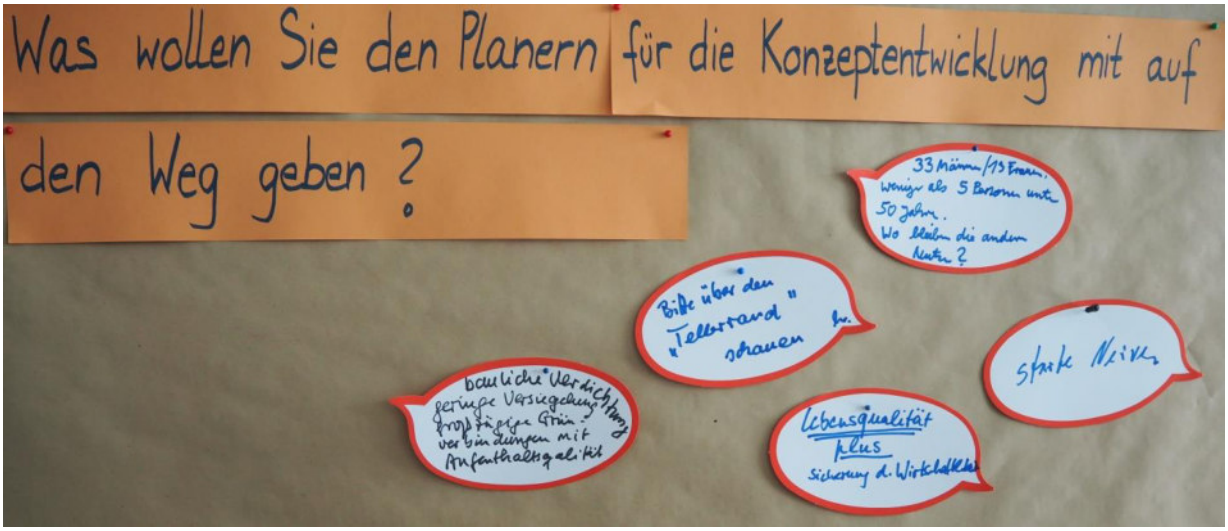
Im Anschluss an den Stationenrundgang wurden die Maßnahmen bzw. Projektideen von den Organisatoren thematisch zusammengefasst. An einer weiteren Stellwand konnten die Teilnehmenden Punkte für die ihnen am wichtigsten Projekte verteilen. Dadurch entstand ein Meinungsbild, welche Prioritäten innerhalb der verschiedenen Handlungsfelder aus Sicht der Teilnehmenden bestehen.

Insgesamt wurden 97 Bewertungspunkte vergeben. Das Handlungsfeld „ÖPNV + Verkehr" hat mit 46 Punkten bei den Teilnehmenden die höchste Handlungspriorität. Das Handlungsfeld „Zukunftsfähiges Wohnen + Bauen" war mit 18 Punkten das zweitwichtigste Handlungsfeld. Die Handlungsfelder „Kultur + Freizeit", „Zukunftsfähiges Bauen und Wohnen" und „Einzelhandel, Gewerbe + Versorgung" erhielten, 13, 11 bzw. 9 Punkte.

Folgende Einzelaspekte hatten bei den Teilnehmenden die höchste Priorität:

- Umgehungsstraße errichten (9 Punkte)
- Marktplatz mit Bäumen, Bänken und Café mit Öffnung zum Bahnhof anlegen (9 Punkte)
- Minderung der Verkehrsbelastung (8 Punkte)
- Wasserlauf Flintbek berücksichtigen und erlebbar machen (7 Punkte)
- Kreisverkehr mit Zebrastreifen anlegen (6 Punkte)
- Sichere Schulwege ermöglichen (6 Punkte)
- Naturräume erhalten (6 Punkte)

Anregungen an die Planer für die Konzeptentwicklung



Abschließend konnten die Teilnehmenden den Planern noch konkrete oder übergreifende Anregungen auf den Weg geben, die sich noch nicht aus dem Workshop ergeben hatten.

Ausblick

Die Ergebnisse der ersten Planungswerkstatt dienen als Grundlage für die Erarbeitung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes. petersen pörksen partner wird die Anregungen der Werkstattteilnehmenden neben der Bestandsanalyse nutzen, um Entwicklungsszenarien für den Ortskern Flintbek zu konzipieren. Diese Entwürfe werden in der zweiten Planungswerkstatt am 28.05.2016 vorgestellt und zur Diskussion gestellt.

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und Gemeinden

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

SH Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten

ppp Lübeck | Hamburg

BIG

Flintbek „Ortszentrum“

Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem Städtebaulichem Entwicklungskonzept

28. Mai 2016 2. Planungswerkstatt

Gliederung

- Allgemeine Rahmenbedingungen VU-Gebiet
- Städtebauliche Defizite im VU-Gebiet
- Herangehensweise zur Konzeptentwicklung
- Entwicklungsziele
- Städtebauliches Entwicklungskonzept

Allgemeine Rahmenbedingungen VU-Gebiet:

- Verlagerung/Umsiedlung der Nahversorgungsmärkte famila und ALDI auf die Blumenwiese

- Verkehrliche Neuordnung und räumliche Verknüpfung der Verkehrsmittel Bahn, Bus und PKW zur Optimierung der Verkehrsströme

- Erweiterung Edeka und Ansiedlung einer Drogerie auf der gegenüberliegenden Seite der Dorfstraße

Städtebauliche Defizite im VU-Gebiet:

- trotz zentren-spezifischen Funktionen und Angeboten wird VU-Gebiet nicht als Ortszentrum wahrgenommen

- Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume und zugleich ihr baulicher Zustand teilweise mangelhaft

- zudem prägen nicht geordnete Wegeverbindungen, zu geringe Fußwegbreiten und Mängel in Oberflächenbelägen das VU-Gebiet

- trotz hoher Nutzerfrequenz zunehmende Leerstände und häufige Nutzerwechsel

Herangehensweise zur Konzeptentwicklung:

Aus den allgemeinen Rahmenbedingungen, der Analyse und der Bürgerbeteiligung wurden zunächst allgemeine Entwicklungsziele und ein Leitbild für die zukünftige Gebietsentwicklung abgeleitet.

Gliederung der Entwicklungsziele in die thematischen Handlungsfelder:

- Zukunftsfähiges Wohnen + Bauen
- Grün + Freiflächen
- ÖPNV + Verkehr
- Kultur + Freizeit
- Einzelhandel, Gewerbe+ Versorgung

Entwicklungsziele Handlungsfeld Zukunftsfähiges Wohnen + Bauen:

Allgemein:

Stärkung der Ortsmitte durch Nachverdichtung und Verbesserung mangelhafter Raumstrukturen

Unterziele:

- Aktivierung von Bestands- und Nachverdichtungspotenzialen (Innen- vor Außenentwicklung)
- Umsetzung von Neubauprojekten analog zum typischen kleinteiligen Maßstab der Ortsmitte (offene Bauweise)
- Kontinuierliche, moderate Wohnbauflächenentwicklung in der Ortsmitte (Realisierung nach dem Prinzip des Drittelmix: also ein Drittel Sozialwohnungen, ein Drittel frei finanzierter Mietwohnungsbau und ein Drittel Eigentumswohnungen)
- Sicherstellung barrierefreier und altersgerechter Wohnraumangebote
- Förderung von Angeboten wie z.B. Mehrgenerationenwohnen und Senioren-WGs
- Energetische Untersuchung und ggf. Modernisierung von privaten/ öffentlichen Gebäuden
- Prüfung für energetische Quartierskonzepte (Einrichtung von Nahwärmenetzen)
- Steigerung des regenerativen Anteils bei der Stromerzeugung (Photovoltaik, Solarthermie, Windkraft)

Potenzialflächen zur Wohnbauentwicklung sind im Bereich der Ortsmitte die freiwerdenden Flächen des famila-Marktes, des ZOB sowie der untergenutzten Freiflächen an Rande des Friedhofs.

Entwicklungsziele Handlungsfeld Grün + Freiflächen:

Allgemein:
Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Unterziele:

- Erhalt und Entwicklung der wertvollen Grün- und Freiflächen in der Ortsmitte
- Aufbau eines durchgängigen Netzes an grünen Wegeverbindungen
- Schaffung von neuen Begegnungsorten (z.B. multifunktionaler Platz)
- Freizeitentwicklungspotenziale und Naturraumpotenziale entlang des Wasserlaufs der Flintbek nutzbar machen
- Aufwertung des Wohnumfeldes
- Einbeziehen des Kirchenareals durch öffnen des Geländes

Schwerpunktbereiche zur Grün-Freiflächenentwicklung sind der Naturraum entlang der Flintbek und der Bereich im Umfeld des Bahnhofs und des Rathauses
9
8
7a
7b
7c
Stärkung der Freiräume an der Flintbek

Entwicklungsziele Handlungsfeld Kultur + Freizeit:

Allgemein:
Sicherung und Ausbau der sozialen Infrastruktur

Unterziele:

- Vernetzung und Kooperation verschiedener Bildungsstrukturen (VHS + Bibliothek)
- Schaffung eines zentralen, integrativen Treffpunktes mit den Schwerpunkten: Begegnung, Beratung und Veranstaltung (z.B. Mehrgenerationen-Haus, Bürger- und Kulturzentrum)
- Verbesserung des Lebensumfelds und der Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche durch Schaffung von neuen Räumen (z.B. Spielplätze, Jugendzentrum)
- Mehrfachnutzung von Bildungs- und Freizeitinfrastrukturen durch Schulen, Kitas, Sportvereine etc.

Schwerpunktbereiche für den Ausbau des Kultur-und Freizeitangebots liegen im Umfeld des Bahnhofs und des Rathauses
(Hohe Besucherfrequenz und durch räumliche Nähe Möglichkeit zur Synergieentwicklung zwischen Verwaltung und sozialen Angeboten)

Entwicklungsziele Handlungsfeld ÖPNV + Verkehr:

Allgemein:

Verkehrliche Neuordnung und räumliche Verknüpfung der Verkehrsmittel Bahn, Bus und PKW zur Optimierung der Verkehrsströme

Unterziele:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger, Kinder und Menschen mit Behinderungen)
- Barrierewirkung der Straßenräume reduzieren (insbesondere Achse Eiderkamp, Rosenberg und Dorfstraße)
- Reduzierung der Kfz-Verkehre in der Ortsmitte
- Umgestaltung und Aufwertung des Bahnhofumfeldes
- Qualitative Verbesserung des Park + Ride-Angebots im Bereich des Bahnhofs
- Verlagerung und Neuorganisation ZOB
- Strukturelle und gestalterische Aufwertung von Wohnstraßen

Verkehrliche Neuordnung
?

Entwicklungsziele Handlungsfeld Einzelhandel, Gewerbe+ Versorgung:

Allgemein:
Sicherung und Stärkung der vorhandenen Nahversorgungsangebote, des Einzelhandels und Verbesserungen im Bereich Gastronomie

Unterziele:

- langfristige Sicherung der bisherigen Nahversorgungseinrichtungen (Verlagerung/Umsiedlung der Nahversorgungsmärkte famila (Markant) und ALDI auf die Blumenwiese)

- Weiterentwicklung der Einzelhandels- und Dienstleistungsachse entlang der Straße Eiderkamp, Rosenberg und Dorfstraße

- Erhalt und Entwicklung einer kleinteiligen und vielfältigen Gewerbe, - Dienstleistungs- und Einzelhandelsstruktur im Bereich Müllerhörn und Kätnerskamp

Schwerpunktbereiche zur Einzelhandels- und Dienstleistungsentwicklung sind die Achse Eiderkamp - Dorfstraße sowie die Bereiche entlang der Straßen Kätnerskamp und Müllershörn
12c
12b
Einzelhandelsachse
Pol I: Versorgermärkte
12a
14b
Pol II: Nahversorger
14a
Einzelhandelsachse
13

Leitbild (graphisch)

Die Überlagerung der einzelnen Handlungsfelder zeigt insgesamt eine Reihe von Entwicklungsbausteinen und bildet den Orientierungsrahmen für die weitere Arbeit am räumlichen Leitbild für die Ortsmitte Flintbeks.
Aussagen müssen u.a. durch Verkehrsgutachten und Wohnungsmarktstudie geprüft werden.

Leitbild (textlich):

Eine Mitte für alle.
Zur Stärkung der Wohn-, Freizeit- und Lebensqualität Flintbeks.

Städtebauliches Entwicklungskonzept (Bausteine)

Baustein „Bahnhof und Umfeld“

städtebauliche Zielsetzung:

- Verlegung des ZOB ins Ortszentrum in unmittelbare Nähe des Bahnhofes
- Verbesserung der Qualität der ÖPNV-Anbindung
- Neugestaltung und Sicherung der P&R-Anlage entlang der Bahngleise

Baustein „Bahnhof und Umfeld“
Variante 1 (Planung Agentur Bahn Stadt)

Entwicklungskonzept:

- Erhalt der Bahnsteige in ihrer heutigen Lage
- Neubau der Rampe auf der Ostseite
- Verlagerung der Bus-Endhaltestellen zum Bahnhof (Ostseite)
- Berücksichtigung von drei Haltestellen in unmittelbarer Nähe zum östlichen Bahnsteig
- Umsteigen zw. Bus und Bahn: über Kombibahnsteig mit Warte- und Aufenthaltsbereich zwischen Bahnsteig und Bushaltestellen
- Ausbau der Park + Ride Anlage auch in räumlicher Nähe zum Bahnhof
- Verkehrs-und Siedlungsentwicklung auf der Fläche des heutigen famila-Marktes

Baustein „Bahnhof und Umfeld“
Variante 2

Entwicklungskonzept:

- Entwicklung analog zur Variante 2
- Möglichst Verzicht auf großflächige Wendeanlagen für den Busverkehr (Prüfung einer Minimallösung z.B. Abbiegespur durch Aufweitung der Straße Müllershörn
- Verzicht auf den Ausbau der Park + Ride Anlage in räumlicher Nähe zum Bahnhof (Vorzug einer baulichen Entwicklung der Fläche)
- Umsteigen zw. Bus und Bahn: über Kombibahnsteig mit Warte- und Aufenthaltsbereich zwischen Bahnsteig und Bushaltestellen
- Verkehrs-und Siedlungsentwicklung auf der Fläche des heutigen Familia-Marktes

Baustein „Bahnhof und Umfeld“
Variante 3

Entwicklungskonzept:

- Gestalterische Aufwertung des Bahnhofsumfeldes und Verbesserung der räumlichen Verknüpfung mit dem angrenzenden Stadtraum durch einheitliche Gestaltung des Freiraums und Verkehrsführung nach dem Shared Space Prinzip
- Verzicht auf großflächige Wendeanlagen für den Busverkehr (Prüfung einer Minimallösung z.B. Abbiegespur durch Aufweitung der Straße Müllershörn)
- Umsteigen zw. Bus und Bahn: über Kombibahnsteig mit Warte- und Aufenthaltsbereich zwischen Bahnsteig und Bushaltestellen
- Verkehrs-und Siedlungsentwicklung auf der Fläche des heutigen Familia-Marktes

Baustein „Neues Zentrum“
Bestand

<u>städtebauliche Zielsetzung:</u>

- Städtebauliche Neuordnung der freiwerdenden Fläche des famila-Marktes durch Weiterentwicklung und Arrondierung der angenzenden Bebauungsstrukturen

- im Interesse der Nutzungsvielfalt Sicherung eines angemessenen Wohnanteils

- zudem Platzbildung als Begegnungs- und Treffpunkt

Baustein „Neues Zentrum“
Variante 1a

Entwicklungskonzept:

- Arrondierung der angrenzenden Bebauungsstruktur durch straßenbegleitende offene Bauweise entlang der Straße Müllershörn
- Bauweise mit drei bis vier Vollgeschossen und gewerblicher Erdgeschossnutzung
- als neues soziales und kulturelles Zentrum der Gemeinde Neubau eines gemeinsamen Gebäudes für VHS , Bibliothek + Gemeindezentrum (Optional) in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof
- einheitliche Straßenraumgestaltung und Platzbildung als Begegnungs- und Treffpunkt im Bereich Bahnhof, der Kreuzung Müllershörn/ Kätnerskamp und der Sparkasse

Baustein „Neues Zentrum“
Variante 1b

Baustein „Neues Zentrum“
Variante 2a

Entwicklungskonzept:

- Generell höhere bauliche Dichte im Vergleich zur Variante 1
- Neubau des gemeinsamen Gebäudes für VHS, Bibliothek + Gemeindezentrum (Optional) als bauliches Pendant zum Rathaus
- Möglichkeit der räumlichen Verzahnung der Vorplätze des Rathauses und des Neubaus als Begegnungs- und Treffpunkt
- Arrondierung der vorhandenen Bebauungsstruktur durch straßenbegleitende offene Bauweise entlang der Straße Müllershörn
- Bauweise mit drei bis vier Vollgeschossen und gewerblicher Erdgeschossnutzung

Baustein „Neues Zentrum“
Variante 2b

Baustein „Neues Zentrum“
(Prüfauftrag Lenkungsgruppe)

Baustein „Blumenwiese und ZOB“

Entwicklungsflächen:

- Fläche 1: heutiger ZOB-Stand
- Fläche 2: landwirtschaftlich genutzte Fläche sog. Blumenwiese
- Fläche 3: untergenutzte Grünfläche am Eiderkamp

Baustein „Blumenwiese und ZOB“:
Variante 1 (Eigenplanung famila)

<u>Entwicklungskonzept:</u>

- Ansiedlung von ALDI und Markant in einen einzelnen Neubau
- Entwicklung einer straßenabgewandten Bebauungsstruktur
- Anordnung der Stellplätze zwischen Eiderkamp und den Märkten

Baustein „Blumenwiese und ZOB“: Variante 2

<u>Entwicklungskonzept:</u>

Ansiedlung ALDI und Markant in zwei separaten Neubauten

<u>städtebauliche Zielsetzung:</u>

- Entwicklung straßenbegleitender Bebauungsstrukturen
- straßenabgewandte Anordnung der Stellplätze
- Umgestaltung der Kreuzung Eiderkamp/Müllershörn z.B. in einen Kreisverkehr zur sicheren Abwicklung der Verkehre und Gewährleistung eines stetigen Verkehrsflusses (Reduzierung der Geschwindigkeit)
- Zusätzlich (Optional) Ansiedlung ergänzender Einzelhandels- und/oder Dienstleistungsbranchen auf gegenüberliegender Straßenseite

Baustein „Blumenwiese und ZOB“: Variante 3

<u>Entwicklungskonzept:</u>

Ansiedlung ALDI und Markant in zwei einzelnen Märkten

<u>städtebauliche Zielsetzung:</u>

- Entwicklung straßenbegleitender Bebauungsstrukturen
- Anordnung der Stellplätze zwischen den Märkten und im Süden des Gründstückes
- Umgestaltung der Kreuzung Eiderkamp/Müllershörn z.B. in einen Kreisverkehr zur sicheren Abwicklung der Verkehre und Gewährleistung eines stetigen Verkehrsflusses (Reduzierung der Geschwindigkeit)
- Zusätzlich (Optional) Entwicklung einer gemischt genutzten und kleinteiligen Bebauungsstruktur auf gegenüberliegender Straßenseite

Baustein „Wasserlauf der Flintbek“:

Bestand (Auszug)

- Im Moment nicht gestaltete und untergenutzte Freiflächen im Zentrum der Gemeinde

Baustein „Wasserlauf der Flintbek“:

Variante 1

Entwicklungskonzept:

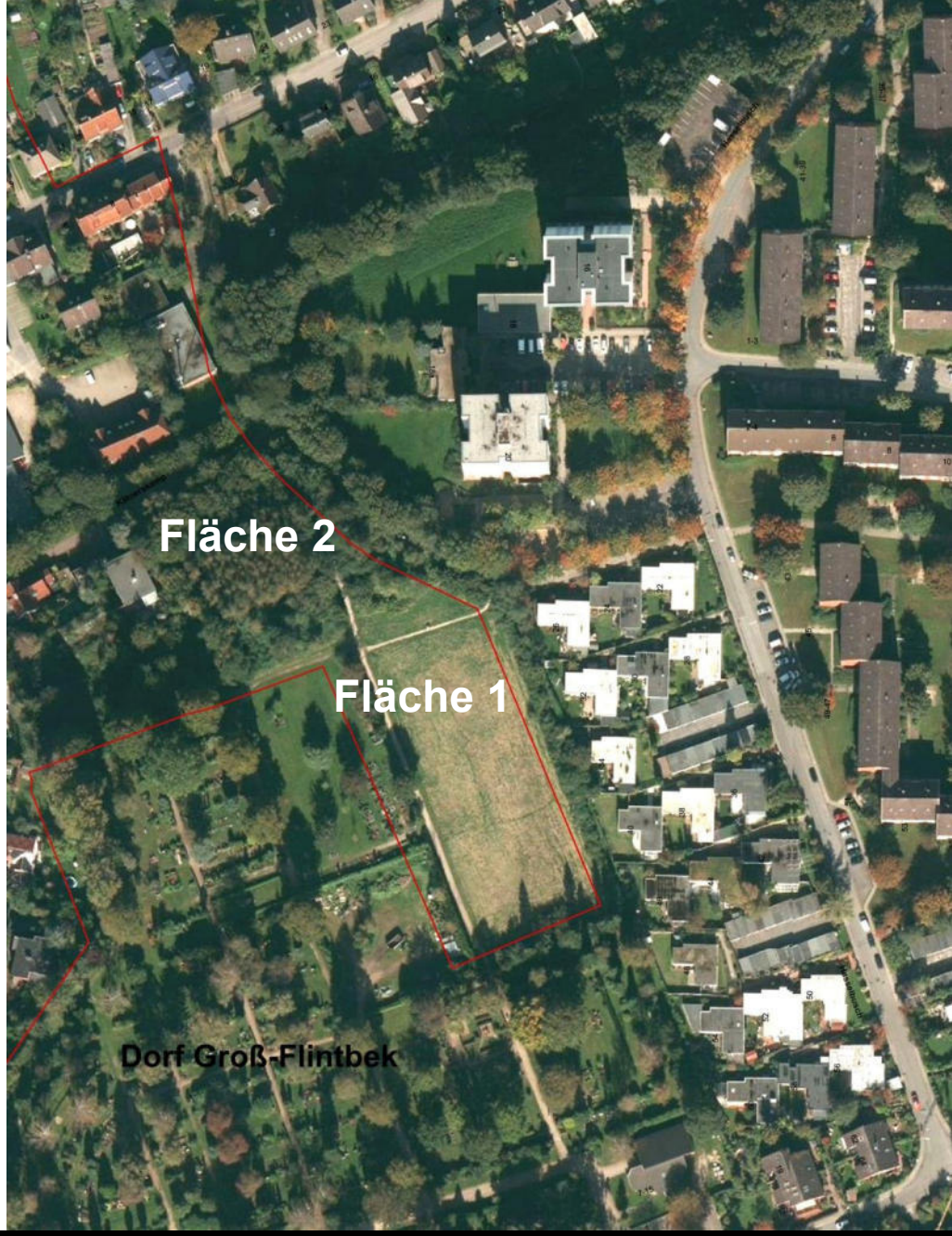
- Öffnung des Bereich durch Führung eines Geh-und Radweges mit Sitz-und Verweilmöglichkeiten entlang der Flintbek
- Ergänzend Gestaltung von offenen und sonnigen Flächen mit kleinteiligen Begegnungsräumen wie z.B. Spielplätzen

Baustein „Wasserlauf der Flintbek“:
Variante 2

Baustein „Randbereich Friedhof“: Bestand

<u>Entwicklungsflächen:</u>

- Fläche 1: Ebene Freifläche in Nachbarschaft einer Kettenhausbebauung
- Fläche 2: Waldähnliche Freifläche mit nach Süden ansteigender Topographie



Baustein „Randbereich Friedhof“: Variante 1

<u>Entwicklungskonzept:</u>

- Entwicklung von alters- und familiengerechtem Geschosswohnungsbau

<u>städtebauliche Zielsetzung:</u>

- Entwicklung einer hofähnlichen und kleinteiligen Bebauungsstruktur
- Bauweise mit zwei bis drei Vollgeschossen
- Gestaltung von privaten und gemeinschaftlich nutzbaren Freiräumen
- Erhalt Baumbestand am Kätnerskamp

Baustein „Randbereich Friedhof“: Variante 2

<u>Entwicklungskonzept:</u>

- Entwicklung von alters- und familiengerechtem Geschosswohnungsbau

<u>städtebauliche Zielsetzung:</u>

- Zusätzlich Entwicklung einer an die Topographie angepassten Bebauungsstruktur am Kätnerskamp
- unter Integration des erhaltenswerten Baumbestandes
- Bauweise mit zwei bis drei Vollgeschossen

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

VU und IEK "Ortszentrum" Flintbek

Anlage 8: Auswertung 1. Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Beteiligungszeitraum: 18. November 2015 bis 18. Dezember 2015

TÖB	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
Gemeinde Molfsee die Bürgermeisterin	Da Belange nicht betroffen sind, wird keine Stellungnahme abgegeben.	keine Belange im Gebiet
Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein	Es gibt keine Bedenken.	keine Bedenken
Stadtwerke Kiel	Grundsätzlich keine Bedenken. Hinweis auf Mindestabstände zu den vorhandenen Versorgungsleitungen.	Hinweise berücksichtigen
Deich- und Hauptsielverband Dithmarschen Wasser- und Bodenverband Eider am Schulensee	Beachtung der Satzung des Wasser- und Bodenverbandes (insbesondere § 6) Vorfluter Flintbek / 12 verläuft durch das Gebiet (siehe Karte) Sollten infolge von Bebauung erhöhte Abflussspenden aus Oberflächen und Abwasser die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlage überschreiten, sind weitere Schritte von der Gemeinde zu	Hinweise berücksichtigen
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Straßenverkehrsbehörde	Es bestehen unter folgenden Bedingungen keine Bedenken: bauliche Veränderungen an Landes- und Kreisstraßen sind mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein abzustimmen	Abstimmung bzgl. L307
Industrie- und Handelskammer Kiel	Es bestehen derzeit keine Bedenken.	keine Bedenken
Handwerkskammer Flensburg	Die sich während des Verfahrens ergebenen Konsequenzen sollten frühstmöglich mit den Grundstückseigentümern und Gewerbetreibenden besprochen werden. Kenntnisse der Gewerbetreibenden für den Standort sollten genutzt werden. Bei Umbaumaßnahmen im Straßenraum ist eine enge Abstimmung mit den betroffenen Akteuren von Nöten. Finanzielle Konsequenzen für die Betroffenen sollten frühzeitig erläutert werden. Finanzielle Belastung sollte auf ein Minimum reduziert werden.	Hinweise berücksichtigen
Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten Kampfmittelräumdienst	Im Gebiet sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Erschließungsmaßnahmen und Straßenbau ist die vorgesehene Fläche auf Kampfmittel untersuchen zu lassen.	Hinweise berücksichtigen
Amt Flintbek Gemeinde Böhnhusen und Schönhorst	Keine Anregungen	keine Bedenken
Landeshauptstadt Kiel Stadtplanungsamt	Belange werden zurzeit nicht berührt. Zur Kenntniss laufende Verfahren: Interkommunale Entwicklung eines Windparks Kiel-Flintbek Bereichsplanung des Kieler Südens (Kiel-Meimersdorf) - mögliche Auswirkungen auf die Planungen in Flintbek sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abzusehen	keine Belange im Gebiet
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr	Das Lesen von Plänen und Texten ist digital mehr als unübersichtlich. Selbst ausgedruckte Exemplare in Papierform sind aufgrund von anfallenden Kosten nicht hinnehmbar. Es wird um die Zuschickung von zwei Ausfertigungen in Papierform gebeten.	keine Bedenken
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Es gibt keine Einwände oder Bedenken bezüglich des Vorhabens	keine Bedenken
Landesamt für Landwirschaft, Umwelt und ländlcihe Räume	Es wird um eine Berücksichtigung der gewerblichen Schallimmissionen durch die vorhandenen Supermärkte gebeten.	Hinweise berücksichtigen
Seniorenbeirat der Gemeinde Flintbek	Fördermittel sollten bestmöglich für die behebung der ermittelten Probleme eingesetzt werden. Planer sollten so früh wie möglich die Rahembedingungen mitgeteilt werden. Das Planen des Ortszentrum sollte höchste Priorität haben, dabei sollte der historische Ortskern und die Wegeverbindung eine große Bedeutung spielen. Bürgersteiggestaltung für den Lassenweg, Eiderkamp, Müllershörn, Kätnersweg, Rosenberg und Dorfstraße. Verbindung zwischen den Ortsteilen von Flintbek soll gestärkt werden. Umsteigemöglichkeiten zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln werden den Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht gerecht. Eiderkamp im Kreuzungsbereich Müllershörn, der Rosenberg und die Dorfstraße stellen eine Barriere bei der Querung dar hier sollten verkehrsberuhigende Maßnahmen und barrierefreie Gestaltung konzipiert werden. Schaffung eines barrierefreien Zentrums. Ausweisung von Tempo-30 Zonen Verbreiterung der Gehwege Verbesserung der Mobilität für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen. Bessere Verknüpfung der Ortsteile Kleinflintbek und Voorde mit dem Ortszentrum. Neues Beleuchtungskonzept für Straßen und Gehwege die teilweise falsch ausgeleuchtet sind. räumliche Trennung zwischen Busumsteigeplatz und Bahnhof hinderlich!!! Keine Aufenthaltsqualität, fehlende Verknüpfung zwischen dem Einzelhandel, fehlende Begrünung [illegible]	Hinweise berücksichtigen
Kreis RB - Bauaufsicht und Denkmalschutz	Es ist davon auszugehen, dass Kulturdenkmale betroffen sind. --> Novellierung, derzeit keine Liste verfügbar Wenn gesetzlichen Kriterien erfüllt sind ist ein Objekt automatisch ein Kulturdenkmal. Veränderung und Vernichtung eines Kulturdenkmals erfordern die Genehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde. Außerdem ist frühzeitig zu untersuchen, ob und wie sich Veränderungen auf ein Kulturdenkmalauswirken können.	Hinweise berücksichtigen
Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein	Es bestehen keine Bedenken. Hinweis auf §15 DSchG	keine Bedenken
Deutsche Telekom Technik GMBH	Es bestehen keine Bedenken. Sollten Telekommunikationsanlage im Zuge der Sanierung betroffen sein sind nach §150 BauGB die entstehenden Kosten zu erstatten. Es wird um eine rechtzeitige Informations bezüglich des zeitlichen Ablaufs der Maßnahmen gebeten.	keine Bedenken
Finanzministerium des Landes Schleswig-Holstein Referat Gebäudemanagement	Nicht zuständig. Weitergeleitet an die GMSH das Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR	Nicht zuständig. Weitergeleitet an die GMSH das Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR
Schleswig-Holstein Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr	Nimmt erst mit dem erhalt von Plänen in Papierform stellung	Nimmt erst mit dem erhalt von Plänen in Papierform stellung
Amt Molfsee Gemeinde Rumohr	Belange werden nicht berührt.	keine Belange

TÖB	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
Schleswig-Holstein Netz	Keine Versorgungsleitungen im Untersuchungsgebiet vorhanden	keine Belange
Eisenbahn-Bundesamt	es gilt für die Bahnalagen: In Plänen farblich zu gestalten. Eisenbahnrechtliches Fachplanungsprivilig (§38 BauGB) Es liegen keine Planrechtverfahren vor, die Auswirkungen auf die Umgebung und Zweckbestimmung haben könnten. Durchführung von Sanierungsmaßnahmen auf den Bahnflächen bedürfen der Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes und der DB AG Das Eisenbahn-Bundesamt ist nicht Eigentümer der Flächen und Liegenschafts- und Anlagebestände werden nicht aufgeführt. die DB AG (DB Immobilien Region Nord, Hammerbrookstraße 44, 20097 Hamburg) ist zu beteiligen.	DB Immobilien ist zu beteiligen
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	Es bestehen keine Bedenken.	keine Belange im Gebiet
Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein Untere Forstbehörde Dezernat 54	Es sind keine Waldflächen nach § 2 Abs 1. Landeswaldgesetz betroffen und somit werden die Belange der Behörde nich berührt.	keine Belange
GMSH (Gebäudemanagement Schleswig-Holstein)	Es sind keine Landesliegenschaften betroffen. Es Bestehen keine Bedenken. Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstlesitungen der Bundeswehr ist zu beteiligen.	keine Belange ABER: Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstlesitungen der Bundeswehr ist zu beteiligen
Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein Obere Denkmalschutzbehörde	Übermittelt auf Nachfrage einen Plan mit gekennzeichneten Punkten und Gebäuden die unter den archeologischen Denkmalbestand fallen.	Hinweise berücksichtigen

VU und IEK "Ortszentrum" Flintbek
Anlage 9: Auswertung 2. Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange
Beteiligungszeitraum: 1.11.2017 bis 4.12.2017

TöB	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung
Landeshauptstadt Kiel Stadtplanungsamt	Fokus auf das zentralörtliche System und den Einzelhandel fehlt, die Abstimmungspflicht mit dem Zentralort (Grundsatz 2.2.5 (G1) des LEP) bisher nicht erfolgt (auch nicht im Zusammenhang mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 41): S. 11: Flintbek wird als "zentraler Ort" bezeichnet - nicht korrekt, da Flintbek als Stadtrandkern II. Ordnung entweder ein "Ländlicher Zentralort" oder ein "zentraler Ort der untersten Stufe" ist. Daraus den Schluss zu ziehen, dass Flintbek die Versorgung auch für die weiteren Amtsgemeinden übernimmt, bez. übernehmen kann, ist jedoch nicht im Sinne des LEP. Sowohl ein Stadtrandkern II. Ordnung als auch ein ländlicher Zentralort übernehmen i.d.R. die Versorgung nur für das eigene Gemeindegebiet. S. 34: Klären, was unter dem Begriff "Nahversorgungsfunktionen im engeren Sinne" zu verstehen ist. S. 55: Aldi/Markant werden gemäß der Formulierung großflächige Betriebe - dies widerspricht der regionalplanerischen Abstimmung und den Zielen/Grundsätzen der Raumordnung Verweis auf Stellungnahme der Landeshauptstadt Kiel zur 1. Änderung des vorhabenbezogenen B-Plans Nr. 41 (Vergößerung Edeka-Markt): Beteiligung zum "Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Flintbek" fehlt, dadurch keine Ermittlung schädlicher Auswirkungen u.a. auf die zentralen Versorgungsbereiche der Landeshauptstadt Kiel, keine Größenangaben über die geplanten Einzelhandelsbetriebe, Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches fraglich	Nach Abwägung für nicht relevant befunden; keine Berücksichtigung
Kreis RB - Bauaufsicht und Denkmalschutz	Grundsätzlich keine Einwände bzgl. Nachverdichtung in zweiter Reihe mit Wohngebäuden (v.a. im Kätnerskamp): Bearbeitung der Denkmalliste noch nicht abgeschlossen - evtl. befinden sich weitere Baudenkmale im Planungsbereich (z.B. Kätnerskamp 30 oder 18), zusätzlich energetische Sanierungsmaßnahmen ggf. mit negativen Auswirkungen auf die Fassadengestaltung	Hinweise berücksichtigen
Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein	Es gibt keine Bedenken.	keine Bedenken
Deich- und Hauptsielverband Dithmarschen Wasser- und Bodenverband Eider am Schulensee	Beachtung der Stellungnahme vom 8.7.2015 gefordert: Beachtung der Satzung des Wasser- und Bodenverbandes (insbesondere § 6) Vorfluter Flintbek / 12 verläuft durch das Gebiet (siehe Karte) Sollten infolge von Bebauung erhöhte Abflussspenden aus Oberflächen und Abwasser die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlage überschreiten, sind weitere Schritte von der Gemeinde zu bezahlen.	Hinweise berücksichtigen
Landeskriminalamt Schleswig-Holstein, Kampfmittelräumdienst	Es gibt keine Bedenken.	keine Bedenken
Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein Obere Denkmalschutzbehörde	Keine Auswirkungen auf archäologische Kulturdenkmale festzustellen Bereich der überplanten Fläche aber im archäologischen Interessensgebiet, daher archäologische Substanz möglich	keine Bedenken
GMSH (Gebäudemanagement Schleswig-Holstein)	Es gibt keine Bedenken.	keine Bedenken
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie	Es gibt keine Bedenken.	keine Bedenken
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Es gibt keine Bedenken.	keine Bedenken
IHK zu Kiel	zugrundeliegende Einzelhandelskonzept ohne Aussage zu Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche benachbarter Orte Aussage aus Einzelhandelskonzept: im Lebensmitteleinzelhandel keine Erweiterung ohne Verdrängung möglich Durch Standort auf der Blumenwiese weitere Wege für Bewohner nördlicher Siedlungsbereiche und Lebensmittelnahversorgung in Kleinflintbek unwahrscheinlich	Hinweise berücksichtigen

BIG Städtebau GmbH

„Ortszentrum“ Flintbek:

Vorbereitende Untersuchungen / Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

23. November 2017

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

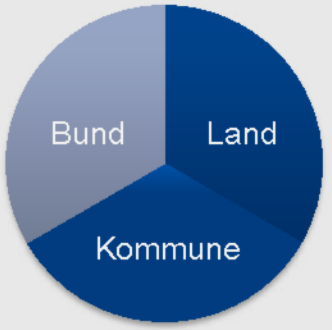
SH Schleswig-Holstein Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration

www.big-staedtebau.de

1. Städtebauförderung
2. Vorbereitende Untersuchungen
3. Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK)
4. Allgemeine Informationen zum Sanierungsverfahren
5. Fragen

1.
Städtebauförderung

- **Ziel:**
  Bund und Länder unterstützen die Gemeinden bei der Bewältigung komplexer stadtentwicklungspolitischer Aufgaben



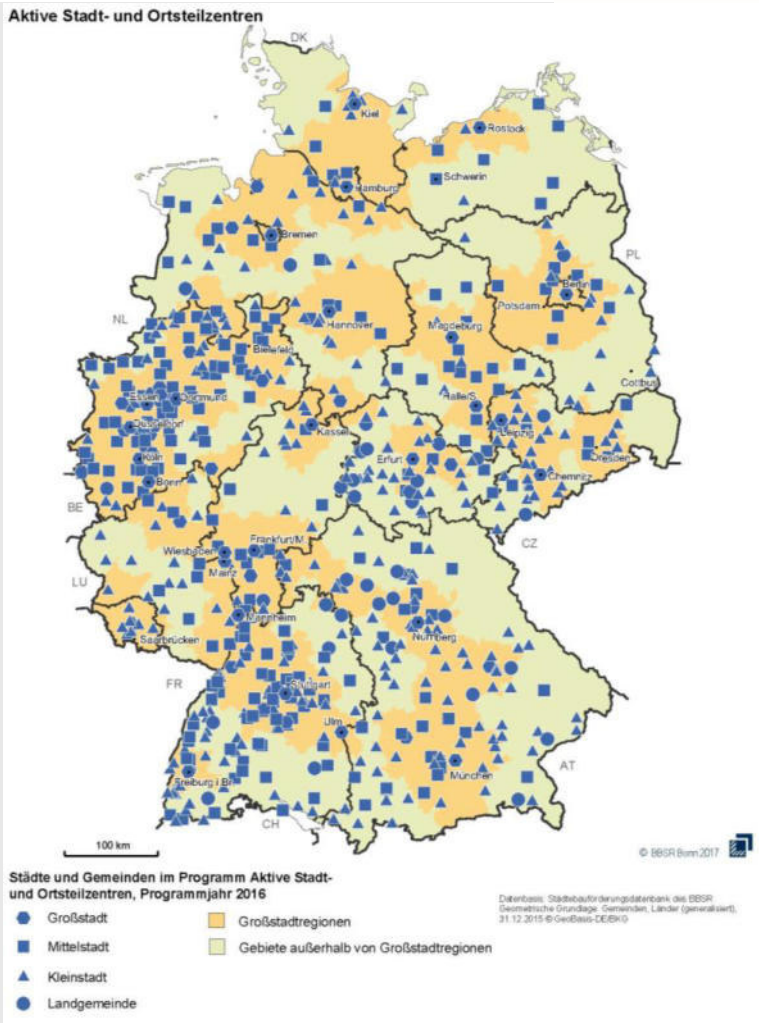
- **Finanzierung:**
  3/3 Förderung - Mittel des Bundes werden durch Mittel der Länder und der Kommunen ergänzt.

- **Förderkulissen**:
  - „Soziale Stadt“
  - „Stadtumbau Ost/Stadtumbau West“
  - **„Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“**
  - „Städtebaulicher Denkmalschutz“
  - „Kleinere Städte und Gemeinden“
  - „Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen“
  - „Investitionspakt“

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und Gemeinden

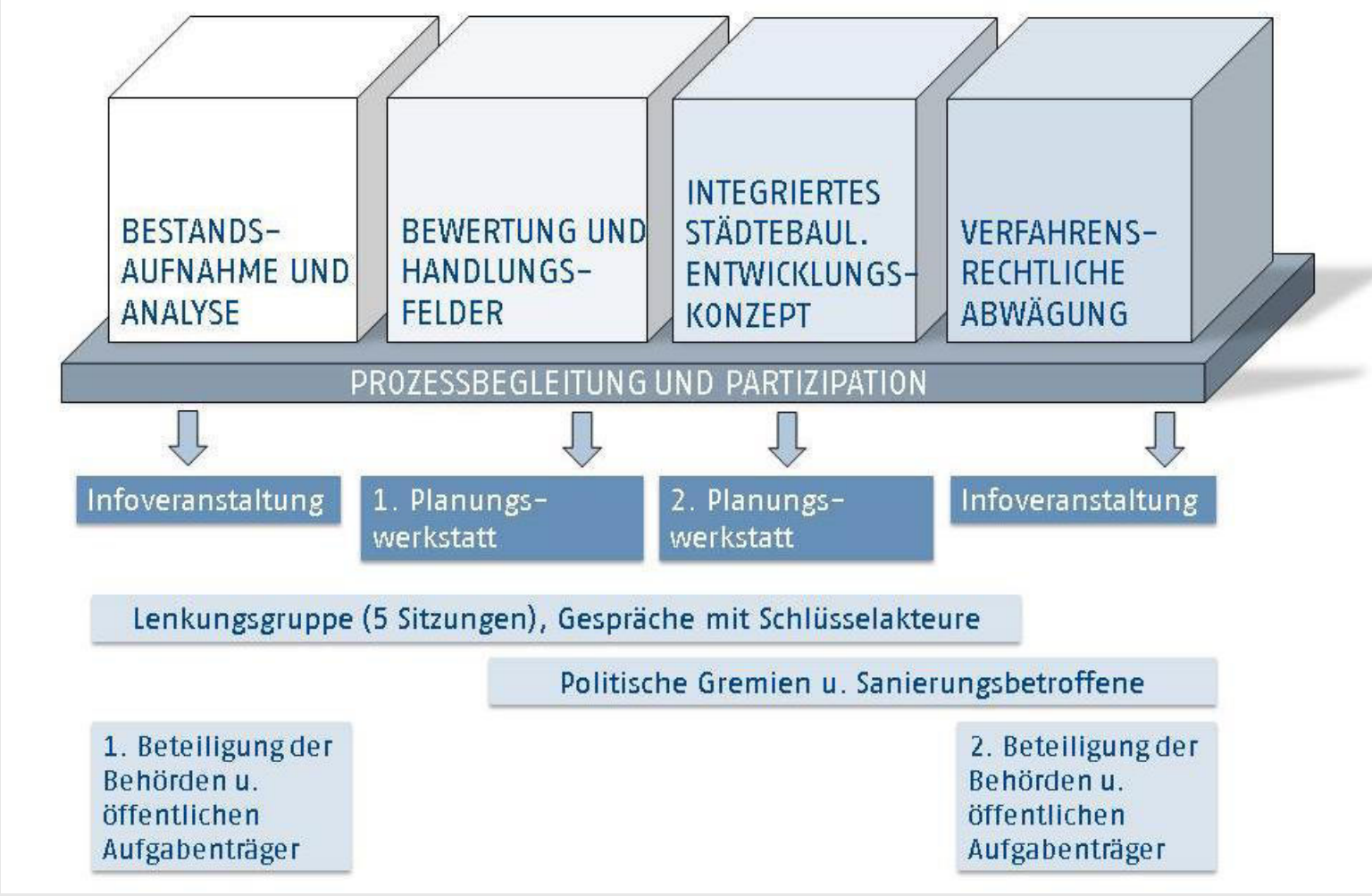
- **Ziel** der Förderkulisse „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“:
  - Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit
  - Aufwertung des öffentlichen Raums
  - Stadtbaukultur
  - Stadtverträgliche Mobilität
  - Partnerschaftliche Zusammenarbeit

- **Voraussetzung** der Förderung
  - „Vorbereitende Untersuchungen“ nach § 141 BauGB
  - In SH: Erstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept



2.
Vorbereitende Untersuchungen

Prozessablauf



Ausgangspunkt: Bestandsaufnahme & Bewertung

Bestandsaufnahme → **Bestandsanalyse** → **Mängel-Konfliktplan**
Chancen-Potenzialplan

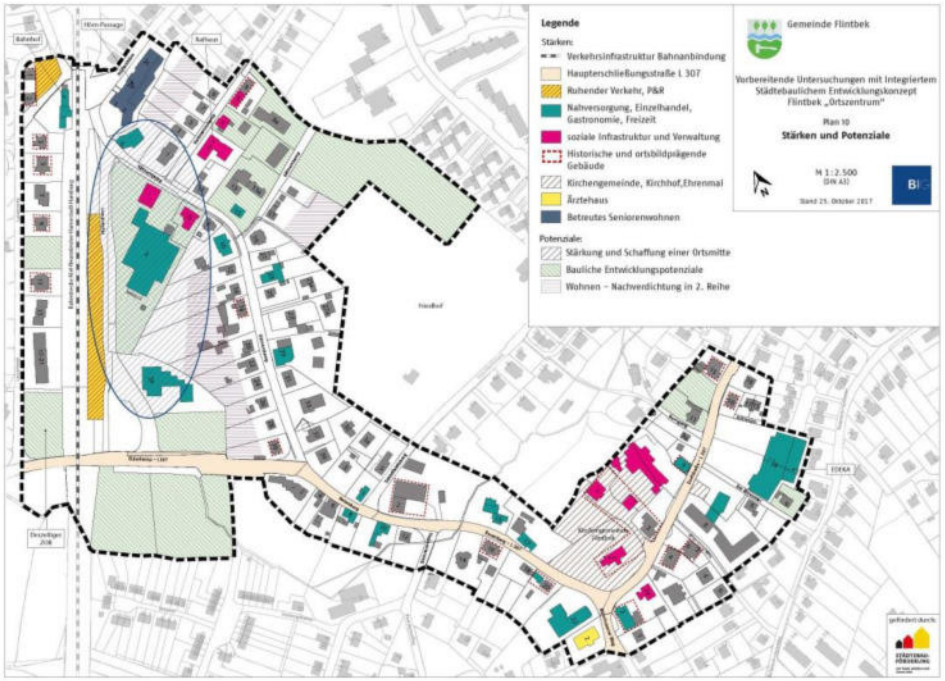
Untersuchungsfelder :

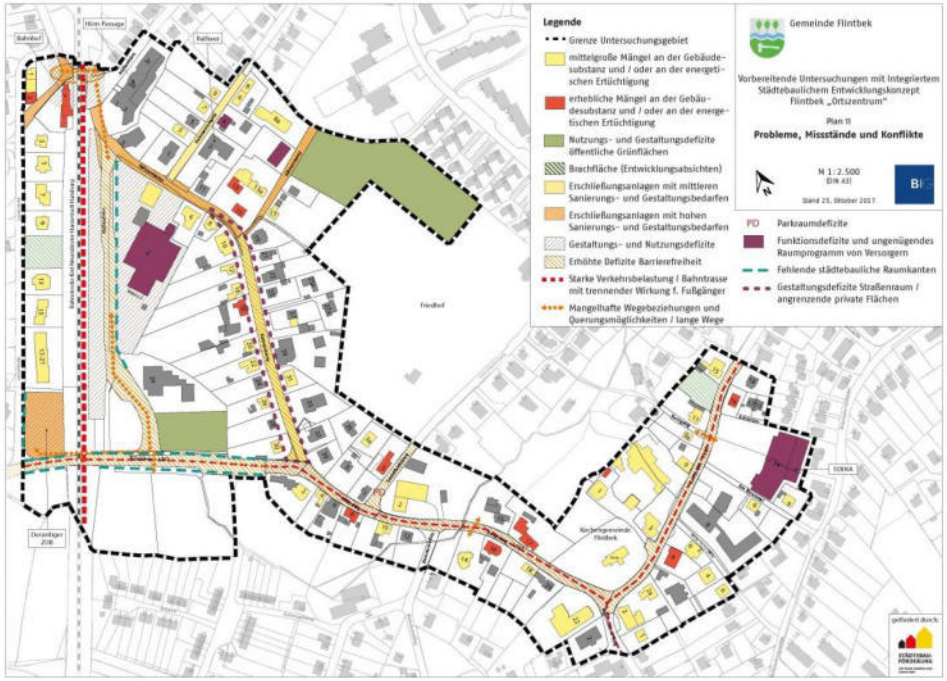
- Bebauungsstruktur und Gebäudezustand
- Bevölkerungsstruktur
- Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur
- Nutzungsstruktur und Freizeitangebote
- Freiräume, Wohnumfeld und Umwelt
- Soziale und technische Infrastruktur
- Verkehr und Erschließung

Zusammenfassende Bewertung

Mängel und Potenziale

Nachweis des Vorhandenseins städtebaulicher Missstände





3.
Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK)

Leitbild:

Flintbek 2030 ist ein sehr beliebter Wohnstandort für Alt und Jung, der sich durch eine gute Versorgungssituation, ein aktives und vielseitiges Gemeindeleben sowie ein attraktives und grünes Umfeld auszeichnet.

Übergeordnete Entwicklungsziele:

- Herstellung einer städtebaulichen, funktionalen und gesellschaftlichen Mitte
- Sicherung Flintbek als Versorgungsstandort mit überörtlicher Bedeutung
- Aufwertung des Umfeldes und Schaffung attraktiver Begegnungs- und Aufenthaltsorte für Jung und Alt
- Stärkung des Gemeindelebens und der Ortsidentität
- Behebung der städtebaulichen, funktionalen und strukturellen Missstände
- Nutzung von Baulandpotenzialen zur Standortsicherung
- Bereitstellung verschiedener Wohnformen
- Verbesserung der Mobilität

3. Aufbau des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (IEK)

Handlungsfelder:

- HF 1: Handel, Handwerk und Dienstleistungen
- HF 2: Ortsgestalt und Baukultur
- HF 3: Verkehr, ÖPNV und Mobilität
- HF 4: Grün- und Freiflächen
- HF 5: Wohnen, Bauen und Gebäudebestand
- HF 6: Soziale Infrastruktur, Kultur und Freizeit
- HF 7: Mitwirkung und Kooperation

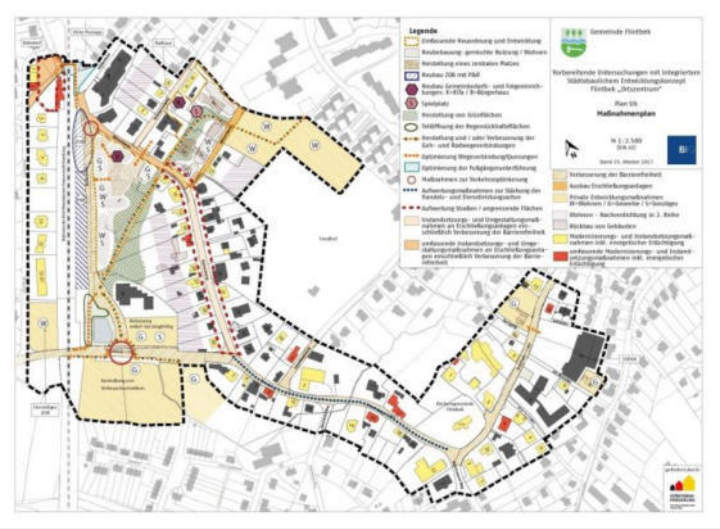
Grundsätzliches

- Die Maßnahmen sind Handlungsansätze zur Erreichung der Entwicklungsziele.
- Die Maßnahmen werden so konkret wie möglich und so flexibel wie möglich entwickelt.
- Die Detaillierung und Umsetzung der privaten Maßnahmen erfolgt in Abstimmung mit den Akteuren, z.B. mit Eigentümern

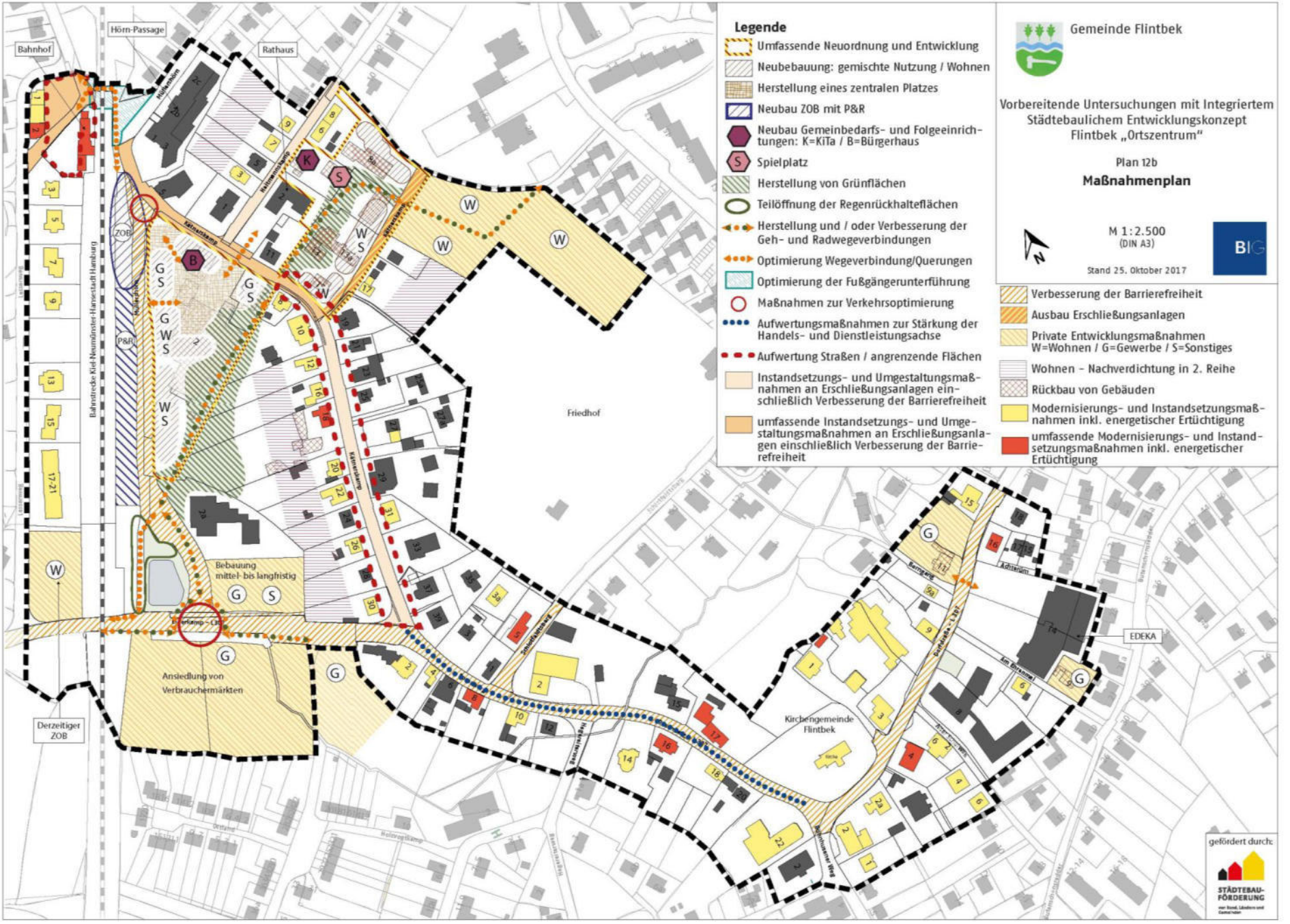
- *Maßnahmen werden in einem sogenannten Maßnahmenplan verortet*

Das IEK stellt den **Rahmen** für die zukünftige Entwicklung Flintbeks dar:

- **Konkretisierung von Maßnahmen** im weiteren Verfahren u.a. durch städtebauliche Wettbewerbsverfahren, B-Pläne, Ausführungsplanung etc.
- **Partizipation** der Bevölkerung, der Betroffenen, der Politik, der öffentlichen Aufgabenträger und des Sanierungsbeirats während des gesamten Sanierungsverfahrens



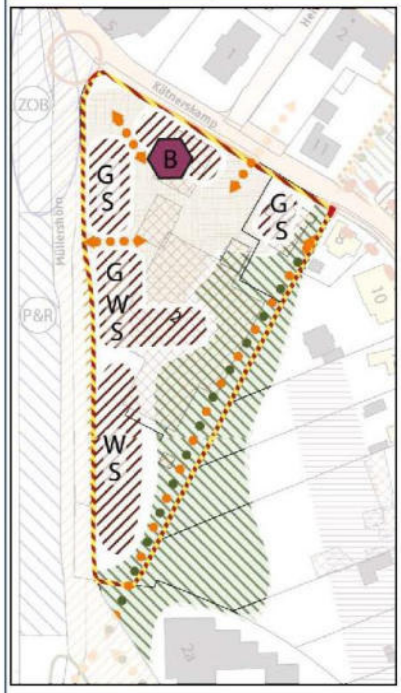
- **Das Konzept besteht aus einem Plan und einem Textteil.**
- **Kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen**
- **Beinhaltet öffentliche und private Maßnahmen**


Legende
Umfassende Neuordnung und Entwicklung
Neubebauung: gemischte Nutzung / Wohnen
Herstellung eines zentralen Platzes
Neubau ZOB mit P&R
Neubau Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen: K=KiTa / B=Bürgerhaus
Spielplatz
Herstellung von Grünflächen
Teilöffnung der Regenrückhalteflächen
Herstellung und / oder Verbesserung der Geh- und Radwegeverbindungen
Optimierung Wegeverbindung/Querungen
Optimierung der Fußgängerunterführung
Maßnahmen zur Verkehrsoptimierung
Aufwertungsmaßnahmen zur Stärkung der Handels- und Dienstleistungsachse
Aufwertung Straßen / angrenzende Flächen
Instandsetzungs- und Umgestaltungsmaßnahmen an Erschließungsanlagen einschließlich Verbesserung der Barrierefreiheit
umfassende Instandsetzungs- und Umgestaltungsmaßnahmen an Erschließungsanlagen einschließlich Verbesserung der Barrierefreiheit
Gemeinde Flintbek
Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem Städtebaulichem Entwicklungskonzept Flintbek „Ortszentrum“
Plan 12b
Maßnahmenplan
M 1:2.500
(DIN A3)
Stand 25. Oktober 2017
BIG
Verbesserung der Barrierefreiheit
Ausbau Erschließungsanlagen
Private Entwicklungsmaßnahmen W=Wohnen / G=Gewerbe / S=Sonstiges
Wohnen - Nachverdichtung in 2. Reihe
Rückbau von Gebäuden
Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen inkl. energetischer Ertüchtigung
umfassende Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen inkl. energetischer Ertüchtigung
Bahnhof
Hörn-Passage
Rathaus
Bahnstrecke Kiel-Neumünster-Hamburg
ZOB
P&R
Friedhof
Bebauung mittel- bis langfristig
Ansiedlung von Verbrauchermärkten
Derzeitiger ZOB
Kirchengemeinde Flintbek
EDEKA
gefördert durch:
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG

Grundsätzliches zu den Maßnahmenblättern

HF 2: Ortsgestalt und Baukultur

Maßnahme 2.1.	Neue Ortsmitte - Konversion Kätnerskamp Nr. 2-4 (Famila-Markt)



Mit dem Rückbau des Famila-Marktes ist die Notwendigkeit der Konversion dieser Brachfläche gegeben. Gleichzeitig besteht die Möglichkeit dieses zentral liegende und großflächige Grundstück einer neuen Entwicklung zuzuführen. Damit wird das Areal einen großen Beitrag zur „Schaffung einer neuen Ortsmitte" darstellen, die bereits im Rahmen der „Zukunftswerkstatt Flintbek 2030" thematisiert wurde. Dabei geht es auch darum, die Ortsidentität zu fördern, indem die gesellschaftliche Mitte gestärkt wird. Daher verfolgt die Neuentwicklung dieses Areals mehrere Zielstellungen in unterschiedlichen Themenfeldern.

Die konkrete Verortung der Gebäude, des Platzes und des Grünzuges auf dem Grundstück wird im Rahmen der Projektentwicklung durch z. B. einen städtebaulichen Wettbewerb mit umfassender Bürgerbeteiligung festgelegt.

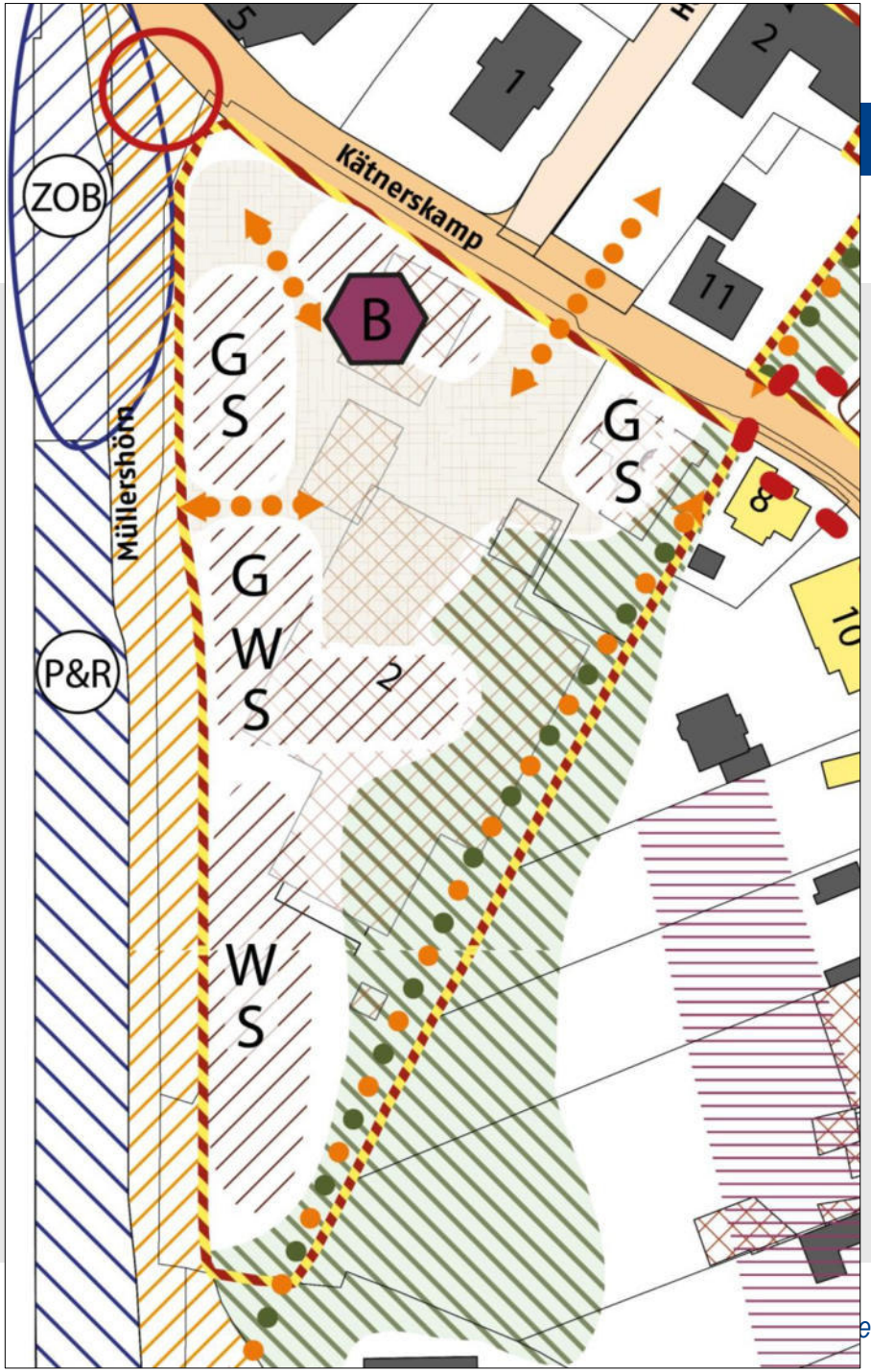
Verschiedene Vorschläge wurden bereits in Workshops, die im Rahmen der Erarbeitung des IEK stattfanden, mit den Bürgern diskutiert. Das städtebauliche Entwicklungskonzept zeigt wesentliche Prinzipien und Zielsetzungen auf, die im späteren Verfahren detailliert und ausgestaltet werden. Die Sichtbeziehungen zwischen dem Platz und dem Straßenraum müssen gegeben sein, damit dieser belebt wird. Grundsätzlich ist vorgesehen, die derzeit vorhandenen Gebäude auf dem Grundstück komplett zurückzubauen. Gleiches gilt für das Gebäude der Bücherei. Vorstellbar ist alternativ aber auch, dass diese beiden Gebäude bestehen bleiben und sich in das Gesamtkonzept einfügen. Dazu könnten die dortigen Nutzungen ausgelagert werden und stattdessen andere mit geringerem Raumprogramm angesiedelt werden. Ferner müssten die Gebäude modernisiert und instand gesetzt werden. Die Entscheidung ist im Rahmen der späteren Gesamtplanung zu treffen. Folgende Vorschläge und Zielsetzungen können als mögliche Aufgabenstellung für den durchzuführenden städtebaulichen Wettbewerb verstanden werden:

Weitere Handlungsfelder	HF 1: Handel, Handwerk und Dienstleistungen HF 3: Verkehr, ÖPNV und Mobilität HF 4: Grün- und Freiflächen HF 5: Wohnen, Bauen und Gebäudebestand HF 6: Soziale Infrastruktur, Kultur und Freizeit HF 7: Mitwirkung und Kooperation
Zielsetzung	▪ Beitrag zur Entwicklung einer kommerziellen, kulturellen und gesellschaftlichen Ortsmitte durch Kopplung verschiedener Nutzungen ▪ Stärkung der Ortsidentität ▪ Stärkung des Zusammenlebens, Förderung sozialer Aktivitäten, bürgerlichen Engagements sowie Freizeit und Ortskultur durch Schaffung von Räumen für Begegnung und Aktionen sowohl In- als auch Outdoor ▪ Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität durch Schaffung eines qualitätsvollen innerörtlichen Grünzugs ▪ Schaffung von senioren- und familiengerechtem Wohnraum
Zielgruppe	Alle Bürger in und um Flintbek
Akteur / Federführung	Gemeinde Flintbek
Priorität	Hoch
Realisierung	1. Grundstückserwerb durch die Gemeinde 2. Städtebaulicher Wettbewerb mit breiter Bevölkerungsbeteiligung 3. Aufstellung eines B-Plans 4. Ausführungsplanung 5. Nach Schließung des Famila-Marktes Rückbau 6. Veräußerung von Teilen des Grundstücks 7. Realisierung 8. Ggf. bei Verkaufsbereitschaft: weitere Ankäufe von Teilen angrenzender Grundstücke durch die Gemeinde zwecks Vergrößerung des Grünzuges
Umsetzungshorizont	Wettbewerbsverfahren ab 2018; Umsetzung nach Schließung des Famila Marktes
Kosten gemäß KoFi	1.860.000€ Grunderwerb, Bewirtschaftung: Mittel StBauFR 5.019.800€ Vorbereitung und Durchführung: Mittel StBauFR 1.500.000€ Durchführung: zusätzliche Eigenmittel Gemeinde n.n.€ Neubau für Wohnen und Gewerbe: private Investitionen

3. IEK: Maßnahmenvorstellung

Maßnahme: Neue Ortsmitte - Ziele

- Schaffung einer kommerziellen, kulturellen und gesellschaftlichen Mitte
- Stärkung der Ortsidentität
- Stärkung des Zusammenlebens, Förderung sozialer Aktivitäten, bürgerlichen Engagements durch Schaffung von Räumen für Begegnung und Aktionen (Indoor und Outdoor)
- Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität durch Schaffung innerörtlichen Grünanlage
- Förderung von kurzen Wegen für Fußgänger und Radverkehr
- Schaffung von senioren- und familiengerechtem Wohnraum

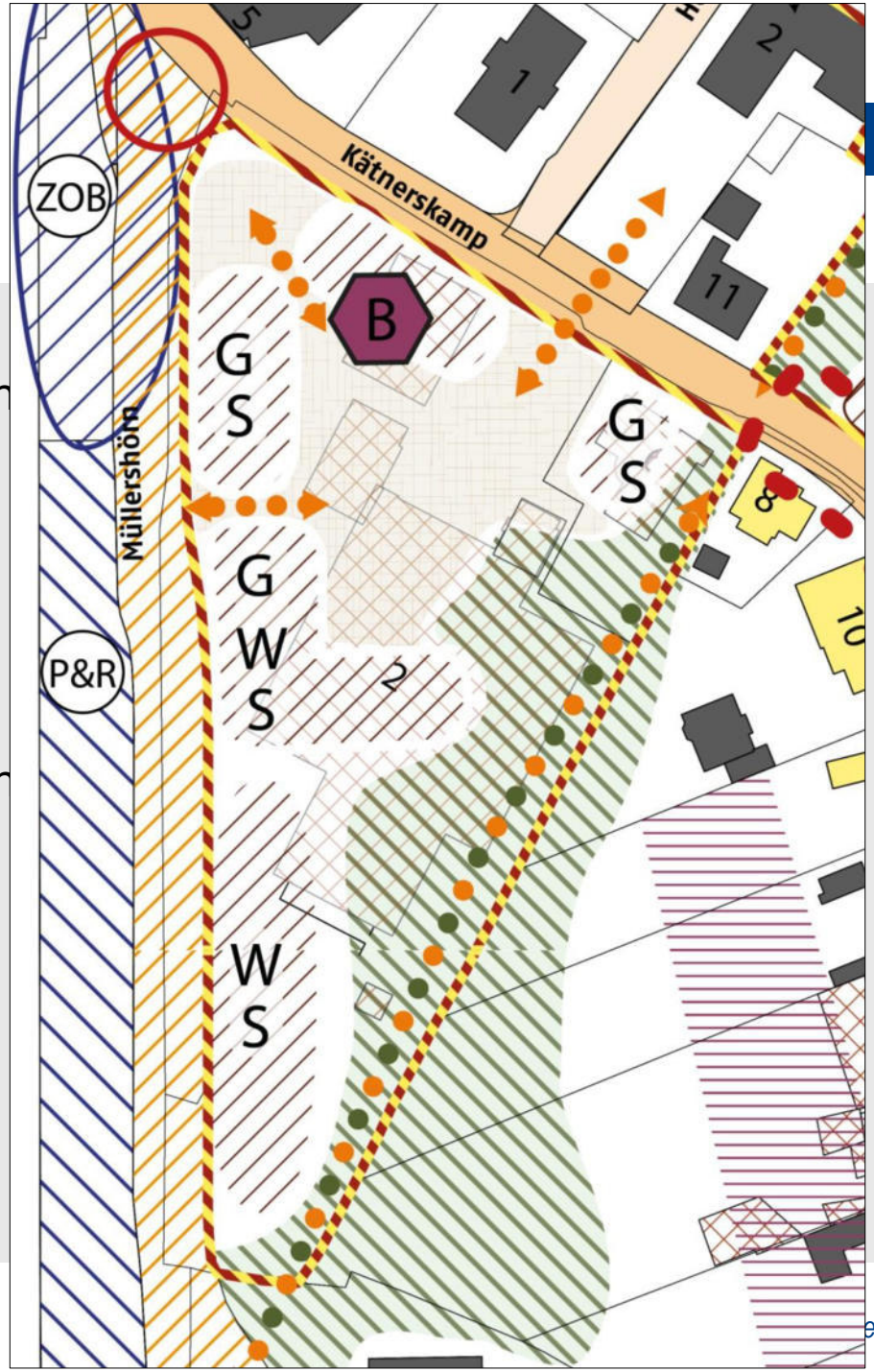


Maßnahme: Neue Ortsmitte

Wichtig: Die dargestellten Elemente (Gebäude, Platz etc.) sind **Platzhalter**, d.h. im weiteren Verfahren (**Wettbewerb**) werden Anordnung und Gestalt herausgearbeitet.

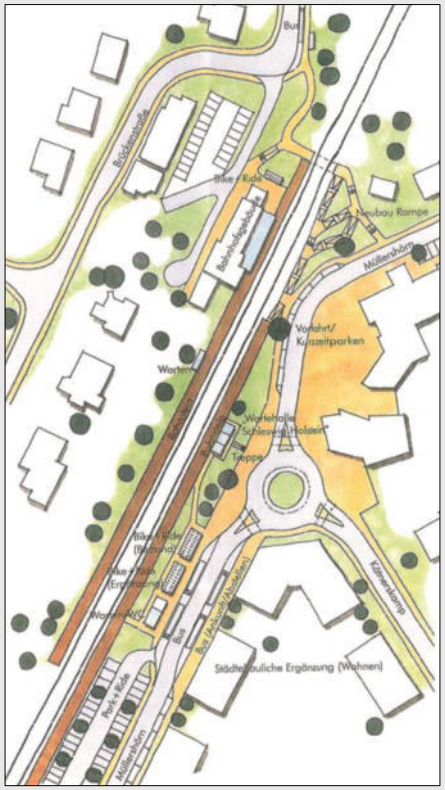
Einzelne Maßnahmen:

- Bürgerhaus in Kombination mit sozialen und kulturellen Nutzungen
- Zentraler Platz
- Grünzug mit Rad- und Fußweg, Spielplatz
- Wohngebäude mit verschiedenen Wohnformen, z.B. Seniorengerecht mit pflegetechnischen Einrichtungen
- Langfristig: Neubau einer Kita

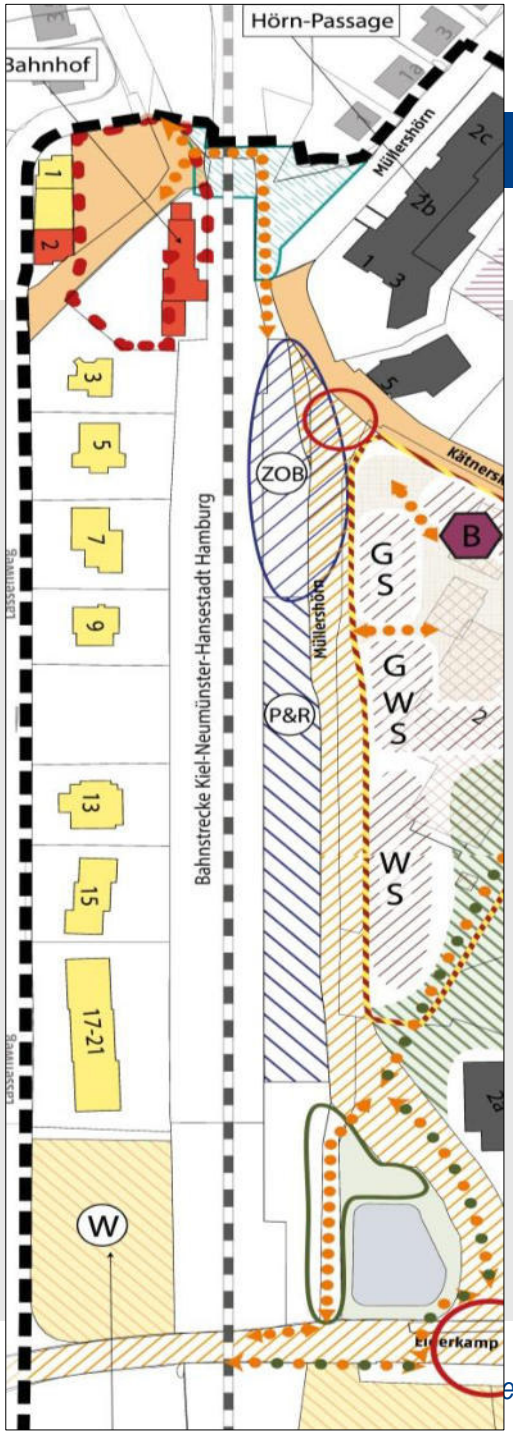


Maßnahme: Verlagerung des ZOB

- Verlagerung des ZOB (Planungsvorschläge von NAH.SH):
  - Neuer Busterminal
  - Aufwertung des P&R-Platzes
  - Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten
- Optimierung der Fußgängerunterführung durch verbesserte Wegeführung, Beleuchtung, ggf. Begrünung)
- Aufwertung des direkten Bahnhofsumfeldes und des Parkplatzes
- Anpassung der Verkehrsführung Kätnerskamp/Müllerhörn
- Verbesserung der Barrierefreiheit



Studie zur Verlagerung des ZOB (Quelle: NAH.SH)



Maßnahme: Straßen

Instandsetzung und Umgestaltung:

- Kätnerskamp und Stichstraße am Bahnhof mit umfassender Aufwertung, z.B. Begrünung, Gestaltungselementen
- Heitmannskamp

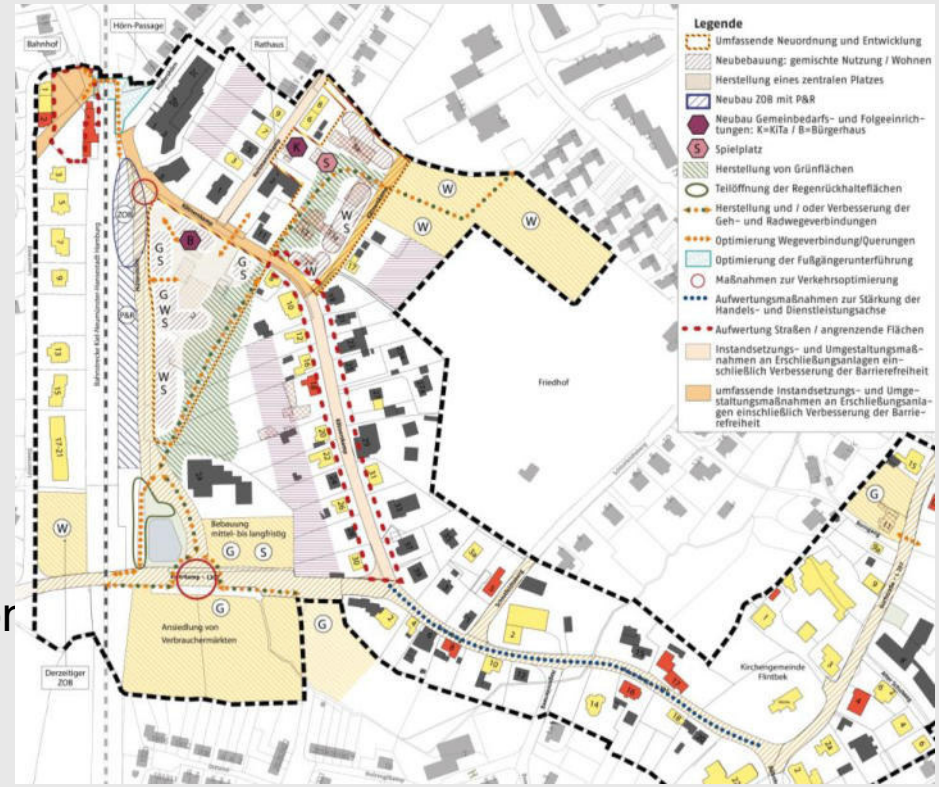
Ausbau der Stichstraße Kätnerskamp zwecks Erschließung des Neubaugebiets

Verbesserung der **Barrierefreiheit**:

- Müllershörn und in Verbindung mit Verlagerung ZOB
- Eiderkamp, Rosenberg, Dorfstraße

Aufwertung des Rosenbergs in Kooperation mit den Anliegern und Gewerbetreibenden

Herstellung von **Fuß- und/oder Radwegen**



Maßnahme: Wohnen

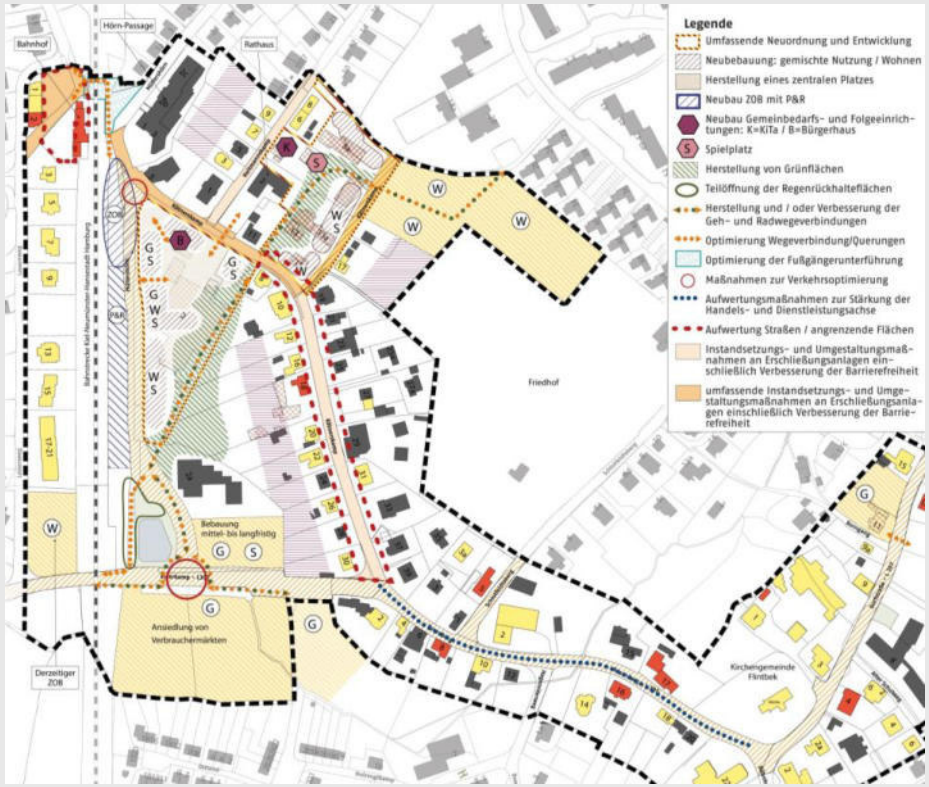
Nutzung von Wohnbaupotenzialen:

- Ehemaliger Friedhof
- Nachnutzung des heutigen ZOB
- Nachverdichtungspotenziale nutzen
- Neue Mitte

Angebot für Eigentümer: Bauen in **zweiter Reihe**

Berücksichtigung von verschiedenen **Wohnformen** für Senioren, Singles und Familien im Geschosswohnungsbau

Private **Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen** an Gebäuden



Private Baumaßnahmen - Gewerbe

Wichtig: die privaten Baumaßnahmen werden als Ergänzung des Konzepts dargestellt, d.h. es fließen keine Städtebaufördermittel in die Baumaßnahme.

- **Versorgermärkte am Eiderkamp** inkl. verkehrliche Lösung am Kreuzungspunkt Eiderkamp / Müllershörn (Kostenübernahme durch Private)

- Erweiterung des **EDEKA-**Marktes
- Ansiedlung eines **Drogeriemarktes**
- Optional: NUR bei Bedarf steht die **Grünfläche nördlich des Eiderkamps** für eine bauliche Gewerbeentwicklung zur Verfügung

Weitere Maßnahmen: Partizipation während des Umsetzungsprozesses

Sanierungsbeirat:

- Gremium aus gewählten Vertretern (Soziale Institutionen, Politik, Interessensverbänden etc.)
- Regelmäßige, öffentliche Sitzungen
- Informationsaustausch, Transparenz
- Beirat spricht Empfehlungen aus
- Aktivierung der Bürger und verschiedener Interessensgruppen
- Initiieren von und Unterstützen bei Veranstaltungen / Aktionen
- Entscheidet über Anträge an den Verfügungsfonds

Partizipation im Umsetzungsprozess:

- Wettbewerbsverfahren z.B. Neue Mitte
- Umgestaltungsmaßnahmen von Straßen

Verfügungsfonds:

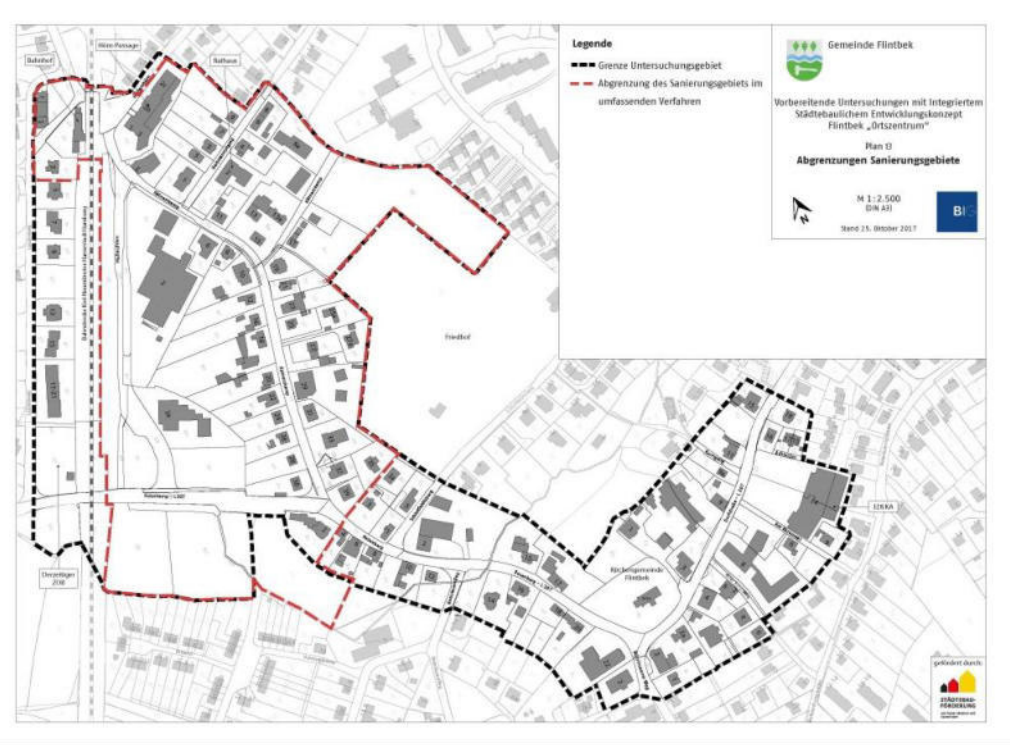
- Dient der Umsetzung kleinerer Maßnahmen, die der Allgemeinheit zugute kommen.
- Mind. 50% private und max. 50% öffentliche Mittel

4.
Allgemeine Informationen zum Sanierungsverfahren

Bedingungen der Gebietsabgrenzung

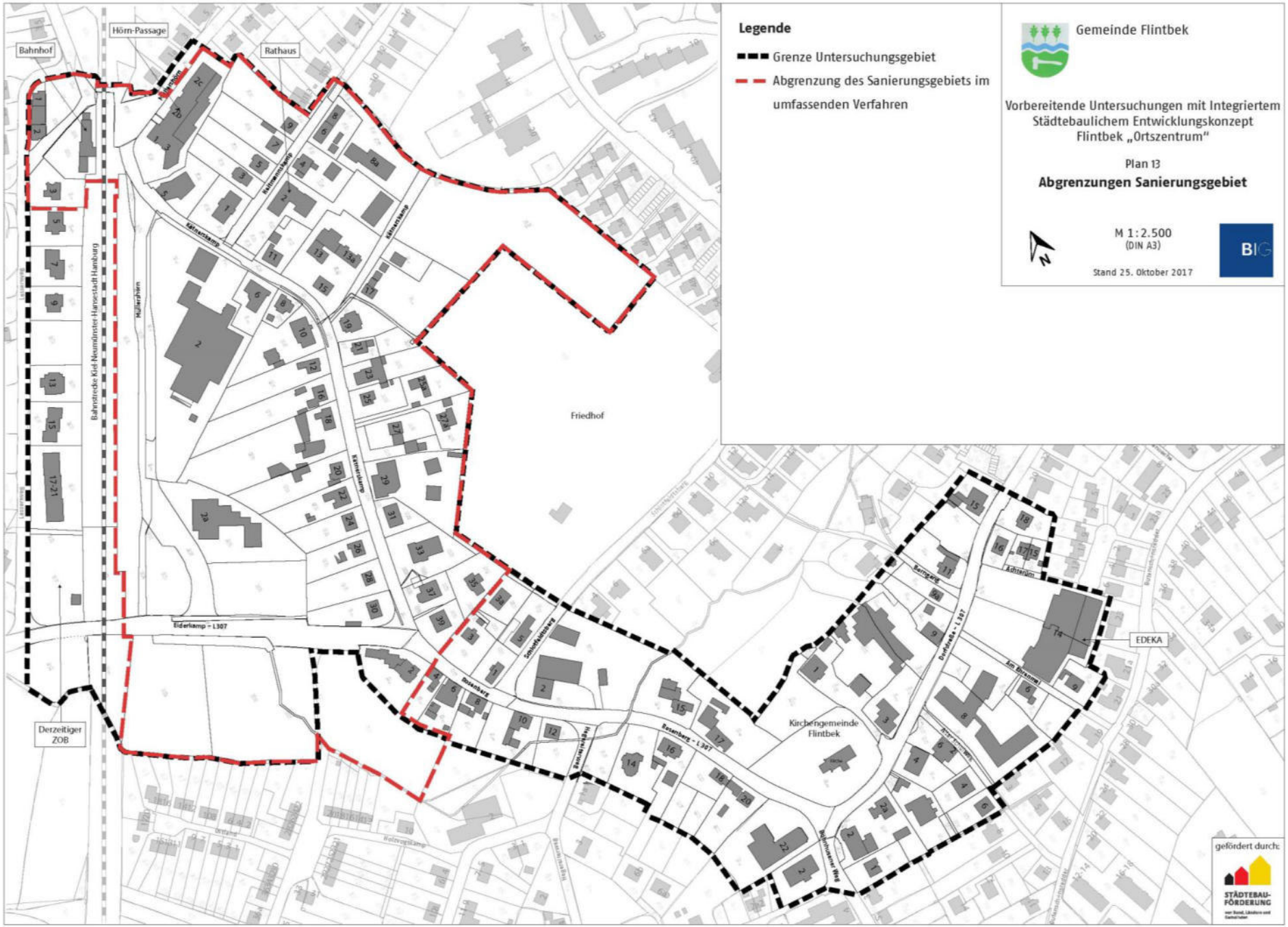
Gebiet ist so zu begrenzen, dass sich die städtebauliche Gesamtmaßnahme zweckmäßig durchführen lässt:

- ✓ Nachweis von städtebaulichen Missständen
- ✓ Darlegung der städtebaulichen Zielsetzungen
- ✓ Art und Umfang der Maßnahmen



Wahl des Sanierungsverfahrens

- Kein Ermessensentscheid der Kommune
- Bedingt durch vorgesehene Maßnahmen
- **Arten Gebietsfestlegungen** nach § 142 ff BauGB:
  - Sanierungsgebiet im „**umfassenden Verfahren**“.
    Anwendung bei größerer Gebietsumgestaltung einschließlich umfassender Erneuerung von Erschließungsanlagen. Zwingend, wenn sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen nicht auszuschließen sind.
    Erhebung von Ausgleichsbeträgen.
  - Sanierungsgebiet im „**vereinfachten Verfahren**“.
    Anwendung, sofern lediglich Erhaltung und Verbesserung des Bestandes vorgesehen ist. Keine Ausgleichsbeträge - jedoch KAG möglich


Legende
Grenze Untersuchungsgebiet
Abgrenzung des Sanierungsgebiets im umfassenden Verfahren
Gemeinde Flintbek
Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem Städtebaulichem Entwicklungskonzept Flintbek „Ortszentrum"
Plan 13
Abgrenzungen Sanierungsgebiet
M 1:2.500
(DIN A3)
Stand 25. Oktober 2017
BIG
Bahnhof
Hörn-Passage
Rathaus
Friedhof
Derzeitiger ZOB
EDEKA
Kirchengemeinde Flintbek
Elderkamp – L307
Rosenberg – L307
Bahnstrecke Kiel-Neumünster-Hamburg
gefördert durch:
STÄDTEBAU-FÖRDERUNG

In umfassend festgelegten Sanierungsgebieten gelten folgende Besonderheiten

- Eintragung eines **Sanierungsvermerkes** im Grundbuch
- **Genehmigungspflichten** nach § 144 BauGB, z.B. Kaufpreisprüfung
- **Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften** nach §§ 152 bis 156 BauGB (Besonderes Städtebaurecht) finden Anwendung
  - Wegfall der Erschließungs- bzw. Ausbaubeitragspflicht
  - Ggf. Erhebung von Ausgleichsbeträgen

Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB

- Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Bauvorhaben
- Vertragsvereinbarungen über längerfristige Nutzungen auf bestimmte Zeit von mehr als 1 Jahr
- Veräußerungen
- Bestellungen von Grundpfandrechten
- Baulasten
- Teilung eines Grundstückes

Private Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gebäuden

Möglichkeiten für Eigentümer

1. direkte **Zuschüsse** aus Städtebauförderungsmitteln (bei umfassenden Maßnahmen!)

ODER:

2. erhöhte steuerliche Abschreibungen nach §§ 7 h, 10 f Einkommensteuergesetz (EStG)

→ Daher: zuerst abwägen, welches Modell für Eigentümer geeignet!

Voraussetzung für beide Optionen:

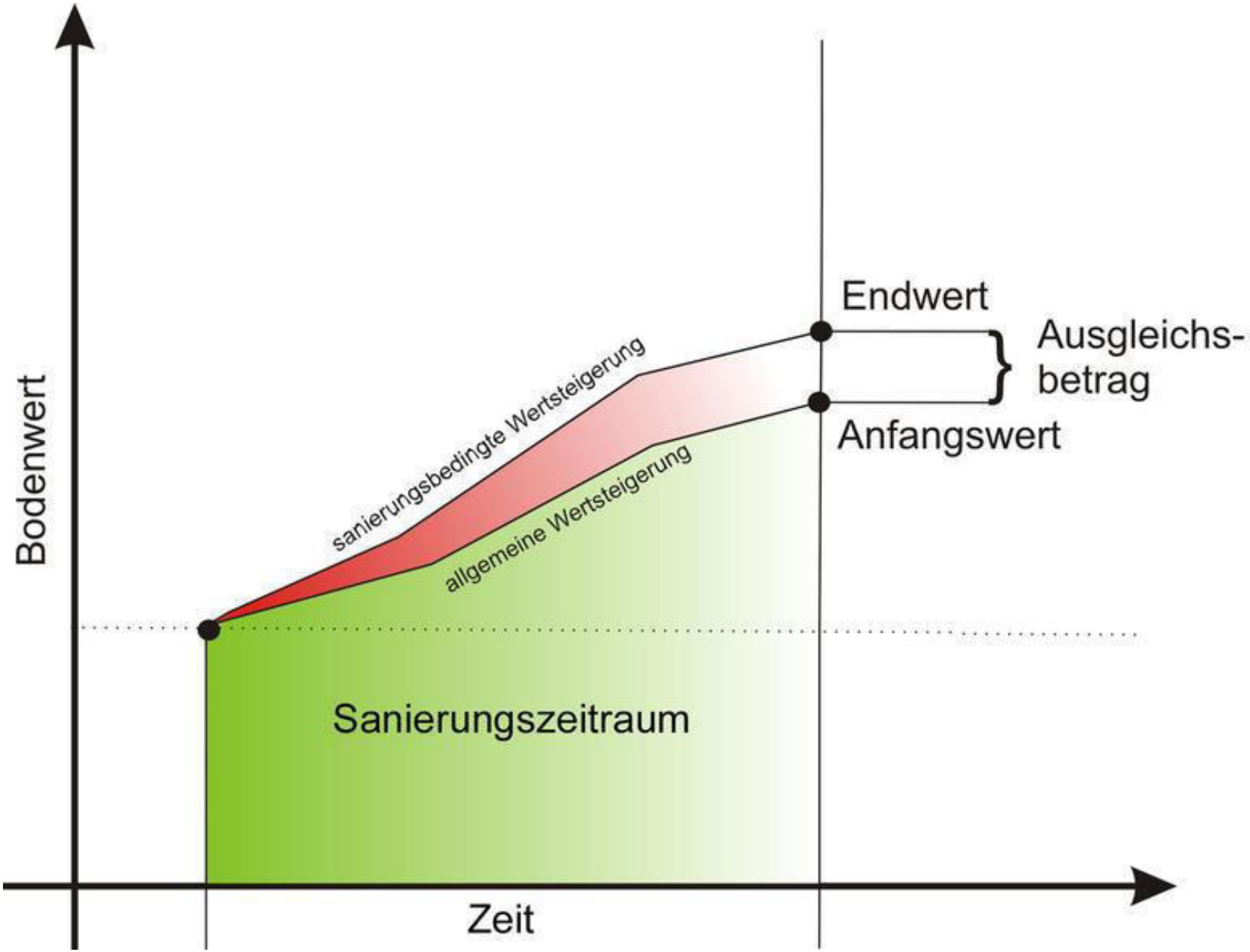
- Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf (laut VU)
- Modernisierungsvereinbarung mit der Kommune

Ausgleichsbeträge / Beiträge nach KAG

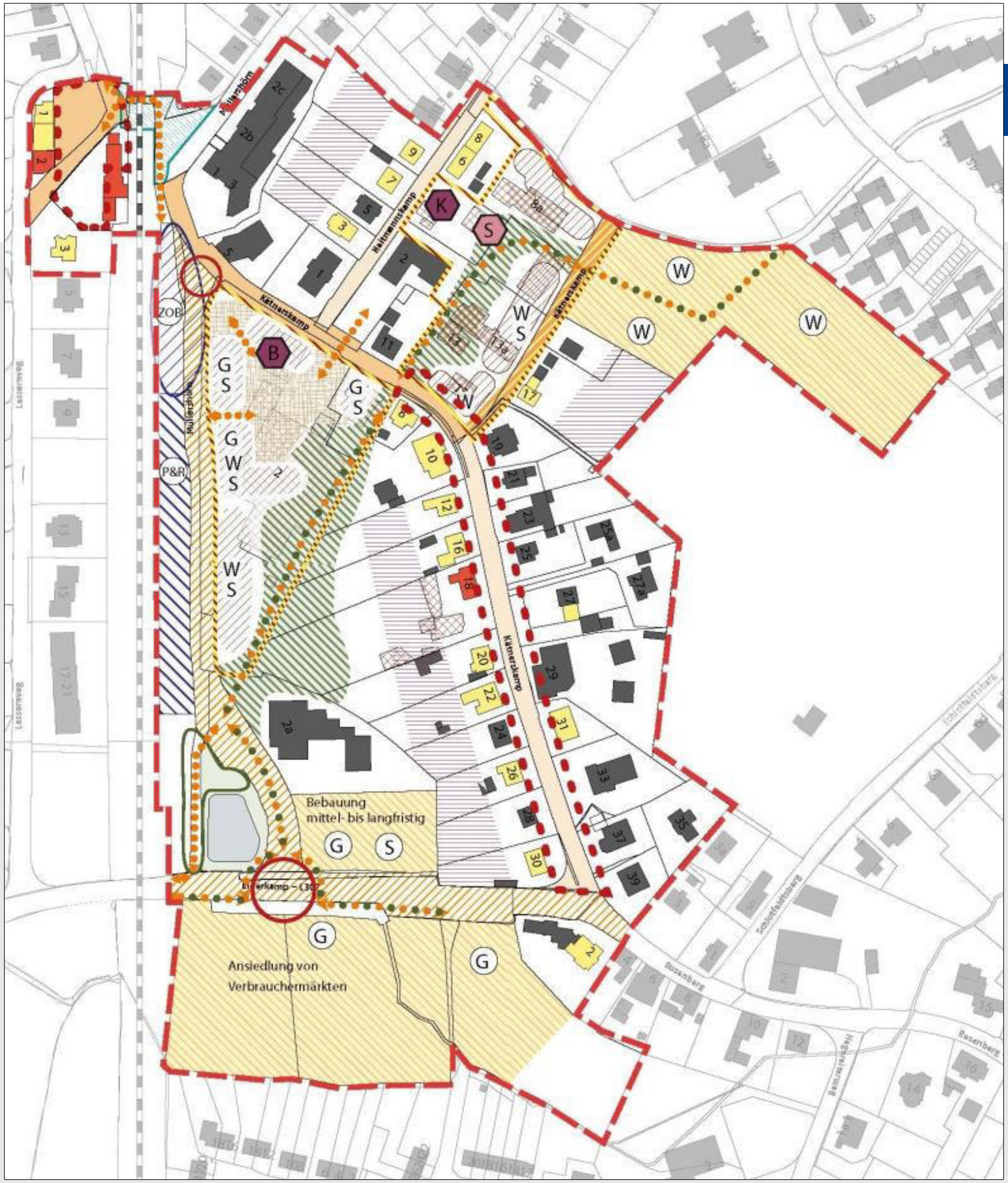
Beteiligung der Grundstückseigentümer der im Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücke an der städtebaulichen Sanierung durch einen sog. **Ausgleichsbetrag**

- da keine Beiträge gemäß BauGB für Erschließungs- bzw. Ausbaumaßnahmen nach dem Kommunalabgabengesetz (**KAG**) in Sanierungsgebieten im umfassenden Verfahren erhoben werden.
- Grundlage der Ermittlung der Ausgleichsbeträge sind nicht die Kosten der Sanierung, sondern die **sanierungsbedingten Bodenwerterhöhungen** (Bemessungsgrundlage: Grundstücksgröße).

➢ Ausgleichsbetragserhebung erfolgt **nach Aufhebung der Sanierungssatzung** – nach Abschluss der Gesamtmaßnahme


Bodenwert
Endwert
Ausgleichs-
betrag
Anfangswert
sanierungsbedingte Wertsteigerung
allgemeine Wertsteigerung
Sanierungszeitraum
Zeit

4. Maßnahmen im Sanierungsgebiet nach verfahrensrechtlicher Abwägung



5.
Fragen

BIG Städtebau GmbH

„Ortszentrum“ Flintbek:

Vorbereitenden Untersuchungen / Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

23. November 2017

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

SH Schleswig-Holstein Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration

www.big-staedtebau.de

Abschlussveranstaltung
„Ortszentrum“ Flintbek:
Vorbereitende Untersuchungen / Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Datum: 23. November 2017
Ort: Rathaus Flintbek

---

1. Begrüßung
Herr Bürgermeister Plambeck begrüßt die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger und bedankt sich für das große Interesse. Er weist auf die Entwicklungschancen für das Ortszentrum hin, die durch Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ entstehen. Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept bildet hierfür die Grundlage und definiert die Ziele der Entwicklung des Ortskerns.
2. Vorstellung der vorbereitenden Untersuchungen und des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts
Frau Ellen, BIG Städtebau, begrüßt die Gäste und präsentiert die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen sowie das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept inklusive der Maßnahmen. Außerdem werden allgemeine Informationen zum Sanierungsverfahren erläutert und ein Überblick über rechtliche sowie verfahrenstechnische Besonderheiten der Städtebauförderung gegeben. Die Details des Vortrages sind der Präsentation im Anhang zu entnehmen.
3. Fragerunde
Folgende Fragen zu den vorbereitenden Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept sowie zum weiteren Sanierungsverfahren werden erörtert: *Wann wird der Sanierungsvermerk ins Grundbuch eingetragen und wie lange bleibt er dort bestehen? Entstehen dadurch Kosten für den Eigentümer?* Die Eintragung in das Grundbuch erfolgt nach § 143 Abs. 2 BauGB mit Beschluss des Sanierungsgebiets. Nach Aufhebung des Sanierungsgebiets zum Abschluss des Sanierungsverfahrens wird er wieder aus dem Grundbuch gelöscht. Kosten entstehen für den Eigentümer durch Eintragung und Löschung nicht. *Wie sind städtebauliche Missstände definiert?* Zu den städtebaulichen Missständen gehören gemäß § 136 Abs. 2 S. 2 BauGB sowohl funktionale als auch bauliche: „Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn 1. das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder 2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.“ *Warum müssen die Eigentümer von Grundstücken im Gebiet Ausgleichsbeträge zahlen?* Ausgleichsbeträge sind von der Gemeinde gemäß § 154 BauGB zu erheben. Mit dem Ausgleichsbetrag wird vom Eigentümer die durch die Sanierung hervorgerufene Erhöhung des Bodenwerts seines Grundstücks erstattet („ausgeglichen“). Hiermit soll vermieden werden, dass durch die öffentlichen Fördermittel Steigerung bei Privatvermögen entstehen. Bei der Ermittlung des Ausgleichsbetrags (üblicherweise durch den zuständigen Gutachterausschuss) werden keine

konjunkturellen Bodenwertsteigerungen, sondern lediglich die durch die Sanierungsmaßnahmen bedingten Steigerungen berücksichtigt.

Welche Gründe haben dafür gesprochen, die sogenannte Blumenwiese in das Sanierungsgebiet aufzunehmen, anstatt den Einzelhandelsstandort mit Aldi und Famila am bestehenden Standort zu entwickeln?
Aufgrund der Größe, des Zuschnitts und des Reliefs des bestehenden Famila-Grundstücks ist eine Entwicklung von Famila und Aldi mit Märkten, die den aktuellen Anforderungen des Einzelhandels entsprechen, am derzeitigen Standort nicht möglich. Zumal unter diesen Umständen keine Fläche für die gewünschte Gestaltung eines Ortszentrums in diesem Bereich zur Verfügung stehen würde. Der anvisierte Standort auf der „Blumenwiese“ steht in direktem räumlichen und funktionalen Zusammenhang.

Wird die Sicherheit des Schulwegs am Eiderkamp im weiteren Vorgehen eine Rolle spielen?
Die Schulwegsicherheit ist nicht Teil der VU und des IEK, da hier die Planungsebene nicht entsprechend detailliert ist. Das Thema wird im Zuge der Verkehrsanlagenplanung betrachtet, d.h. wenn der Umbau der Straßenbereiche konkret geplant wird.

Werden die heutigen Anforderungen an die Barrierefreiheit, z.B. durch abgesenkte Bürgersteige, beachtet?
Die Herstellung von Barrierefreiheit ist immer ein Anspruch der Städtebauförderung.

Wie viele Geschosse werden im Ortskern realisiert?
Die Zahl der Geschosse und die Höhe einer zukünftigen Bebauung stehen noch nicht fest. Dies ist Bestandteil der weiteren Planung, d.h. der vertiefenden städtebaulichen Planung und der Hochbauplanung. Eine entsprechende Festlegung erfolgt im Zuge der Bauleitplanung.

Wie wurden die unterschiedlichen Bewertungen des Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs der Gebäude ermittelt?
Die Bewertung erfolgte durch äußere Inaugenscheinnahme sowie eine Abfrage der Eigentümer. Sofern Eigentümer die zugesendeten Fragebogen nicht ausgefüllt haben, wurde lediglich die äußere Inaugenscheinnahme herangezogen.

Weitere Fragen, Diskussionen und Kritik bezogen sich auf die geplante Verlagerung von Famila und Aldi auf das Areal der „Blumenwiese“. Diese werden vertieft in einer öffentlichen Veranstaltung im Rahmen der vorgezogenen Bürgerbeteiligung im Bebauungsplan-Verfahren am 24. Januar 2018 behandelt.

Hamburg, den 14. Dezember 2017
i.A. Annika Busch
BIG Städtebau GmbH

Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Flintbek

Projektleiter: Martin Kremming
Bearbeitung: Julia Lemke und David Kamin

Lübeck, 29. Juli 2015

cima.

München Stuttgart Forchheim
Köln Leipzig Lübeck Ried(A)

CIMA Beratung + Management GmbH
Glashüttenweg 34 23568 Lübeck
T 0451-389 68 0
F 0451-289 68 21
cima.luebeck@cima.de
www.cima.de

Stadtentwicklung

Marketing

Regionalwirtschaft

Einzelhandel

Wirtschaftsförderung

Citymanagement

Immobilien

Organisationsberatung

Kultur

Tourismus

© CIMA Beratung + Management GmbH

Es wurden Fotos, Grafiken u.a. Abbildungen zu Layoutzwecken und als Platzhalter verwendet, für die keine Nutzungsrechte vorliegen. Jede Weitergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung kann Ansprüche der Rechteinhaber auslösen.

Wer diese Unterlage -ganz oder teilweise- in welcher Form auch immer weitergibt, vervielfältigt oder veröffentlicht übernimmt das volle Haftungsrisiko gegenüber den Inhabern der Rechte, stellt die CIMA Beratung+ Management GmbH von allen Ansprüchen Dritter frei und trägt die Kosten der ggf. notwendigen Abwehr von solchen Ansprüchen durch die CIMA Beratung+ Management GmbH.

Der Auftraggeber kann die vorliegende Unterlage für Druck und Verbreitung innerhalb seiner Organisation verwenden; jegliche - vor allem gewerbliche - Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet.

Diese Entwurfsvorlagen und Ausarbeitungen usw. fallen unter § 2, Abs. 2 sowie § 31, Abs. 2 des Gesetzes zum Schutze der Urheberrechte. Sie sind dem Auftraggeber nur zum eigenen Gebrauch für die vorliegende Aufgabe anvertraut.

Sämtliche Rechte, vor allem Nutzungs- und Urheberrechte, verbleiben bei der CIMA Beratung+ Management GmbH in Lübeck.

Inhaltsverzeichnis

1 Auftrag und Aufgabenstellung 5

2 Einzelhandelsstandort Flintbek – Wirtschaftsräumliche Rahmenbedingungen 7

2.1 Makrostandort Flintbek - Zentralörtliche Bedeutung 7

2.2 Sozioökonomische Strukturdaten 8

3 Passanten und Bürgerbefragung in der Gemeinde Flintbek 9

3.1 Methodik 9

3.2 Soziodemografische Struktur 9

3.3 Wohnort der Befragten 10

3.4 Einkaufsverhalten 11

3.5 Einkaufsorientierung 12

3.6 Bewertung des Einkaufsstandortes Flintbek 15

3.7 Verkehrsmittelwahl 17

3.8 Fazit der Passanten- und Bürgerbefragung in Flintbek 18

4 Marktgebiet und Marktpotenziale 19

4.1 Marktgebiet Gemeinde Flintbek 19

4.2 Marktpotenzial Gemeinde Flintbek 20

5 Einzelhandelsstrukturdaten der Gemeinde Flintbek 21

5.1 Einzelhandelsstrukturen in der Gemeinde Flintbek 21

5.2 Einzelhandelszentralität in der Gemeinde Flintbek 23

5.3 Kaufkraftstromanalyse des Einzelhandels in der Gemeinde Flintbek 26

5.4 Nahversorgungssituation in der Gemeinde Flintbek 30

6 Zentrenkonzept für die Gemeinde Flintbek 32

6.1 Zum Begriff des Zentralen Versorgungsbereiches 33

6.2 Zentraler Versorgungsbereich Flintbek 34

6.3 Entwicklungs- und Profilierungspotenziale für den Ortskern Flintbek 38

6.3.1 Branchenmixoptimierung 39

6.3.2 Städtebauliche Aufwertung und Geschäftslagenförderung 41

6.3.3 Erreichbarkeit und Verkehr 43

6.3.4 Entwicklung der Blumenwiese 43

6.3.5 Weitere Planvorhaben im Ortskern Flintbek 44

7 Ableitung der Sortimentsliste Flintbek 46

7.1 Vorbemerkung 46

7.2 Rechtliche und planerische Rahmenbedingungen 46

7.3 Zur Ableitung der Sortimentsliste Flintbek 49

8 Grundsätze der Einzelhandelsentwicklung für die Gemeinde Flintbek 57

9 Anhang 59

9.1 Bestimmung des Marktgebietes und des Nachfragepotenzials 59

9.2 Erhebung des bestehenden Einzelhandelsangebotes und Analyse der örtlichen Situation 60

9.3 Abgrenzung von Betriebstypen 61

9.4 Zur Definition Zentraler Versorgungsbereiche und dem Erfordernis ihrer Abgrenzung 62

9.5 Auswirkungen auf Zentrale Versorgungsbereiche 66

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Lage im Raum 7
Abb. 2: Sozioökonomische Rahmendaten der Gemeinde Flintbek 8
Abb. 3: Geschlecht der Befragten 9
Abb. 4: Altersklassen 10
Abb. 5: Herkunft der Befragten 10
Abb. 6: Grund für den Aufenthalt in Flintbek 11
Abb. 7: Besuchshäufigkeit in Flintbek 11
Abb. 8: Aufenthaltsdauer in Flintbek 12
Abb. 9: Einkaufsbindung in Flintbek (Grundlage: Befragung) 13
Abb.10: Einkaufsbindung in Kiel (Grundlage: Befragung) 13
Abb.11: Einkaufsbindung in Bordesholm (Grundlage: Befragung) 14
Abb.12: Einkaufsbindung in Schwentinental (Grundlage: Befragung) 14
Abb.13: Einkaufsbindung im online-Handel/ Versandhandel (Grundlage: Befragung) 15
Abb.14: Bewertung des Einzelhandelsstandortes 15
Abb.15: Vermisste Angebote in Flintbek 16
Abb.16: Vermisste Sortimente in der Gemeinde Flintbek 16
Abb.17: Verbesserungsvorschläge für Flintbek 17
Abb.18: Bevorzugtes Verkehrsmittels für den Besuch in Flintbek 17
Abb.19: Marktgebiet Gemeinde Flintbek 19
Abb.20: Nachfragepotenzial im Marktgebiet der Gemeinde Flintbek 20
Abb.21: Anzahl der Betriebe, Verkaufsfläche, Umsatz in Flintbek 21
Abb.22: Verkaufsfläche je Einwohner in Flintbek 23
Abb.23: Nachfragevolumen, Umsatz und Handelszentralität in Flintbek 24
Abb.24: Ranking: Handelszentralität in Flintbek 26
Abb.25: Kaufkraftstrombilanz des Einzelhandels in Flintbek 26
Abb.26: Ranking: Kaufkraftzuflüsse nach Flintbek 27
Abb.27: Ranking: Kaufkraftabflüsse aus Flintbek 28
Abb.28: Datenblatt der Gemeinde Flintbek 29
Abb.29: Einzelhandel in der Gemeinde Flintbek 29
Abb.30: Nahversorgungsstruktur in Flintbek (500 m-Nahversorgungsradius) 30
Abb31: Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereiches Flintbek 35
Abb.32: Zentraler Versorgungsbereich Flintbek – Kartierung Einzelhandel und ergänzende Nutzungen 36
Abb.33: Anzahl der Betriebe, Verkaufsfläche, Umsatz im Zentralen Versorgungsbereich Flintbek 36
Abb.34: Anteil Betriebe, Verkaufsfläche, Umsatz im Zentralen Versorgungsbereich Flintbek 37
Abb.35: Branchenmixanalyse für den Ortskern Flintbek 40
Abb.36: Stärken und Schwächen im Ortsbild von Flintbek 41
Abb.37: Geschäftslagen im Ortskern Flintbek 42
Abb.38: Lage der Entwicklungsfläche Blumenwiese 43
Abb.39: Lage der Entwicklungsflächen an der Dorfstraße 45
Abb.40: Planvorhaben EDEKA und Neuansiedlung Drogeriefachmarkt 45
Abb.41: Verkaufsflächenanteile des Ortskerns auf Sortimentsebene: nahversorgungsrelevante Sortimente 50
Abb.42: Verkaufsflächenanteile des Ortskerns auf Sortimentsebene: zentrenrelevante Sortimente 51
Abb.43: Flintbeker Sortimentsliste 55
Abb.44: cima Warengruppen 60
Abb.45: Hierarchie Zentraler Versorgungsbereiche 64

1 Auftrag und Aufgabenstellung

Auftrag und Zielsetzung

- Die Gemeinde Flintbek wurde Ende 2014 in das Städtebauförderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren aufgenommen. Das Einzelhandelskonzept und die parallel zu erarbeitende vorbereitende Untersuchung gemäß § 141 BauGB sollen als Grundlage für das Integrierte Entwicklungskonzept (ISEK) dienen und Maßnahmen zur Qualifizierung des Ortszentrums von Flintbek erarbeiten. Das hier vorgelegte Einzelhandelskonzept dient dabei als ein Orientierungsleitfaden und ein Handlungsprogramm für die zünftige Entwicklung des Einzelhandels in der Gemeinde Flintbek.
- Darüber hinaus liefert das Einzelhandelskonzept die planungsrechtlichen Grundlagen für die strategische Steuerung des Einzelhandels im Gemeindegebiet auf Basis der aktuellen landesplanerischen Rahmenbedingungen.
- Wesentliche Bestandteile des Einzelhandelskonzeptes sind die. die Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereiches Flintbek und die Ableitung der Flintbeker Liste zentren- und nicht-zentrenrelevanter Sortimente.

Auftraggeber

- Gemeinde Flintbek

Zeitraum

- April bis Juli 2015

Aufgabenstellung und Untersuchungsdesign

- Darstellung der Angebotsstrukturen des Einzelhandels auf Basis einer vollständigen Bestandserhebung in der Gemeinde Flintbek
- Passanten- und Bürgerbefragung in der Gemeinde Flintbek zum Einkaufsverhalten und zur Einkaufsorientierung am Samstag, 16. und Mittwoch, 20. Mai 2015
- Abgrenzung des Marktgebietes des Einzelhandels in Flintbek und Dokumentation der einzelhandelsrelevanten Nachfrage in der Gemeinde Flintbek und im relevanten Marktgebiet
- Warengruppenspezifische Kaufkraftanalysen mit Bewertung der Handelszentralitäten (Umsatz-Kaufkraft-Relationen) sowie der Kaufkraftzuflüsse und Kaufkraftabflüsse
- Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereiches der Gemeinde Flintbek
- Ableitung der Flintbeker Liste nahversorgungsrelevanter, zentrenrelevanter und nicht-zentrenrelevanter Sortimente unter Beachtung der Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung
- Aufzeigen branchenspezifischer und standortspezifischer Potenziale, um die Kaufkraft nachhaltig an Flintbek zu binden
- Darstellung der Entwicklungsspielräume des Einzelhandels in Flintbek; Bewertung der Planvorhaben Standortverlagerung FAMILA und ALDI an den Standort Blumenwiese und Neuansiedlung eines Drogeriefachmarktes in zentraler Ortskernlage.

Vorbemerkung zur Methodik

- Die Ermittlung der Leistungsdaten des Einzelhandels in der Gemeinde Flintbek basiert auf einer vollständigen Bestandserhebung des Einzelhandels durch das cima-Projektteam im Mai 2015.
- Die Ermittlung der relevanten Einzelhandelsumsätze erfolgt über veröffentlichte regionale Flächenproduktivitäten und weiterer Quellen der Branchen- und Betriebsberichtserstattung sowie der Inaugenscheinnahme der Unternehmen.
- Alle kaufkraftrelevanten Daten für die Gemeinde Flintbek beziehen sich auf das Jahr 2015

2 Einzelhandelsstandort Flintbek – Wirtschaftsräumliche Rahmenbedingungen

2.1 Makrostandort Flintbek - Zentralörtliche Bedeutung

- In der Gemeinde Flintbek leben 7.369 Einwohner.[1]
- Die Gemeinde Flintbek übernimmt im zentralörtlichen System des Landes Schleswig-Holstein die Funktion eines Stadtrandkerns 2. Ordnung im Nahbereich des Oberzentrums Kiel. Als zentraler Ort übernimmt die Gemeinde Flintbek die Versorgungsaufgabe für die Bevölkerung des eigenen Gemeindegebietes und der weiteren Amtsgemeinden mit Gütern und Dienstleistungen des qualifizierten Grundbedarfs; die Gemeinde Flintbek ist Verwaltungssitz des gleichnamigen Amtes. Die vorhandenen Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen können jedoch bereits heute eine Ausstrahlungskraft entfalten, die über den unmittelbaren Verflechtungsbereich hinaus geht (siehe Aussagen zum Marktgebiet Flintbek in Kap. 3.1).
- Die Gemeinde Flintbek befindet sich einerseits in einer ländlich geprägten und einwohnerschwachen Region, andererseits ist Flintbek durch die unmittelbare Nähe zum Oberzentrum Kiel geprägt und gewinnt als Wohnstandort zunehmend an Beliebtheit. In einem starken Wettbewerbsumfeld und mit einem hohen Anteil an Auspendlern wird der Einzelhandelsstandort Flintbek damit vor besondere Herausforderungen gestellt.
- An das regionale Straßennetz ist Flintbek über die L307 und die L318 angebunden, die eine Verbindung zur A215 und B404 darstellen. Die verkehrliche Anbindung der Gemeinde Flintbek an das schienengebundene Netz der Bahn ist zudem als sehr gut zu bewerten. Es bestehen regelmäßige Verbindungen im Regionalverkehr in die Oberzentren Kiel und Neumünster als überregionale DB-Haltepunkte.

Abb. 1: Lage im Raum

Kartengrundlage: openstreetmap.de
Bearbeitung: cima 2015

[1] Quelle: Gemeinde Flintbek (Stand: 30.06.2014)

2.2 Sozioökonomische Strukturdaten

Abb. 2: Sozioökonomische Rahmendaten der Gemeinde Flintbek

Indikatoren		Gemeinde Flintbek	Landkreis Rendsburg-Eckernförde	Schleswig-Holstein
Bevölkerungsentwicklung	30.06.2010	7.336	270.419	2.831.364
	30.06.2012	7.350	268.445	2.803.857
	30.06.2014	7.254	268.110	2.820.713
	+/- in % 2010-2014	-1,1	-0,9	-0,4
Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein; Stand: 05.05.2015				
Entwicklung der	30.06.2010	2.275	84.751	907.521
Sozialversicherungspflichtig	30.06.2012	2.400	87.596	947.035
Beschäftigten	30.06.2014	2.546	91.295	991.404
	+/- in % 2010-2014	11,9	7,7	9,2
Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein; Stand: 05.05.2015				
Einpendler	30.06.2010	1.397	21.830	110.961
Auspendler	30.06.2010	1.983	40.747	193.977
	Saldo	-586	-18.917	-83.016
Einpendler	30.06.2012	1.540	22.492	114.286
Auspendler	30.06.2012	2.080	41.927	204.086
	Saldo	-540	-19.435	-89.800
Einpendler	30.06.2014	1.646	23.384	117.774
Auspendler	30.06.2014	2.105	43.436	213.242
	Saldo	-459	-20.052	-95.468
Quelle: Bundesagentur für Arbeit - Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort mit Pendlerdaten 2010, 2012, 2014; Stand: 05.05.2015				

Bearbeitung: cima 2015

- Die Gemeinde Flintbek zeichnet sich im Betrachtungszeitraum 2010 bis 2014 zwar durch eine stabile, aber leicht negative Bevölkerungsentwicklung aus (- 1,1 %). Während die Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Rendsburg-Eckernförde ebenfalls einen leichten Bevölkerungsverlust verzeichnen muss (- 0,9 %), stagnieren die Einwohnerzahlen im Land Schleswig-Holstein (-0,4 %).
- Dem bundesdeutschen Trend folgend, ist die Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (am Arbeitsort) in der Gemeinde Flintbek von 2010 bis 2014 in einem sehr erfreulichen Ausmaß angestiegen (+ 11,9 %). Die Steigerung liegt sogar deutlich über der Steigerungsrate des Landkreises Rendsburg-Eckernförde und des Landes Schleswig-Holstein, hier konnte die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort nur um 7,7 % bzw. 9,2 % zunehmen. D.h. die sich auf Bundesebene abzeichnende positive wirtschaftliche Entwicklung wird auch in Flintbek deutlich sichtbar.
- Die negativen Pendlersalden begründen sich mit der erhöhten Arbeitsplatzzentralität der nahe gelegenen Oberzentren Kiel und Neumünster und verdeutlichen zudem die starke Bedeutung der Gemeinde Flintbek als Wohn- und Schlafstandort. Darüber hinaus ist im Vergleich 2010/ 2014 ein deutlicher Anstieg der Zahl der Einpendler erkennbar (+ 6 %).

Trotz des leichten Bevölkerungsrückganges sind insbesondere die Indikatoren zum Wirtschaftsstandort Flintbek als positiv zu bewerten. Mit Blick auf die wirtschaftlichen Rahmendaten (Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, Einpendler und Auspendler) kann die Gemeinde Flintbek auf einer sehr erfreulichen Entwicklung in den vergangenen Jahren aufbauen.

Die beschriebenen sozioökonomischen Strukturdaten der Gemeinde Flintbek lassen die Schlussfolgerung zu, dass Flintbek einerseits die Funktion als Wohn- und Schlafstandort einnimmt, andererseits aber auch zunehmend Bedeutung als Arbeitsstandort gewinnt. Ein wichtiges Entwicklungsziel der Gemeinde Flintbek ist somit die Entwicklung attraktiver und auf die Nachfrage zugeschnittener Wohngebietslagen sowie der Erhalt und die Schaffung einer wohnungsnahen Grundversorgung.

.

3 Passanten und Bürgerbefragung in der Gemeinde Flintbek

3.1 Methodik

Am Samstag den 16. Mai sowie Mittwoch den 20. Mai 2015 wurden in der Gemeinde Flintbek Passanten- und Bürgerbefragungen durchgeführt. Die Befragung fand im Ortskern der Gemeinde an drei verschiedenen Standorten durch Mitarbeiter der cima statt. Insgesamt wurde eine Stichprobengröße (n) von 329 Befragten erreicht. Diese teilt sich fast gleichmäßig auf beide Befragungstage auf (16. Mai = 171 Befragte; 20. Mai = 158 Befragte).

Ziel der Befragung war es, Kenntnisse über die Einkaufsorientierung der Befragten zu bekommen und daraus u.a. Aussagen über die Größe des Marktgebiets abzuleiten. Thematisch hatte die Befragung folgende Schwerpunkte:

- Einkaufsorientierung der Befragten
- Beurteilung des Einkaufsortes Flintbek
- Verkehrsmittelwahl

Im Rahmen der Vor-Ort Befragung wurden eine gleichmäßige Verteilung der Befragten nach Geschlecht und Alter entsprechend der Grundgesamtheit in der Gemeinde Flintbek berücksichtigt. Die Ergebnisse der Passanten- und Bürgerbefragung sind in die nachfolgenden Analyseergebnisse zur Bewertung des Einzelhandels in der Gemeinde Flintbek eingeflossen.

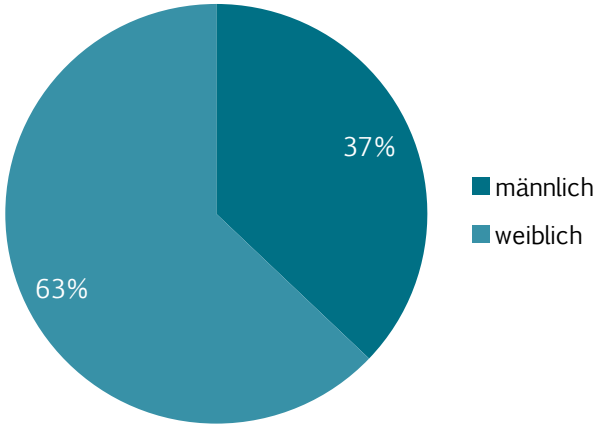
Die Ergebnisse der Befragung wurden von der cima grafisch aufbereitet und die Kernergebnisse der Befragungen textlich zusammengefasst. Alle im Text oder in den Abbildungen ausgewiesenen Werte sind als Circa-Werte zu verstehen. Diese können geringfügig von den Werten der Rohdaten abweichen (z. B. durch Rundungen).

Um eine größere Übersichtlichkeit zu gewährleisten, wurde in vielen Fällen nur eine Zusammenstellung der häufigsten Nennungen als Grafik aufbereitet. Fehlende Prozente sind durch die Angaben „weiß nicht“, „nichts“ oder „kein Bedarf“ bedingt.

3.2 Soziodemografische Struktur

Alter und Geschlecht der Befragten

Abb. 3: Geschlecht der Befragten

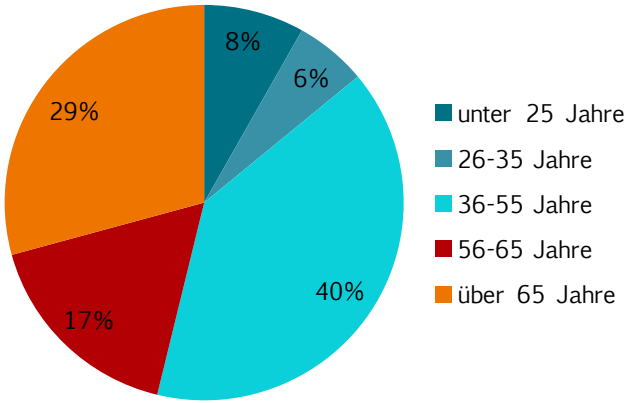


Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 329)

- Mehr als die Hälfte der befragten Personen ist weiblich (63 %); 37 % der Befragten sind männlich.

Frage: Wie alt sind Sie?

Abb. 4: Altersklassen



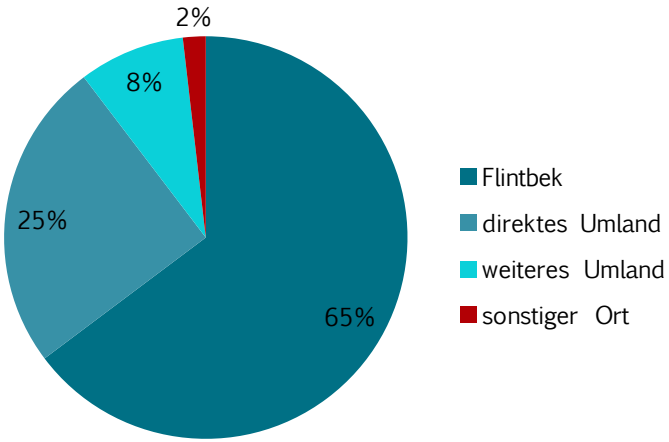
Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 329)

- Die Altersstruktur zeigt, dass junge Personen (unter 25 Jahren) und Bürger aus der Altersklasse 25-35 Jahre nur zu einem geringen Anteil vertreten sind (14 %).
- Zwischen 36 und 55 Jahren sind 40 % der Befragten. Fast die Hälfte der Befragten (46 %) ist älter als 56 Jahre.

3.3 Wohnort der Befragten

Frage: Wo wohnen Sie?

Abb. 5: Herkunft der Befragten



Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 329)

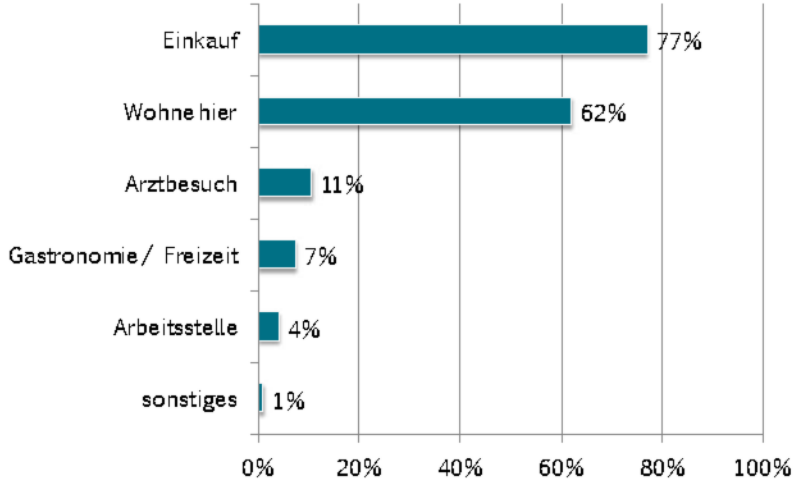
- Mehr als die Hälfte der Befragten kommt aus der Gemeinde Flintbek.
- Weitere 25 % sind Besucher aus dem direkten Umland (u.a. Molfsee, Rumohr, Blumenthal, Böhnhusen, Schönhorst, Boksee, Klein Barkau, Meimersdorf im Stadtgebiet Kiel etc.).
- Wiederrum 8 % der Befragten stammen aus weiter entfernt gelegenen Gemeinden; darunter fallen u.a. Bordesholm, Wattenbek, und Schierensee.

3.4 Einkaufsverhalten

Gründe für den Besuch den Aufenthalt

Frage: Was ist normalerweise der Grund für Ihren Aufenthalt in Flintbek? (Mehrfachnennungen möglich)

Abb. 6: Grund für den Aufenthalt in Flintbek



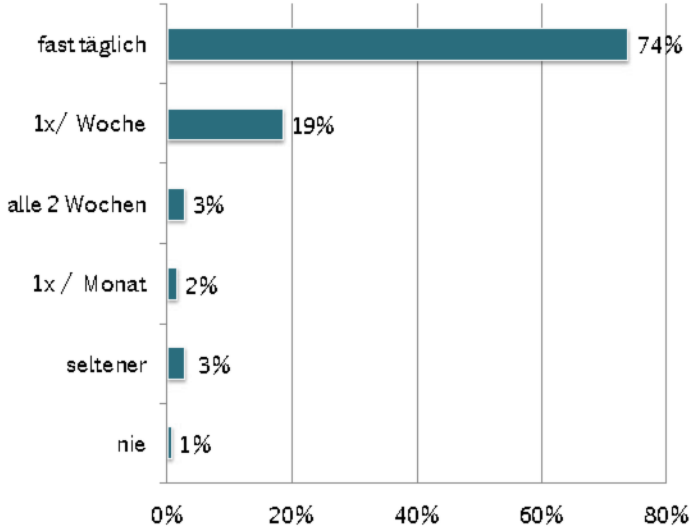
Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 329 bei 532 Nennungen)

- Über 75 % der Befragten geben „Einkaufen" als das wichtigste Besuchsmotiv für Ihren Aufenthalt in der Gemeinde Flintbek an.
- Gleichzeitig geben 62 % der Befragten an, in Flintbek zu wohnen.
- Bezogen auf die Nicht-Flintbeker unter den Befragten (35 % vgl. Abb. 5) ist der Anteil derer, die angeben zum Einkaufen nach Flintbek zu kommen sogar noch höher: 90 % der Nicht-Flintbeker kommen in erster Linie zum Einkaufen nach Flintbek.
- Das Gastronomieangebot bzw. das Aufsuchen von Freizeitangeboten spielt als Besuchsgrund nur eine geringe Rolle (7 %).

Besuchshäufigkeit der Gemeine Flintbek

Frage: Wie häufig sind Sie in der Gemeinde Flintbek zum Einkaufen?

Abb. 7: Besuchshäufigkeit in Flintbek



Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 329)

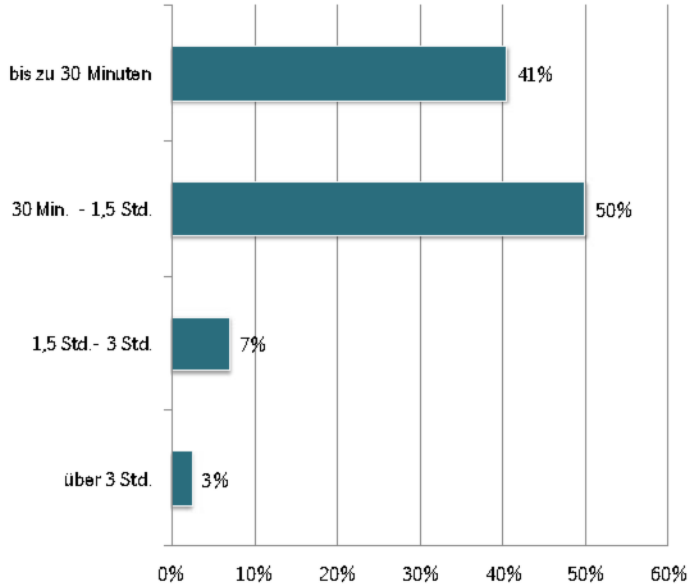
- Rd. 93 % der Befragten kaufen wöchentlich in der Gemeinde Flintbek ein (zusammengefasste Nennungen aus fast täglich, einmal in der Woche). Weitere 3 % geben an alle zwei Wochen in der Gemeinde Flintbek einzukaufen.
- Im Gegensatz dazu ist der Anteil der Befragten, die angeben nur einmal im Monat, selten oder sogar nie die Gemeinde Flintbek zum Einkaufen zu besuchen mit nur rd. 6 % sehr gering.

- Eine Schlussfolgerung aus dieser Fragestellung ist, dass die Gemeinde Flintbek stark die tägliche Nachfrage bedient und ein bedeutender Einkaufsstandort für Lebensmittel ist.

Aufenthaltsdauer in Flintbek

Frage: Wie lange halten Sie sich in der Regel für Ihre Erledigungen in der Gemeinde Flintbek auf?

Abb. 8: Aufenthaltsdauer in Flintbek



Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 328)

- Rd. 90 % der Befragten verbringen max. 1,5 Stunden zum Einkaufen in der Gemeinde Flintbek. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Zieleinkäufe, insbesondere im Lebensmitteleinzelhandel.
- Weitere 7 % bleiben bis zu drei Stunden für ihre Erledigungen in der Gemeinde Flintbek und verbinden ihre Einkäufe mit weiteren Aktivitäten vor Ort.
- Mehr als 3 % verweilen länger als drei Stunden am Einkaufsstandort Flintbek.

3.5 Einkaufsorientierung

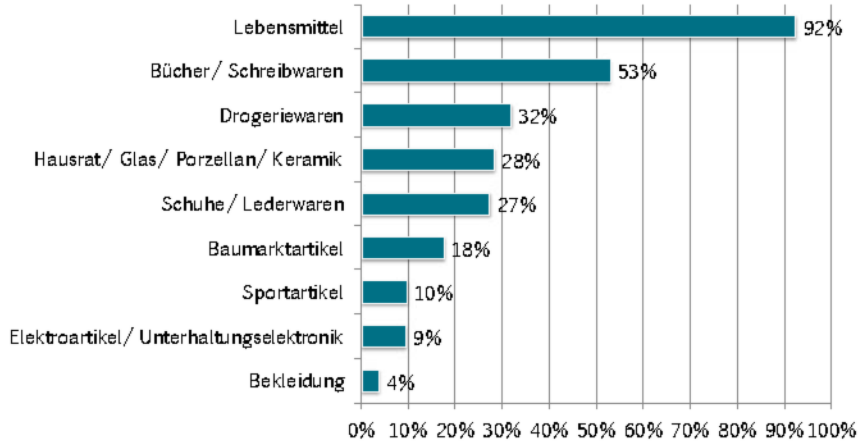
Im Rahmen der Passanten- und Bürgerbefragung haben wir für insgesamt neun Sortimente und Warengruppen die Haupteinkaufsorte erfragt. Die Frage wurde als offene Frage gestellt, um eine unerwünschte Beeinflussung der Befragten zu vermeiden. Neben den Stadtnamen wurden auch spezielle Einkaufsziele genannt.

In der folgenden Auswertung der Befragungsergebnisse werden die fünf wichtigsten Einkaufsziele (inkl. Online- und Versandhandel) aufgeführt. Dargestellt wird die Kaufkraftbindung in den Haupteinkaufsorten Flintbek, Kiel, Bordesholm, Schwentinental und dem Online-Handel auf der Ebene der insgesamt neun Sortimente und Warengruppen.

Frage: Wo kaufen Sie die folgenden Waren üblicherweise ein? Was ist Ihr Haupteinkaufsort?

Darstellung der Kaufkraftbindung in Flintbek auf Grundlage der Befragung: Was bindet Flintbek?

Abb. 9: Einkaufsbindung in Flintbek (Grundlage: Befragung)

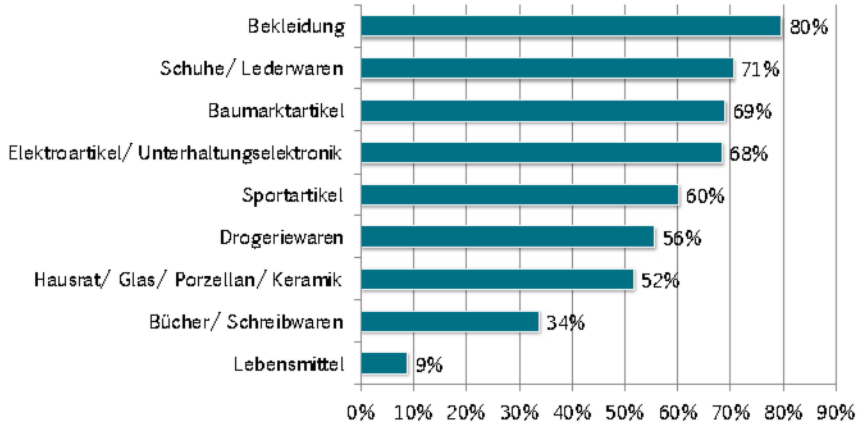


Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 329)

- In der Branche Lebensmittel wird bei den Befragten eine maßgebliche Orientierung auf das Lebensmittelangebot in Flintbek deutlich. Ebenso werden Bücher und Schreibwaren zu einem bedeutenden Anteil in Flintbek gekauft. Rd. ein Drittel der Befragten nennt Flintbek als ihren wichtigsten Einkaufsort für Drogeriewaren.
- Positiv herauszustellen sind zudem die Nennungen in den Branchen Hausrat/ Glas/ Porzellan/ Keramik und Schuhe/ Lederwaren, die von 28 % bzw. 27 % der Befragten auf Flintbek entfallen. Das vorhandene Facheinzelhandelsangebot in diesen Branchen wird von den befragten Bürgern und Besuchern in einem bedeutenden Umfang aufgesucht.

Darstellung der Kaufkraftbindung in Kiel auf Grundlage der Befragung: Was bindet Kiel?

Abb.10: Einkaufsbindung in Kiel (Grundlage: Befragung)

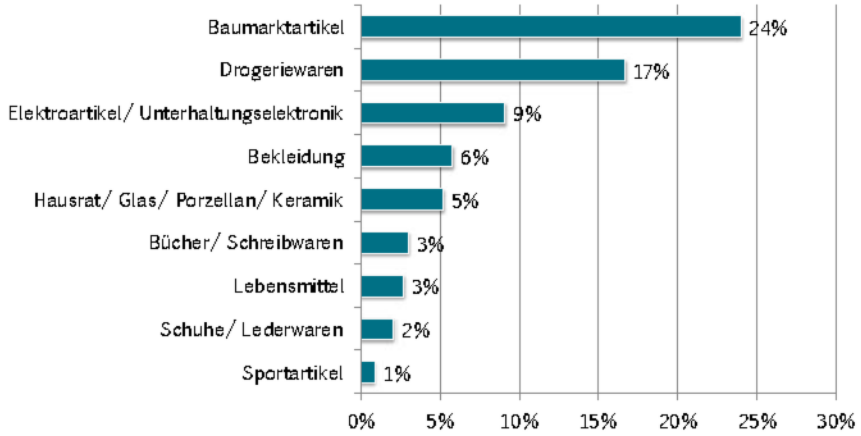


Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 329)

- Die größte Kaufkraftbindung erzielt das Oberzentrum Kiel in den aperiodischen Warengruppen Bekleidung (80 %), Schuhe/ Lederwaren (71 %), Baumarktartikel (68 %), Elektroartikel/ Unterhaltungselektronik (68 %) auf Grundlage der Befragungsergebnisse. Die Zahl der Befragten, die Kiel als wichtigste Einkaufsdestination für die Sortimente Sportartikel und Drogerieartikel angeben liegt auch noch bei immerhin 60 % bzw. 56 %.
- Lebensmittel werden nur von 9 % der Befragten in Kiel (in erster Linie in Meimersdorf) eingekauft.

Darstellung der Kaufkraftbindung in Bordesholm auf Grundlage der Befragung: Was bindet Bordesholm?

Abb.11: Einkaufsbindung in Bordesholm (Grundlage: Befragung)

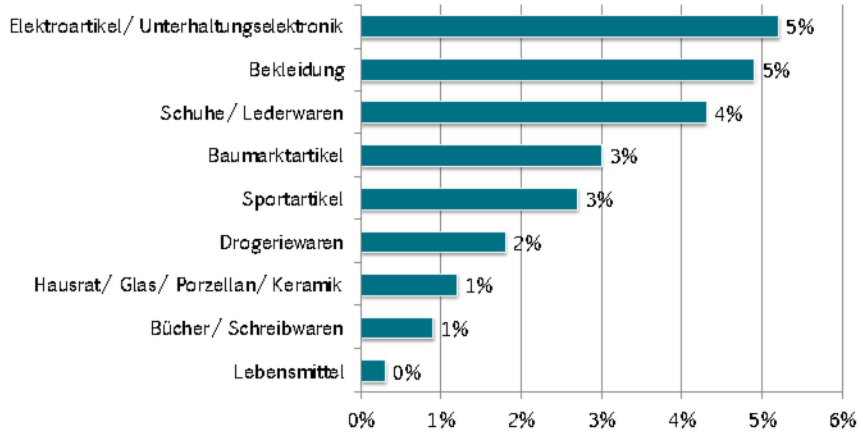


Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 329)

- Für die Branche Baumarktartikel und Gartenbedarf wird die Gemeinde Bordesholm von den Befragten mehrheitlich als Haupteinkaufsort bezeichnet (24 %). Im Vergleich ist die Anzahl der Nennungen die auf Bordesholm entfallen, in den weiteren Branchen deutlich geringer. Nur rd. 17 % der Befragten geben an, Drogerieartikel in Bordesholm einzukaufen.
- In der Warengruppe Elektroartikel/ Unterhaltungselektronik sind es noch 9 % die Bordesholm als ihren Haupteinkaufsort nennen, weitere 6 % in der Branche Bekleidung und 5 % in der Sortimentsgruppe Hausrat/ Glas/ Porzellan/ Keramik. Lebensmittel werden nur von 3 % der Befragten in Bordesholm gekauft.

Darstellung der Kaufkraftbindung in Schwentinental auf Grundlage der Befragung: Was bindet Schwentinental?

Abb.12: Einkaufsbindung in Schwentinental (Grundlage: Befragung)

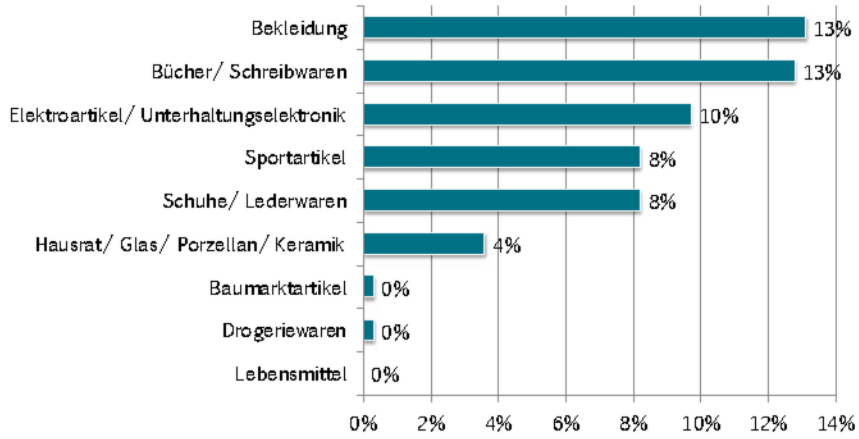


Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 329)

- Die größte Kaufkraftbindung erzielt die Stadt Schwentinental in der Warengruppe Elektroartikel/ Unterhaltungselektronik auf Grundlage der Befragungsergebnisse (5 %). Die Zahl der Befragten, die Schwentinental als Einkaufsort für die Bekleidung angeben liegt ebenfalls bei rd. 5 %.
- Bei allen weiteren Branchen entfallen weniger als 5 % der Nennungen auf die Stadt Schwentinental. Die Bedeutung von Schwentinental als Wettbewerbsstandort der Gemeinde Flintbek ist als sehr gering einzuordnen.

Darstellung der Kaufkraftbindung im Online-Handel bzw. Versandhandel auf Grundlage der Befragung: Was bindet der Online-Handel bzw. der Versandhandel?

Abb.13: Einkaufsbindung im online-Handel/ Versandhandel (Grundlage: Befragung)



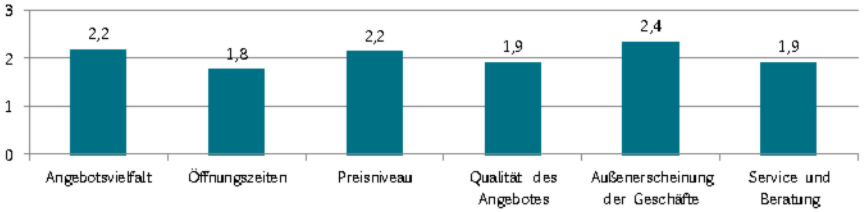
Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 329

- In Bezug auf das Sortiment Bekleidung entfallen rd. 13 % der Nennungen auf den online-Handel bzw. den Versandhandel. Im gleichen Umfang werden Bücher im Online-Handel gekauft. Knapp 10 % der Befragten geben an, Elektroartikel und Unterhaltungselektronik im Versand- oder Onlinehandel zu bestellen.
- An vierter Stelle steht das Sortiment Sportartikel, das von 8 % der Befragten im online-Handel bestellt wird, gefolgt von Schuhen/ Lederwaren (8 %) und Hausrat/ Glas/ Porzellan/ Keramik (4 %).

3.6 Bewertung des Einkaufsstandortes Flintbek

Bitte vergeben Sie für folgende Eigenschaften des Einzelhandels in Flintbek Schulnoten (von 1: sehr gut bis 6: ganz schlecht)

Abb.14: Bewertung des Einzelhandelsstandortes



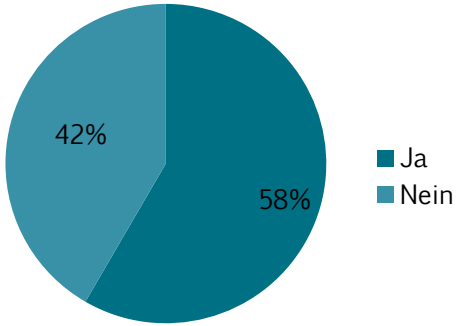
Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 329)

- Insgesamt erhält die Gemeinde Flintbek als Einkaufsstandort eine gute Bewertung. Am besten schneiden die Öffnungszeiten der Geschäfte mit einer Durchschnittsnote von 1,8 ab.
- Gute Noten erhalten außerdem die Aspekte Service und Beratung sowie die Qualität des Angebotes (Durchschnittsnote jeweils 1,9). Auch die Angebotsvielfalt und das Preisniveau wird noch recht gut bewertet (Durchschnittsnote jeweils 2,2), jedoch mit bereits erkennbarem Verbesserungsbedarf.
- Die schlechte Benotung der Außenerscheinung der Geschäfte (Durchschnittsnote 2,4) signalisiert Handlungsbedarf.

Vermisste Angebote in Flintbek

Frage: Gibt es bestimmte Sortimente, bzw. Angebote, die Sie in Flintbek vermissen? Wenn ja, welche?

Abb.15: Vermisste Angebote in Flintbek



Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 305)

- Die Mehrheit der Befragten vermisst Angebote und Geschäfte in Flintbek (58 %). Lediglich ca. 42 % der Befragten sind mit den heutigen Angeboten in der Gemeinde Flintbek vollumfänglich zufrieden.
- Berücksichtigt man den Anteil der Befragten, die mindestens einmal pro Woche in Flintbek einkaufen, so ist es überraschend, dass rd. 58 % der Befragten ein Angebot vermissen.

Von den Befragten werden insgesamt 227 Angaben zu vermissten Angeboten und Sortimenten in Flintbek gemacht. Folgende Hinweise für eine Erweiterung des Einzelhandelsangebotes in Flintbek können dokumentiert werden:

Abb.16: Vermisste Sortimente in der Gemeinde Flintbek

Wenn ja, dann welche?	Anzahl der Nennungen
Drogerieartikel	95
Bekleidung	59
Baumarktartikel	25
Elektroartikel	12
Lebensmittel (Lebensmitteldiscounter, Biomarkt)	11
Heimtextilien/ Kurzwaren	10
Schuhe	7
weitere Einzelnennungen	8
insgesamt	**227**

Quelle: cima 2015

- Die meisten Nennungen erhält das Sortiment der Drogerieartikel (95 Nennungen). An zweiter Stelle steht Bekleidung mit 59 Nennungen, gefolgt von Baumarktartikel (25 Nennungen).
- Weiterhin benennen 12 Personen die Warengruppe Elektroartikel als unterrepräsentiert in Flintbek, weitere 11 Nennungen entfallen auf die Sortimentsgruppe Lebensmittel. Immerhin noch zehn Personen vermissen ein Angebot im Sortiment Heimtextilien/ Kurzwaren. Im Segment Lebensmittel sind die Angaben sehr konkret und beziehen sich auf Biolebensmittel und den Lebensmitteldiscountbereich.

Verbesserungsvorschläge für die Gemeinde Flintbek

Frage: Was müsste passieren, damit Sie häufiger als heute Flintbek besuchen? Nennen Sie bitte bis zu drei konkrete Verbesserungsvorschläge.

Abb.17: Verbesserungsvorschläge für Flintbek

Verbesserungsvorschläge	Anzahl der Nennungen
Schaffung einer zentralen Einkaufslage	46
ergänzende Dienstleistungs- und Gastronomieangebote	42
Verbesserung der Verkehrssituation (MIV, ÖPNV)	36
Attraktivierung des öffentlichen Raums (Hornpassage, Grünflächen, Sauberkeit etc.)	34
Angebotsvielfalt verbessern	13
sonstige Einzelnennungen	19
	190

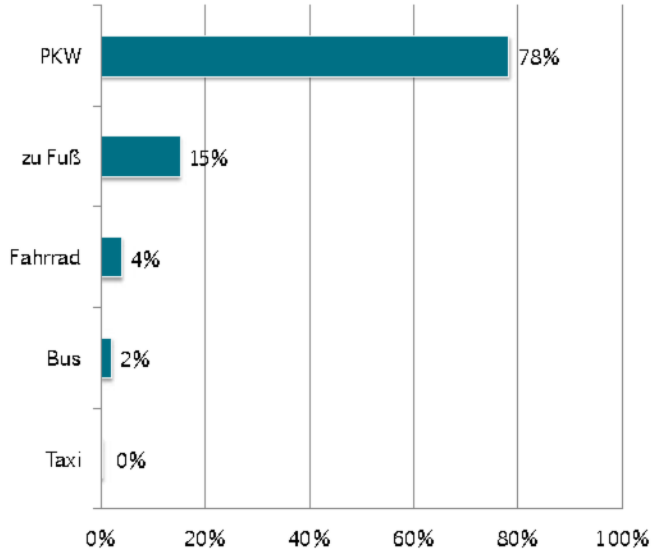
Quelle: cima 2015

- Die Mehrheit der Befragten wünscht sich die Schaffung einer zentralen Ortskern- und Einkaufslage (insgesamt 46 Nennungen). Von weiteren 42 Befragten wird der Verbesserungsvorschlag formuliert, ein ergänzendes Dienstleistungs- und Gastronomieangebot zu initiieren; hier wurde explizit der Wunsch nach einem Augenarzt sowie kleineren Cafés angesprochen.
- Für weitere 36 Passanten sollte die Verkehrssituation in Flintbek verbessert werden; dies betrifft sowohl den motorisierten Individualverkehr (Forderung nach mehr Parkplätzen in der Gemeinde, Bau einer Umgehungsstraße) als auch den Öffentlichen Personennahverkehr (Standort des Zentralen Omnibusbahnhofs sollte näher an Bahnhof verlagert werden etc.).
- Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Attraktivierung des öffentlichen Raums. Dabei stehen vor allem die Aufwertung des Stadtbereiches FAMILA als auch die Nachnutzung der Hornpassage im Mittelpunkt der Verbesserungsvorschläge.
- Die aufgeführten Verbesserungsvorschläge sollten als ergänzende Hinweise und als Handlungsempfehlungen an die Gemeinde Flintbek und Unternehmer verstanden werden, um die Rahmenbedingungen für den Einzelhandel in Flintbek zu verbessern.

3.7 Verkehrsmittelwahl

Frage: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute nach Flintbek gekommen?

Abb.18: Bevorzugtes Verkehrsmittels für den Besuch in Flintbek



Quelle: cima 2015 (Angaben in Prozent der Befragten; n = 328)

- Bei der Wahl der Verkehrsmittel ist der Pkw mit rd. 78 % das am häufigsten genannte Verkehrsmittel, um in die Gemeinde

Flintbek zu gelangen. Rd. 15 % der Kunden kommen zu Fuß und weitere 4 % mit dem Fahrrad; auch zusammengenommen stellen die Fußgänger und die Fahrradfahrer damit nur einen sehr geringen Anteil von rd. 19 % dar, Auffällig ist, dass der ÖPNV kaum eine Rolle spielt (weniger als 2 % der Nennungen).

3.8 Fazit der Passanten- und Bürgerbefragung in Flintbek

Die befragten Passanten und Bürger unterscheiden bei der Bewertung der Gemeinde Flintbek als Einkaufsstandort sehr deutlich zwischen Aspekten, die das Einzelhandelsangebot betreffen, und den Merkmalen und Rahmenbedingungen, die das Ortsbild der Gemeinde Flintbek charakterisieren und prägen. Während die zentralen Aspekte, die für die Attraktivität des Einzelhandels von Bedeutung sind wie z.B. die Öffnungszeiten, die Qualität des Angebotes und Service und Beratung gut bewertet werden, wird an den städtebaulichen Rahmenbedingungen und den Außenerscheinungen der Geschäftslokale und Immobilien seitens der Befragten deutliche Kritik geäußert.

Für den Einkaufsort Flintbek lassen sich zwei wesentliche Ergebnisse aus der Passanten- und Bürgerbefragung herausfiltern: Die städtebauliche Struktur (das Fehlen eines Ortskerns, die Gestaltung der Straßen- und Wegeführung, die räumliche Entfernung des Omnibusbahnhofs (ZOB), die Sauberkeit und Begrünung der öffentliche Aufenthaltsräume etc.) sorgt heute für Defizite in der Aufenthaltsqualität. Aus Sicht der Befragten bietet die Gemeinde Flintbek heute keinen Ortskern bzw. keine zentrale Einkaufslage, die zum Verweilen, Bummeln oder Flanieren einlädt.

Ein weiteres wesentliches Ergebnis der Befragung ist, die maßgebliche Funktion des Einzelhandelsstandortes Flintbek als Nahversorgungsstandort. Mehr als 90 % der Befragten besuchen die Gemeinde Flintbek mind. einmal pro Woche zum Einkaufen; der Standort Flintbek bedient sehr stark die tägliche Nachfrage (Lebensmittel, Drogerieartikel usw.). Diese Annahme wird bei der Bewertung der Einkaufsorientierung bestätigt. Während die Güter des täglichen Bedarfs zu einem bedeutenden Anteil in Flintbek nachfragt werden, müssen auf Basis der Befragung in den aperiodischen Branchen Bekleidung, Schuhe/ Lederwaren, Elektroartikel/ Unterhaltungselektronik, Baumarktartikel etc. deutliche Kaufkraftabflüsse in das benachbarte Oberzentrum Kiel sowie Bordesholm verzeichnet werden.

Die Gemeinde Flintbek übernimmt zudem eine wesentliche Versorgungsaufgabe für die Bewohner der direkt angrenzenden Gemeinden in den Waren des täglichen Bedarfs. Rd. 85 % der Befragten haben angegeben Lebensmittel in Flintbek einzukaufen.

Die Bedeutung des Einzelhandelsstandortes Flintbek für Besucher aus dem direkten Umland (Marktgebiet der Gemeinde Flintbek) wird insbesondere an der soziodemografischen Struktur der Befragten deutlich. Mehr als ein Drittel der befragten Passanten sind Nicht-Flintbeker, die Flintbek beinahe ausschließlich zum Einkaufen aufsuchen (90 % der Nicht-Flintbeker geben das Einkaufen als das wichtigste Besuchsmotiv an).

In den Bedarfsbereichen Drogerieartikel, Bekleidung und im Baufachmarktsegment werden von den Befragten deutliche Angebotslücken in Flintbek gesehen. Die örtliche Kaufkraftbindung ist auf Basis der Befragung in den Sortimenten der Drogerieartikel (32 %) Baumarktartikel (18 %) und insbesondere Bekleidung (4 %) nur gering.

In welchen Bereichen tatsächlich Angebotslücken im Einzelhandel der Gemeinde Flintbek existieren wird in der anschließenden Angebotsanalyse (vgl. Kap. 5) untersucht und bewertet.

4 Marktgebiet und Marktpotenziale

4.1 Marktgebiet Gemeinde Flintbek

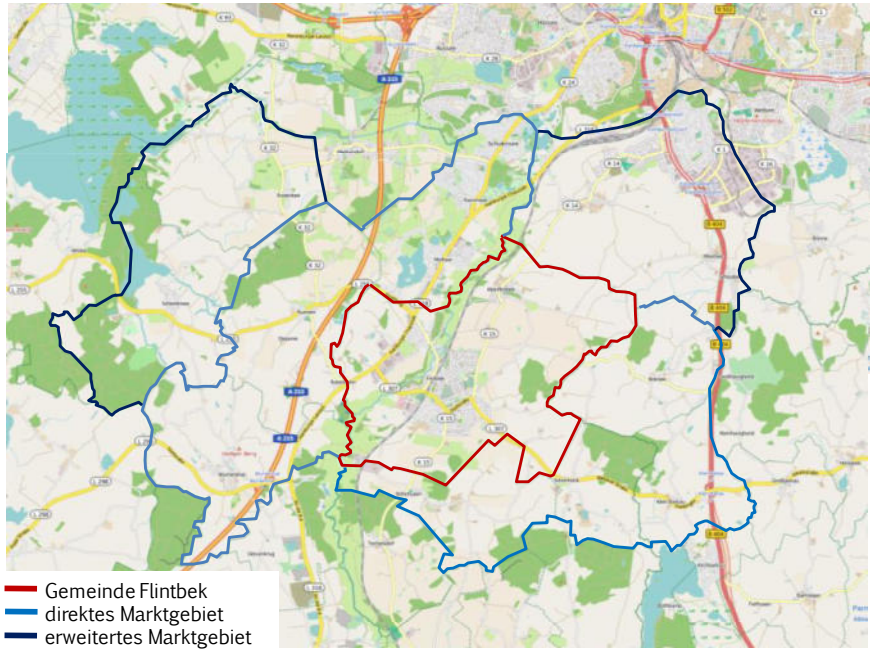
Das Marktpotenzial des Einzelhandels in der Gemeinde Flintbek ergibt sich aus der vorhandenen Nachfrage innerhalb der Gemeinde Flintbek sowie im direkten Nahbereich.

Relevant ist zunächst die zentralörtliche Versorgungsfunktion der Gemeinde Flintbek: Gemäß Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein (2010) ist die Gemeinde Flintbek als Stadtrandkern II. Ordnung im Verdichtungsraum Kiel eingestuft. Als zentraler Ort übernimmt die Gemeinde Flintbek die Versorgungsaufgabe für die Bevölkerung des eigenen Gemeindegebietes und der weiteren Amtsgemeinden mit Gütern und Dienstleistungen des qualifizierten Grundbedarfs; die Gemeinde Flintbek ist Verwaltungssitz des gleichnamigen Amtes.

Auf Basis des vorhandenen Einzelhandelsangebotes in der Gemeinde Flintbek sowie unter Berücksichtigung der Befragungsergebnisse sind die Gemeinden Boksee, Klein Barkau, Schönhorst und Böhnhusen im Osten und Südosten der Gemeinde Flintbek dem direkten Marktgebiet zugerechnet. Im Norden und Westen befinden sich die Gemeinden Molfsee, Rumohr und Blumenthal im direkten Einflussbereich der Gemeinde Flintbek.

Im Nordosten begrenzt das Oberzentrum Kiel den Einflussbereich der Gemeinde Flintbek. Wir gehen insbesondere vor dem Hintergrund der Befragungsergebnisse dennoch davon aus, dass aus den Kieler Stadtteilen Meimersdorf und Moorsee vereinzelte Einkaufsfahrten nach Flintbek stattfinden. Diese Siedlungsbereiche der Stadt Kiel sind aus diesem Grund als erweitertes Marktgebiet definiert. Wir gehen ebenso davon aus, dass aus den Gemeinden Schierensee und Rodenbeck im Westen der Gemeinde Flintbek die Einkaufsfahrten nicht mehr in der Regelmäßigkeit stattfinden, wie aus den unmittelbar an Flintbek angrenzenden Gemeinden. Rodenbeck und Schierensee werden entsprechend dem erweiterten Marktgebiet der Gemeinde Flintbek zugeordnet.

Abb.19: Marktgebiet Gemeinde Flintbek



Kartengrundlage: openstreetmap
Bearbeitung: cima 2015

4.2 Marktpotenzial Gemeinde Flintbek

Die Berechnung des Nachfragepotenzials[2] in Flintbek erfolgt auf der Basis der gemeindescharfen Einwohnerzahl (ca. 7.369)[3] und der spezifischen einzelhandelsrelevanten Kaufkraftkennziffer (104,5)[4]. Es wird ein Ausgabesatz pro Kopf im Einzelhandel von 5.688 € für das Jahr 2014/2015 zugrunde gelegt, der an das Niveau der Gemeinde Flintbek mit Hilfe der Kaufkraftkennziffer angepasst wird.

Der Ausgabesatz eines jeden Einwohners der Gemeinde Flintbek entspricht im Durchschnitt 5.923 € im Jahr 2015. Wie die Kaufkraftkennziffer liegt auch der statistische Ausgabesatz pro Kopf von Flintbek über dem Bundesdurchschnitt.

Insgesamt beläuft sich das Nachfragepotenzial in der Gemeinde Flintbek auf rund 43,6 Mio. €. Davon entfallen etwa 22,9 Mio. € auf den täglichen Bedarf. Im aperiodischen Bedarfsbereich beläuft sich das Nachfragepotenzial auf rd. 20,7 Mio. €.

Das Nachfragepotenzial im Verflechtungsbereich der Gemeinde Flintbek umfasst 52,7 Mio. € im direkten Marktgebiet (Zone 1) und weiteren 31,6 Mio. € im erweiterten Marktgebiet (Zone 2).

Neben der örtlichen Nachfrage müssen die zusätzlichen Kaufkraftpotenziale und Kaufkraftzuflüsse aus dem weiteren Umland berücksichtigt werden. In den Berechnungen zum Marktpotenzial der Gemeinde Flintbek wird zusätzlich eine Potenzialreserve i.H. von 0,9 Mio. € zu Grunde gelegt. Insgesamt beläuft sich das Nachfragepotenzial im Marktgebiet auf rd. 128,8 Mio. €.

Abb.20: Nachfragepotenzial im Marktgebiet der Gemeinde Flintbek

Nachfragepotenzial im Marktgebiet der Gemeinde Flintbek in Mio. €

CIMA Warengruppen	Gemeinde Flintbek	Marktgebiet Zone II	Marktgebiet Zone III	Potenzial-reserve	Marktgebiet insgesamt
Periodischer Bedarf insgesamt	**22,9**	**27,7**	**16,5**	***0,5***	**67,5**
Lebensmittel und Reformwaren	16,1	19,4	11,6	*0,3*	47,4
Gesundheits- und Körperpflege	6,1	7,4	4,4	*0,1*	18,0
Zeitschriften, Schnittblumen	0,7	0,9	0,5	*0,0*	2,1
Persönlicher Bedarf insgesamt	**6,7**	**8,1**	**4,8**	***0,1***	**19,7**
Bekleidung, Wäsche	3,7	4,5	2,7	*0,1*	10,9
Schuhe, Lederwaren	1,2	1,5	0,9	*0,0*	3,6
Uhren, Schmuck, medizinisch-orthopädischer Bedarf	1,7	2,1	1,3	*0,0*	5,1
Medien und Technik insgesamt	**4,6**	**5,5**	**3,3**	***0,1***	**13,5**
Bücher, Schreibwaren	0,9	1,1	0,7	*0,0*	2,7
Elektroartikel, Foto, Unterhaltungselektronik	3,7	4,4	2,7	*0,1*	10,8
Spiel, Sport, Hobby insgesamt	**2,2**	**2,6**	**1,6**	***0,0***	**6,4**
Sportartikel, Fahrräder	1,2	1,5	0,9	*0,0*	3,7
Spielwaren	0,4	0,5	0,3	*0,0*	1,3
Hobbybedarf, Zooartikel	0,5	0,6	0,4	*0,0*	1,4
Glas, Porzellan, Keramik, Hausrat	**0,7**	**0,8**	**0,5**	***0,0***	**2,0**
Einrichtungsbedarf insgesamt	**3,0**	**3,6**	**2,2**	***0,1***	**8,9**
Möbel, Antiquitäten	2,4	2,9	1,8	*0,0*	7,2
Heimtextilien	0,6	0,7	0,4	*0,0*	1,7
Baumarktartikel, Gartenbedarf	**3,7**	**4,4**	**2,6**	***0,1***	**10,8**
SUMME	**43,6**	**52,7**	**31,6**	***0,9***	**128,8**
EINWOHNER	**7.369**	**7.633**	**5.292**		**20.294**

Quelle: cima 2015

[2] Das Nachfragepotenzial entspricht den Ausgaben (in €) der Bevölkerung der Gemeinde Flintbek, die dem Einzelhandel zur Verfügung stehen (statistischer Wert).

[3] Quelle: Gemeinde Flintbek (Stand: 30.06.2014)

[4] Quelle: Michael Bauer Research GmbH 2014

5 Einzelhandelsstrukturdaten der Gemeinde Flintbek

5.1 Einzelhandelsstrukturen in der Gemeinde Flintbek

Die nachfolgenden Einzelhandelsstrukturdaten basieren auf einer vollständigen Einzelhandelsbestandserhebung in der Gemeinde Flintbek im April 2015.

Die abgeleiteten Umsatzvolumina beruhen auf der Inaugenscheinnahme des konkreten Warenangebots hinsichtlich Angebotsqualität und Sortimentsstruktur. Die Hochrechnung der Umsätze erfolgte über branchenübliche Flächenproduktivitäten. Zusätzlich werden alle branchenspezifischen Informationen aus Firmen- und Verbandsveröffentlichungen sowie der relevanten Fachliteratur in die Auswertung mit einbezogen.

Im Rahmen der Bestandserhebung des Einzelhandels in der Gemeinde Flintbek wurden 35 Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von 8.540 m² erhoben. Sie erwirtschaften einen Einzelhandelsumsatz von 28,8 Mio. €.

Die warengruppenspezifische Differenzierung des Einzelhandelsbesatzes ist in der nebenstehenden Abb. 21 dokumentiert.

Abb.21: Anzahl der Betriebe, Verkaufsfläche, Umsatz in Flintbek

CIMA Warengruppe	Anzahl der Betriebe	Verkaufsfläche in m²	Umsatz in Mio. €
Periodischer Bedarf	**16**	**3.555**	**19,8**
Lebensmittel, Reformwaren	11	3.030	15,2
Gesundheits- und Körperpflege	2	275	3,8
Zeitschriften, Schnittblumen	3	250	0,8
Aperiodischer Bedarf insgesamt	**19**	**4.985**	**9,0**
Persönlicher Bedarf insgesamt	**7**	**680**	**2,5**
Bekleidung, Wäsche	2	355	*
Schuhe, Lederwaren	1	215	*
Uhren, Schmuck, medizinisch-orthopädischer Bedarf	4	110	1,1
Medien und Technik insgesamt	**3**	**430**	**1,1**
Bücher, Schreibwaren	2	215	*
Elektroartikel, Foto, Unterhaltungselektronik	1	215	*
Spiel, Sport, Hobby insgesamt	**3**	**960**	**2,6**
Sportartikel, Fahrräder	3	670	*
Spielwaren	0	200	*
Hobbybedarf, Zooartikel	0	90	*
Glas, Porzellan, Keramik, Hausrat	**2**	**910**	**0,9**
Einrichtungsbedarf insgesamt	**0**	**750**	**0,5**
Möbel, Antiquitäten	0	680	*
Heimtextilien	0	70	*
Baumarktartikel, Gartenbedarf	**4**	**1.255**	**1,4**
Einzelhandel insgesamt	**35**	**8.540**	**28,8**

Quelle: cima 2015

* Anmerkung: Aus datenschutzrechtlichen Gründen dürfen Verkaufsfläche und Umsatz erst ab mind. drei Betrieben je Warengruppe ausgewiesen werden. In Einzelfällen sind Randsortimente in den summierten Umsätzen und Verkaufsflächen enthalten, sodass eine Dokumentation dennoch möglich wird. Die warengruppenspezifische Anzahl der Betriebe bezieht sich nur auf das Hauptsortiment.

Folgende Ergebnisse sind hervorzuheben:

- Die Warengruppe Lebensmittel, Reformwaren beherbergt elf Betriebe mit einer Verkaufsfläche von 3.030 m². Sie realisieren einen Umsatz von rd. 15,2 Mio. €. Der Verkaufsflächen- und Umsatzanteil liegt damit bei ca. 35 % bzw. 53 % am gesamten Einzelhandel. Insbesondere der Umsatzanteil von über 50 % entspricht der typischen Ausstattung eines Unterzentrums und spricht für eine angemessene Präsenz der Nahversorgung.
- Die Hauptwarengruppe Gesundheits- und Körperpflege realisiert in der Gemeinde Flintbek einen Verkaufsflächen- bzw. Umsatzanteil von 6 % bzw. 13 % am gesamten Flintbeker Einzelhandel. Auch in diesem Segment kann eine ausgewogene Versorgung der Bewohner mit Waren des täglichen Bedarfs identifiziert werden. Einschränkend ist jedoch zu konstatieren, dass der Verkaufsflächen- und Umsatzanteil maßgeblich auf die vorhandenen Apotheken entfällt. Die Branche der Drogerieartikel wird heute ausschließlich als Randsortiment in den Lebensmittelmärkten angeboten. Das Fehlen eines originären Drogeriefachmarktes ist ein erster Beleg für vorhandene sortimentsspezifische Angebotslücken.[5]
- In der Warengruppe Bekleidung, Wäsche, dem wichtigsten Leitsortiment einer zentralen Ortskernlage sind zwei Betriebe mit einer Verkaufsfläche von 355 m² vorhanden. Der Verkaufsflächen- bzw. Umsatzanteil von nur 4 % bzw. 3 % am gesamten Flintbeker entsprechen einer durchschnittlichen Ausstattung.
- In der Warengruppe der Spiel/ Sport/ Hobby insgesamt wird ein Umsatzvolumen von 2,6 Mio. € generiert. Dies entspricht einem prozentualen Anteil am Gesamtumsatz der Gemeinde Flintbek von 9 %. Der Verkaufsflächenanteil liegt sogar bei 11 % (960 m²). Dieser überdurchschnittliche Ausstattungswert basiert auf einer vergleichsweise guten Ausstattung im Kernsortiment Sportartikel/ Fahrräder (hier NORDWIND, REITSPORT SIEVERS; FLINTBIKER).
- Die Warengruppe Glas/ Porzellan/ Keramik/ Hausrat erreicht mit 910 m² einen Verkaufsflächenanteil von rd. 11 %. Der realisierte Einzelhandelsumsatz liegt jedoch nur bei 0,9 Mio. € (= 3 %). Während die Umsatzanteile der Versorgungsfunktion eines Unterzentrums entsprechen, sind die Verkaufsflächenanteile als überdurchschnittlich zu bewerten. Die größten Verkaufsflächenanteile dieser Branche entfallen jedoch auf den TRÖDELBARON außerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches von Flintbek. Das qualitativ hochwertige Segment ist sowohl als Randsortiment im Kaufhaus RENNER als auch im kleinteiligen Facheinzelhandel DEKO ART vorhanden.
- Der TRÖDELBARON prägt ebenso die dokumentierte Verkaufsflächenausstattung in der Warengruppe Einrichtungsbedarf. Die erfassten Verkaufsflächen entfallen ausschließlich auf den großflächigen Gebrauchtwarenhandel.
- Die Hauptwarengruppe Baumarktartikel/ Gartenbedarf generiert ein Umsatzvolumen von 1,4 Mio. €. Dies entspricht einem prozentualen Anteil am Gesamtumsatz der Gemeinde Flintbek von 5 %. Der Verkaufsflächenanteil liegt bei guten 15% (1.255 m²). Diese überdurchschnittlichen Ausstattungswerte werden jedoch ebenso in maßgeblichem Umfang durch den TRÖDELBARON am Standort Freewied geprägt. Das Kaufhaus RENNER bietet darüber hinaus baumarktspezifische Randsortimente an. Die Gärtnerei ELDERHEIM ist zudem in der Verkaufsflächen- und Umsatzsummierung vorhanden.
- In den weiteren Warengruppen werden durchschnittliche Anteilswerte für ein Unterzentrum erreicht.

[5] Es bestehen konkrete Planungen im Ortskern der Gemeinde Flintbek einen Drogeriefachmarkt zu realisieren.

Verkaufsfläche je Einwohner

Die Flächendichte ist ein Indikator, der die Verkaufsflächenausstattung ins Verhältnis zur Einwohnerzahl eines Ortes stellt. Der bundesdeutsche Durchschnitt liegt bei 1,5 m² Verkaufsfläche je Einwohner (inkl. ländlich geprägte Räume). In der Warengruppe Lebensmittel/ Reformwaren wird ein bundesdurchschnittlicher Wert von 0,35 – 0,45 m² Verkaufsfläche je Einwohner als Vergleichswert angenommen.

Abb.22: Verkaufsfläche je Einwohner in Flintbek

Gemeinde Flintbek	2015
Einwohner (30.06.2014)	7.369
Verkaufsfläche je Einwohner in m²	1,16
im periodischenBedarf	0,48
in der Branche Lebensmittel/ Reformwaren	*0,41*
im aperiodischen Bedarf	0,68

Quelle: cima 2015

Die Verkaufsfläche je Einwohner im Segment Lebensmittel/ Reformwaren liegt mit 0,41 m²/ Einwohner im Bundesdurchschnitt und ist als ein Indiz für eine ausgewogene Nahversorgungssituation zu werten. In Bezug auf die Gesamtverkaufsfläche liegt Flintbek unter den Werten des Bundesdurchschnitts. Diese Kennziffer signalisiert insbesondere für den Ortskern z.T. Entwicklungspotenziale.

5.2 Einzelhandelszentralität in der Gemeinde Flintbek

Die Einzelhandelszentralität eines Ortes beschreibt das Verhältnis des am Ort getätigten Einzelhandelsumsatzes zu der am Ort vorhandenen Nachfrage.

Handelszentralitäten von deutlich über 100 signalisieren Kaufkraftzuflüsse; Handelszentralitäten von unter 100 bedeuten per Saldo Kaufkraftabflüsse aus der betreffenden Raumeinheit. Handelszentralitäten werden für den Einzelhandel insgesamt sowie für einzelne Warengruppen ermittelt.

Je größer die Zentralität eines Ortes ist, desto größer ist seine Sogkraft auf die Kaufkraft im Umland. Die Zentralität eines Ortes wird z.B. durch die Qualität und Quantität an Verkaufsfläche, den Branchenmix, die Verkehrsanbindung und die Kaufkraft im Marktgebiet gesteuert.

Abb.23: Nachfragevolumen, Umsatz und Handelszentralität in Flintbek

CIMA Warengruppe	Umsatz in Mio. €	Nachfrage-volumen in Mio. €	Handels-zentralität
Periodischer Bedarf	**19,8**	**22,9**	**86**
Lebensmittel, Reformwaren	15,2	16,1	95
Gesundheits- und Körperpflege	3,8	6,1	62
Zeitschriften, Schnittblumen	0,8	0,7	106
Aperiodischer Bedarf insgesamt	**9,0**	**20,8**	**43**
Persönlicher Bedarf insgesamt	**2,5**	**6,7**	**38**
Bekleidung, Wäsche	*	*	26
Schuhe, Lederwaren	*	*	41
Uhren, Schmuck, medizinisch-orthopädischer Bedarf	1,1	1,7	61
Medien und Technik insgesamt	**1,1**	**4,6**	**24**
Bücher, Schreibwaren	*	*	85
Elektroartikel, Foto, Unterhaltungselektronik	*	*	9
Spiel, Sport, Hobby insgesamt	**2,6**	**2,2**	**122**
Sportartikel, Fahrräder	*	*	162
Spielwaren	*	*	108
Hobbybedarf, Zooartikel	*	*	30
Glas, Porzellan, Keramik, Hausrat	**0,9**	**0,7**	**137**
Einrichtungsbedarf insgesamt	**0,5**	**3,0**	**16**
Möbel, Antiquitäten	*	*	15
Heimtextilien	*	*	19
Baumarktartikel, Gartenbedarf	**1,4**	**3,7**	**37**
Einzelhandel insgesamt	**28,8**	**43,6**	**66**

Quelle: cima 2015

* Anmerkung: Aus datenschutzrechtlichen Gründen dürfen Verkaufsfläche und Umsatz erst ab mind. drei Betrieben je Warengruppe ausgewiesen werden. In Einzelfällen sind Randsortimente in den summierten Umsätzen und Verkaufsflächen enthalten, sodass eine Dokumentation dennoch möglich wird. Die warengruppenspezifische Anzahl der Betriebe bezieht sich nur auf das Hauptsortiment.

Insgesamt ist die Einzelhandelszentralität der Gemeinde Flintbek als adäquat für ein Unterzentrum zu bewerten (66). Per Saldo signalisiert die ermittelte Handelszentralität zwar deutliche Kaufkraftabflüsse in die umliegenden Städte, mit Blick auf die Pendlerverflechtungen sowie die oberzentralen Wettbewerbsstandorte Kiel und Neumünster dürfte eine Steigerung der Zentralität dennoch nur in begrenztem Umfang möglich sein.

Die Gesamtzentralität für Flintbek beruht auf den sortimentsspezifischen Zentralitätswerten für die einzelnen Warengruppen. Hier ist festzuhalten, dass bei den Angeboten des täglichen Bedarfs eine Zentralität von 86 erreicht wird; für die Branche Lebensmittel/ Reformwaren wurde sogar eine Handelszentralität von 95 ermittelt. Hier steht einem Einzelhandelsumsatz von 15,2 Mio. € ein lokales Nachfragevolumen von 16,1 Mio. € gegenüber. Die Werte veranschaulichen, dass in der Branche Lebensmittel/ Reformwaren kein ausgeprägtes Angebotsdefizit vorhanden ist; die Lebensmittelfrischemärkte FAMILA und EDEKA sowie der Lebensmitteldiscounter ALDI, ergänzt durch Betriebe des Lebensmittelhandwerks decken die lokale Nachfrage weitgehend ab. Ohne einen direkten Verdrängungswettbewerb zu befürworten, besteht nur ein begrenzter zusätzlicher Flächenbedarf.[6] Ein deutlicher Entwicklungsspielraum wird dagegen für die Warengruppe Gesundheit und Körperpflege gesehen: Der warengruppenspezifische Zentralitätswert liegt hier lediglich bei 62; ein originärer Drogeriefachmarkt erscheint tragfähig. Die Ansiedlung eines Drogeriefachmarktes wird in Kap. 6.3.5 gutachterlich bewertet.

Neben der Nahversorgung der eigenen Bevölkerung nimmt die Gemeinde Flintbek jedoch eine bedeutende Versorgungsfunktion mit

[6] In Kap. 6.3 wird die geplante Verkaufsflächenerweiterung des EDEKA Lebensmittelsupermarktes an der Dorfstraße sowie die Standortverlagerung und Modernisierung des FAMILA Supermarktes und des ALDI Lebensmitteldiscounters auf die „Blumenwiese“ beschrieben und bewertet.

Waren des täglichen Bedarfs innerhalb des dargestellten und beschriebenen Marktgebietes wahrnimmt.

In den direkt angrenzenden Gemeinden des Marktgebietes sind keine wettbewerbsrelevanten Einzelhandelsangebote im Segment Lebensmittel/ Reformwaren vorhanden. Die Nahversorgung wird ausschließlich über Betriebe des Lebensmittelhandwerks sowie Kioske und Hofläden dargestellt. Nicht zuletzt nach den Betriebsaufgaben von ALDI und EDEKA in Molfsee übernehmen die Lebensmittelmärkte in Flintbek eine wichtige Nahversorgungsaufgabe für das Umland.

In den Branchen des aperiodischen Bedarfs wird eine Handelszentralität von 43 erzielt. Die Kernsortimente des persönlichen Bedarfs realisieren Handelszentralitäten zwischen 26 und 61. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob durch gezielte Ergänzungen und eventuelle Flächenerweiterungen die Zentralität noch gesteigert werden kann. Vor allem die vergleichsweise niedrigen Werte für die Warengruppe Bekleidung/ Wäsche (26) und Schuhe/ Lederwaren (41) sollten Anlass für eine gezielte Angebotserweiterung sein. Die Entwicklung sollte sich hierbei jedoch ausschließlich auf den Ortskern von Flintbek konzentrieren. Das vorhandene Facheinzelhandelsangebot in der integrierten Ortskernlage sollte nicht durch Fachmarktansiedlungen in den Außenbereichen der Gemeinde Flintbek gefährdet werden.

Die Warengruppe Medien und Technik setzt sich zusammen aus den Branchen Bücher, Schreibwaren und Elektroartikel, Foto, Unterhaltungselektronik. Bücher werden aktuell in zwei Buchhandlungen in der Gemeinde Flintbek angeboten. In den Branchen Elektroartikel, Foto und Unterhaltungselektronik sind hingegen deutliche Angebotslücken zu identifizieren. Unter Berücksichtigung der aktuellen Betriebstypen- und Branchenentwicklungen ist die Ansiedlung eines Elektrofachgeschäftes im Ortskern der Gemeinde Flintbek dennoch als eher unwahrscheinlich anzusehen.

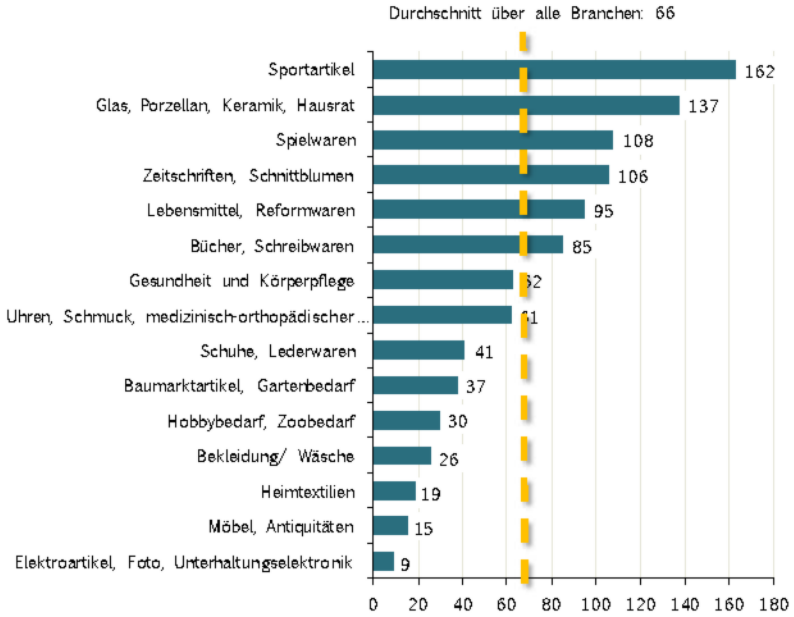
Die Handelszentralität von 122 in der Warengruppe Spiel/ Sport/ Hobby entfällt maßgeblich auf das Sortiment Sportartikel/ Fahrräder und Fahrradzubehör (162). An der Dorfstraße ist der Fahrradfachhandel FLINTBIKER adressiert. Sportartikel im Sinne von Sportbekleidung werden im Kaufhaus RENNER angeboten. Das Spezialsortiment Reitsportbedarf wird bei Reitsport SIEVERS angeboten. Positiv herauszustellen ist ebenso die Zentralität in der Branche Spielwaren (108). Spielwaren werden als qualifiziertes Randsortiment im Kaufhaus RENNER angeboten.

In der Warengruppe Glas/ Porzellan/ Keramik/ Hausrat wird das vorhandene Angebot einerseits durch den Facheinzelhandel innerhalb der integrierten Ortskernlage (hier ART DEKO) sowie das qualitätsorientierte Randsortiment bei RENNER dargestellt. Andererseits wird das Angebot stark durch den Gebrauchtwarenhändler TRÖDELBARON geprägt. Ergänzend entfällt ein weiterer Anteil der vorhandenen Verkaufsflächen in der Branche Glas/ Porzellan/ Keramik/ Hausrat auf die Randsortimente der Lebensmittelmärkte.

Die niedrigsten Zentralitätswerte erzielen die Sortimente Heimtextilien (19), Möbel/ Antiquitäten (15) und Elektroartikel/ Foto/ Unterhaltungselektronik etc. (9). In der Branche Elektroartikel/ Unterhaltungselektronik sind kaum Angebote vorhanden; die Nachfrage wird hauptsächlich im nahe gelegenen Oberzentrum Kiel gedeckt. Die Branche Heimtextilien wird in Flintbek ausschließlich auf geringen Flächen als Randsortiment angeboten. Der niedrige Zentralitätswert für die Warengruppe Möbel/ Antiquitäten begründet sich ebenso durch das Fehlen eines qualifizierten Anbieters. Ausschließlich die branchenspezifischen Angebote im TRÖDELBARON sind heute in Flintbek zu finden.

Die nachfolgende Abb. 24 zeigt die Rangfolge der warengruppenspezifischen Handelszentralitäten des Einzelhandels in der Gemeinde Flintbek.

Abb.24: Ranking: Handelszentralität in Flintbek



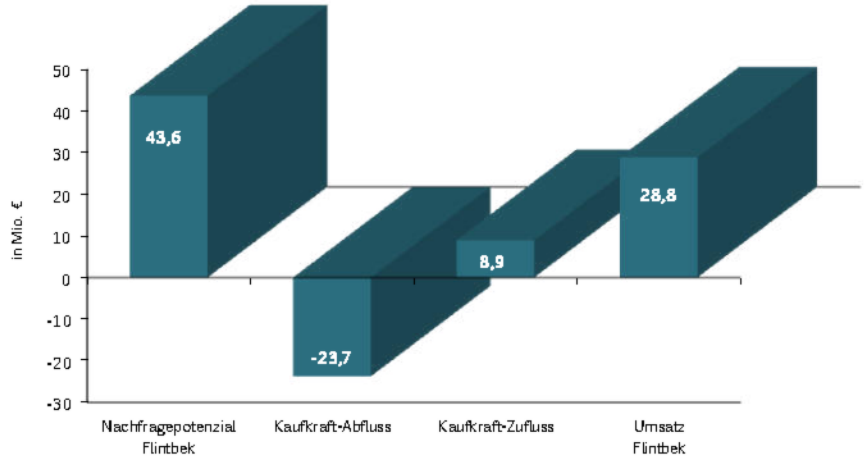
Quelle: cima 2015

5.3 Kaufkraftstromanalyse des Einzelhandels in der Gemeinde Flintbek

Die nachfolgende Abbildung dokumentiert die Kaufkraftstrombilanz für den Einzelhandel in der Gemeinde Flintbek.

Die Kaufkraftbilanz verdeutlicht zusammenfassend über alle Sortimentsbereiche hinweg, in welchen Größenordnungen vorhandene Kaufkraft von außen abgezogen wird bzw. von außen zufließt.

Abb.25: Kaufkraftstrombilanz des Einzelhandels in Flintbek



Quelle: cima 2015

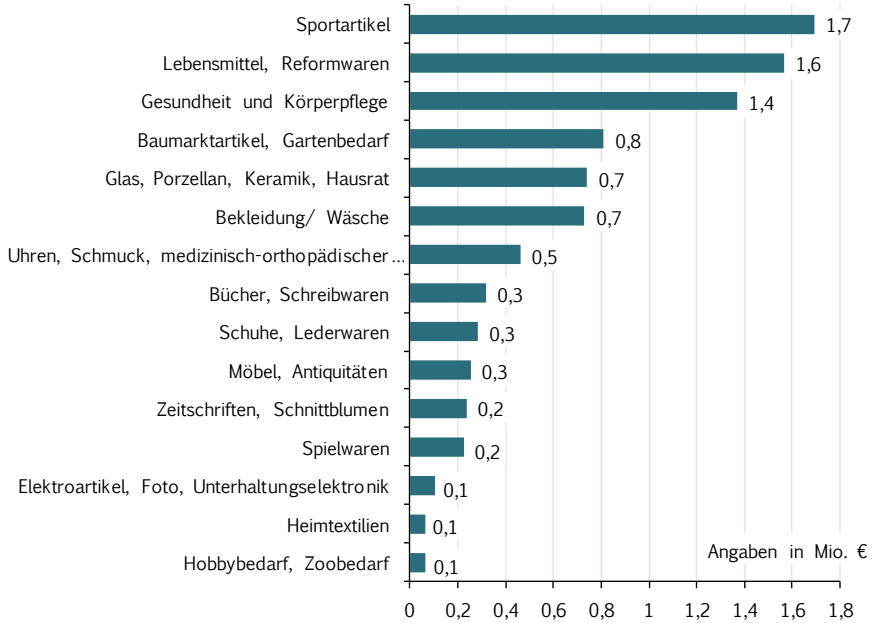
Einem Kaufkraftzufluss von 8,9 Mio. € steht ein Kaufkraftabfluss von 23,7 Mio. € gegenüber. Der Einzelhandelsumsatz beläuft sich auf rd. 28,8 Mio. €. Das einzelhandelsrelevante Nachfragevolumen liegt in der Gemeinde Flintbek bei ca. 43,6 Mio. €.

Der Kaufkraftabfluss beläuft sich auf rd. 54 % des in der Gemeinde Flintbek vorhandenen Nachfragevolumens; mit anderen Worten: "Jeder zweite Euro der eigenen Bevölkerung wird nicht in Flintbek ausgegeben." Die vergleichsweise hohe Kaufkraftabflussquote fußt zum einen auf den dokumentierten Angebotslücken in den Branchen des aperiodischen Bedarfs; zum anderen kommt es auch bei Nahrungs- und Genussmitteln trotz des aufgezeigten guten Zentralitätswertes zu Kaufkraftabflüssen (vgl. Abb. 27). Diese werden jedoch weitgehend kompensiert durch Zuflüssen aus den angrenzenden Gemeinden.

Die Kaufkraftzuflüsse generieren insgesamt rd. 31 % des in Flintbek realisierten Einzelhandelsumsatzes. Berücksichtigt man die regionale

Wettbewerbssituation (unmittelbare Nachbarschaft zum Oberzentrum Kiel) und die Funktion von Flintbek als Unterzentrum (Stadtrandkerns 2. Ordnung im Nahbereich des Oberzentrums Kiel) dürfte diese Kaufkraftzuflussquote nur sehr begrenzt zu steigern sein.

Abb.26: Ranking: Kaufkraftzuflüsse nach Flintbek



Quelle: cima 2015

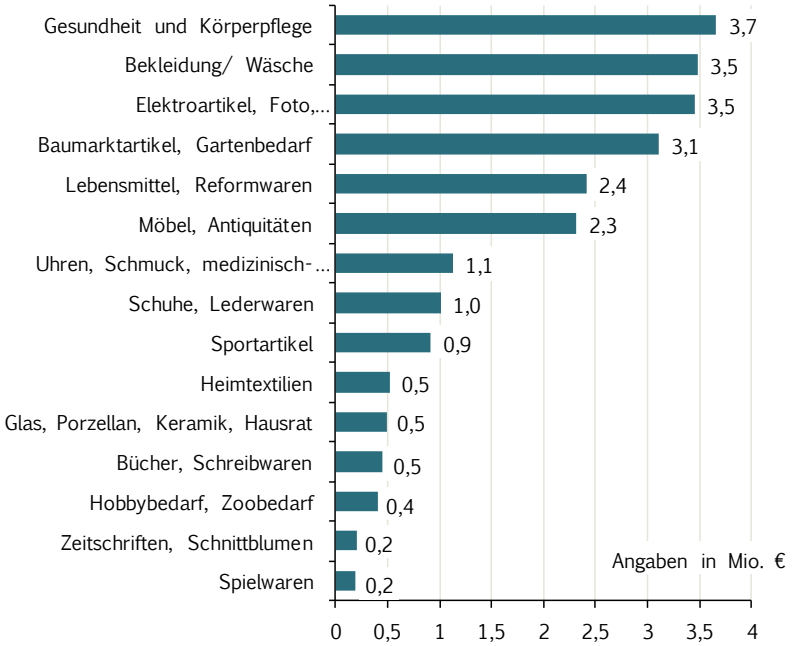
Die höchsten Kaufkraftzuflüsse werden in der Branche Sportartikel/ Fahrräder erzielt (1,7 Mio. €). Wie bereits die Dokumentation der warengruppenspezifischen Handelszentralitäten verdeutlicht hat, ist mit dem Fahrradfachgeschäft FLINTBIKER, dem Reisportfachhandel SIEVERS und der Sportbekleidung bei NORDWIND ein gutes Angebotsniveau vorhanden.

In der Branche Lebensmittel/ Reformwaren werden Kaufkraftzuflüsse i.H. 1,6 Mio. € erzielt. Die Werte veranschaulichen, dass die Lebensmittelsupermärkte FAMILA und EDEKA sowie der Lebensmitteldiscounter ALDI einen Versorgungsauftrag sowohl für die Gemeinde Flintbek als auch die Umlandgemeinden wahrnehmen.

Die Branche Gesundheit und Körperpflege wird ebenso dem periodischen Bedarf zugerechnet. In der Branche Gesundheit und Körperpflege liegt der Kaufkraftzufluss bei rd. 1,4 Mio. € und damit ebenfalls in einem sehr guten Bereich. Die Zuflüsse werden in erster Linie durch die vorhandenen Apotheken erzielt. Drogerieartikel hingegen werden aktuell ausschließlich als Randsortiment in den größeren Lebensmittemärkten angeboten, diese Betriebe profitieren heute von den Mitnahmeeffekten im Bereich der Drogerieartikel.

In den Branchen Baumarktartikel, Glas/ Porzellan/ Keramik/ Hausrat und Bekleidung werden ebenso vergleichsweise gute Kaufkraftzuflüsse realisiert (0,8 Mio. € bzw. 0,7 Mio. €). In allen weiteren Branchen liegen die Kaufkraftzuflüsse bei unter 0,5 Mio. €.

Abb.27: Ranking: Kaufkraftabflüsse aus Flintbek



Quelle: cima 2015

Die höchsten Kaufkraftabflüsse aus der Gemeinde Flintbek entfallen auf die Warengruppe Gesundheit und Körperpflege (3,7 Mio. €). Vor dem Hintergrund der erreichten Handelszentralität von nur 62 ist der ermittelte Kaufkraftabfluss mit den vorhandenen Angebotsdefiziten begründet. In der Warengruppe Gesundheits- und Körperpflegeartikel ist eine Optimierung des Angebotes in Form eines modernen und leistungsfähigen Drogeriefachmarktes anzustreben. Die heute unbefriedigende Marktsituation resultiert u.a. aus der Schließung der SCHLECKER Filiale; Drogerieartikel werden heute ausschließlich als Randsortiment in den Lebensmittelmärkten angeboten.

Der Kaufkraftabfluss von 3,5 Mio. €. in der Warengruppe Bekleidung/ Wäsche begründet sich mit Blick auf die Angebotssituation in den umliegenden Oberzentren Kiel und Neumünster. Durch die gezielte Entwicklung von ergänzenden Angeboten im Bereich des Facheinzelhandels sowie die Ansiedlung von kleineren Filial- und Fachmarktbetrieben lassen sich die ermittelten Kaufkraftabflüsse teilweise z.T. verringern.

In der Warengruppe Elektroartikel/ Foto/ Unterhaltungselektronik liegt der Kaufkraftabfluss ebenfalls bei 3,5 Mio. €. Die Kaufkraftabflüsse verdeutlichen die Einkaufsfahrten zu den leistungsstarken Anbietern in Kiel und Schwentinental (MEDIA MARKT, SATURN etc.).

In der Warengruppe Baumartikel/ Gartenbedarf müssen ebenfalls Kaufkraftabflüsse i.H. 3,1 Mio. € verzeichnet werden. Die Kaufkraftabflüsse spiegeln wie auch schon die dokumentierten Kaufkraftabflüsse in den Branchen Bekleidung/ Wäsche und Elektroartikel/ Foto/ Unterhaltungselektronik die regionale Wettbewerbssituation und das Fehlen eines leistungsstarken Anbieters wider. Das baumarktspezifische Randsortiment bei RENNER kann nur z.T. die vorhandene Nachfrage in Flintbek binden.

Mit 2,4 Mio. € verzeichnet weiterhin die Branche Lebensmittel/ Reformwaren hohe Kaufkraftabflüsse. Insbesondere diese Branche wird jedoch über Kopplungskäufe im Kontext von Pendlerverflechtungen an Wettbewerbsstandorten außerhalb des Gemeindegebietes gebunden. Die bestehenden Kaufkraftabflüsse dürften entsprechend nicht in vollem Ausmaß reaktivierbar sein.

In der Warengruppe der Möbel/ Antiquitäten liegt der Kaufkraftabfluss bei 2,3 Mio. €. Aktuell sind Angebote in dieser Warengruppe in Flintbek nur in begrenztem Umfang vorhanden.

In allen weiteren Warengruppen belaufen sich die Kaufkraftabflüsse auf 1,5 Mio. €.

Abb. 28 fasst die maßgeblichen Strukturdaten des Einzelhandels auf der Ebene der Gemeinde Flintbek zusammen.

Abb.28: Datenblatt der Gemeinde Flintbek

Gemeinde Flintbek	2015
Anzahl Betriebe	35
Verkaufsfläche in m²	8.540
Umsatz in Mio. €	28,8
Flächenproduktivität in € / m²	3.374
Nachfragepotenzial in Mio. €	43,6
Zentralität	66
Zentralität periodisch	86
in der Branche Lebensmittel/ Reformwaren	*95*
Zentralität aperiodisch	43
Einwohner (30.06.2014)	7.369
Verkaufsfläche je Einwohner in m²	1,16
im periodischenBedarf	0,48
in der Branche Lebensmittel/ Reformwaren	*0,41*
im aperiodischen Bedarf	0,68
Umsatz je Einwohner in €	3.910
einzelhandelsrelevante Kaufkraftkennziffer (2014)	104,5

Quelle: cima 2015

Abb.29: Einzelhandel in der Gemeinde Flintbek

Fotos: cima 2015

5.4 Nahversorgungssituation in der Gemeinde Flintbek

Insgesamt kann die Nahversorgungssituation in der Gemeinde Flintbek bezogen auf die ermittelten Kennzahlen, als sehr gut bezeichnet werden. Folgende allgemeine Aussagen können zur aktuellen Betriebs- und Branchenstruktur des nahversorgungsrelevanten Einzelhandels in der Gemeinde Flintbek getroffen werden:

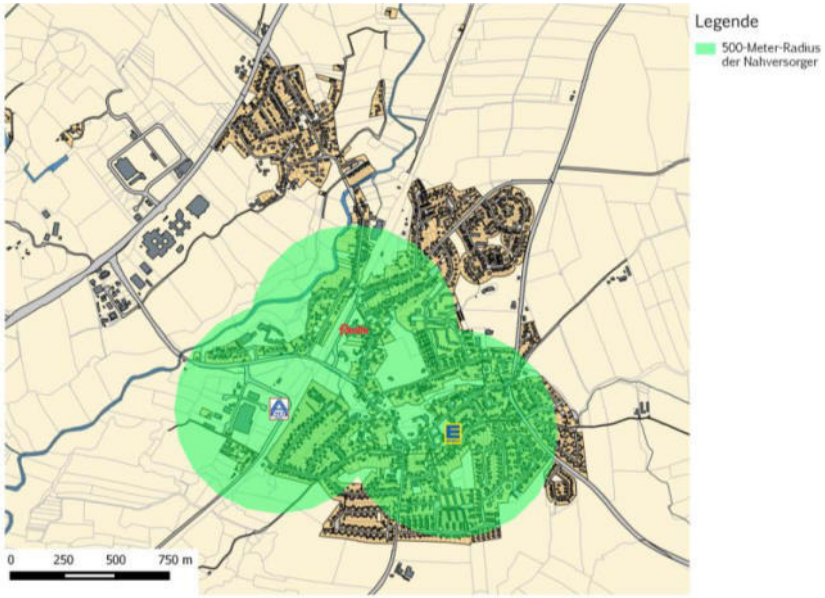
- Die Gemeinde Flintbek verfügt über eine Gesamtverkaufsfläche in der Branche Lebensmittel/ Reformwaren von 3.030 m².
- Für die Branche Lebensmittel/ Reformwaren hat die cima eine Handelszentralität von 95 ermittelt. Einem Einzelhandelsumsatz von 15,2 Mio. € steht ein Nachfragevolumen von 16,1 Mio. € gegenüber.

Die dominierenden Nahversorgungsstrukturen in Flintbek sind die zwei Lebensmittelfrischemärkte FAMILA und EDEKA und der ALDI Lebensmitteldiscounter. Betriebe des Lebensmittelhandwerks runden das Lebensmittelangebot ab. Insbesondere EDEKA und FAMILA in integrierter Ortskernlage profitieren maßgeblich von der fußläufigen Erreichbarkeit sowie den Kopplungspotenzialen mit den weiteren Facheinzelhandelsbetrieben und ergänzenden Nutzungen. Der Lebensmitteldiscounter ALDI befindet sich in nicht-integrierter Gewerbegebietslage; in den nachfolgenden Kapiteln wird die Verlagerung des Lebensmitteldiscounters in eine integrierte Ortskernlage beschrieben und bewertet.

Die Analyse der Nahversorgungssituation unter Einbeziehung der räumlichen Verteilung der Nahversorger in der Gemeinde Flintbek verdeutlicht, dass in weiten Teilen des Kernortes flächendeckend ausgeglichenen Nahversorgungsstrukturen vorgehalten werden können. Ausschließlich in den Siedlungsrandbereichen im Norden und im äußersten Süden sind die nächstgelegenen Nahversorger weiter als 500 m entfernt. Unter Berücksichtigung des gesamten Flintbeker Gemeindegebietes ist jedoch festzustellen, dass sich das Angebot vollständig auf den Kernort Flintbek konzentriert. In den peripheren Ortsteilen fehlt ein qualifiziertes Nahversorgungsangebot vollständig.

Aufgrund des geringen Bevölkerungspotenzials in den peripheren Ortschaften sind die Chancen zur Etablierung eines Nahversorgungsangebotes in diesen Siedlungsbereichen leider als sehr gering einzuordnen und kaum zu realisieren.

Abb.30: Nahversorgungsstruktur in Flintbek (500 m-Nahversorgungsradius)



Kartengrundlage: Gemeinde Flintbek
Bearbeitung: cima 2015

Insgesamt ist für die Gemeinde Flintbek weiteres Gestaltungspotenzial im Bereich des Lebensmitteleinzelhandels nur in geringem Um-

fang abzuleiten (Handelszentralität von 95, Kaufkraftabfluss von 2,4 Mio. €). Aus Sicht der cima sollten die vorhandenen Potenziale ausschließlich für die bereits erwähnten Planvorhaben Verlagerung FAMILA und ALDI sowie Verkaufsflächenerweiterung und Modernisierung EDEKA genutzt werden.

Weitere Neuansiedlungen sollten nur dann möglich sein, wenn für den betreffenden Nahbereich eine Verbesserung der Nahversorgungssituation und/ oder der Nahversorgungsqualität erreicht wird und nur, wenn eine Einzelfallprüfung die Verträglichkeit für die Bestandsstrukturen nachweisen konnte.

6 Zentrenkonzept für die Gemeinde Flintbek

Auf Grundlage der beschriebenen Einzelhandelsstrukturen in der Gemeinde Flintbek lässt sich ein räumliches Zentrenkonzept des Einzelhandels ableiten. Während es sich in größeren Gemeinden und Städten um ein hierarchisches Netz verschiedener Standorte unterschiedlicher Wertigkeit handelt (Haupt-, Neben- und Nahversorgungszentren), beinhaltet das räumliche Einzelhandelskonzept der Gemeinde Flintbek die planerische Zielvorstellung einer Konzentration der relevanten Potenziale auf den Ortskern von Flintbek. Gerade in kleinen Städten und Gemeinden muss es das vorrangige Ziel sein, die vorhandenen und zukünftigen Nutzer räumlich zu bündeln und so die maximalen Synergieeffekte zwischen den Betrieben zu nutzen.

Dem Konzept liegen die folgenden Zielvorstellungen zugrunde:

- Der **Ortskern von Flintbek ist Hauptzentrum und wichtigster Versorgungsstandort** für alle nahversorgungsrelevanten Waren (Lebensmittel/ Reformwaren, Drogeriewaren, Blumen, Arzneimittel etc.), aber auch für weitere ortskerntypische Angebote (u.a. Optik, Bekleidung, Schuhe, Bücher). Der als Zentraler Versorgungsbereich der Gemeinde Flintbek definierte Bereich soll planerisch eine Versorgungsfunktion für das gesamte Gemeindegebiet übernehmen. Eine Erweiterung der Angebote wird sowohl bei den Waren des täglichen als auch des mittel- und langfristigen Bedarfs befürwortet. Die kleinräumige Abgrenzung des Ortskerns und die Handlungsmöglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung der integrierten Ortskernlage werden in Kap. 6.2 und Kap. 6.3 ausführlich erläutert.
- Darüber hinaus ist kein Nebenzentrum oder Nahversorgungszentrum im Gemeindegebiet Flintbek vorhanden, das mit einem differenzierten Angebot an Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten eine Entlastungsfunktion für den Ortskern übernimmt. Die Schaffung eines ergänzendes Nahversorgungszentrums mit einem breiten und aus betriebswirtschaftlicher Sicht auch langfristig stabilen Angebot mit Waren des täglichen Bedarfs ist in den heute unterversorgten Siedlungsbereichen des Kernortes Flintbek bzw. in den Ortsteillagen dennoch kaum darstellbar. Ein derartiges Zentrum erfordert ein Einzugsgebiet von ca. 4.000 – 5.000 Einwohnern und sollte im Kern einen Lebensmittelsupermarkt bzw. einen Discounter von mindestens 800 – 1.000 m² VKF sowie einen ergänzenden Einzelhandelsbesatz mit Anbietern des täglichen Bedarfs umfassen (z.B. Bäckerei, Apotheke, Zeitungen/ Lotto, Blumengeschäft, Drogeriemarkt). Hinzu kommen entsprechende Dienstleistungsbetriebe wie eine Reinigung, ein Friseursalon etc.
- Zur mittelfristigen Stabilisierung der lokalen Versorgung in den nicht ausreichend „nah“-versorgten Siedlungsbereichen im Norden des Kernortes Flintbek sowie den peripheren Ortsteilen (u.a. Klein-Flintbek) können die folgenden strategischen Ansätze einen Beitrag leisten:
  - Nischenpolitik ansässiger Unternehmen: Die Erfahrungen zeigen, dass insbesondere bereits ansässige Unternehmen durch die Besetzung von Nischen, hohem Qualitätsstandard und/ oder besonderen Serviceleistungen (Hofverkaufsstellen, Metzgerei mit Partyservice, Supermärkte mit Bringservice etc.) auch in Orten oder Ortschaften geringer Einwohnergröße betriebswirtschaftlich sinnvolle Ergebnisse erzielen können. Zu den günstigen Rahmenbedingungen für diese Unternehmen gehört vielfach der Entfall von Mietausgaben durch den Besitz des Ladenlokals etc.

- Alternative Konzepte der Nahversorgung: In nahezu allen Bundesländern wurden in der Vergangenheit Modellprojekte zur Förderung alternativer Formen der Nahversorgung erprobt. Ein Beispiel hierfür sind die MarktTreffs in Schleswig-Holstein. Die Bereitstellung geeigneter Räumlichkeiten durch die Gemeinde, das ehrenamtliche Engagement einzelner Bürger und die Bündelung verschiedener Angebote in einem Ladenlokal (Handel, Dienstleistungen (Post, Reinigung etc.), Café, Verwaltung) bilden dabei häufig die Grundlage für den Betrieb.
- Mobiler Einzelhandel: Traditionell bildet der mobile Einzelhandel eine gute Möglichkeit, ein Mindestgrundangebot der wohnungsnahen Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs in ländlichen Regionen sicherzustellen.

6.1 Zum Begriff des Zentralen Versorgungsbereiches[7]

Der Begriff des „Zentralen Versorgungsbereichs“ ist als „Planungskategorie“ erstmals mit der Neuregelung § 34 Abs. 3 BauGB in das Baurecht eingeführt worden. Demnach ist für die Genehmigung von Ansiedlungsvorhaben im sogenannten unbeplanten Innenbereich nicht nur das Einfügen in die nähere Umgebung Voraussetzung. Es wurde auch festgesetzt, dass „keine schädlichen Auswirkungen“ auf Zentrale Versorgungsbereiche in der Standortgemeinde oder benachbarten Gemeinden zu erwarten sein dürfen.

Was „Zentrale Versorgungsbereiche“ konkret sind, wie sie abzugrenzen sind und worin sie sich konkret manifestieren, wurde vom Gesetzgeber nicht vorgegeben. Verwiesen wird auf die Planungspraxis und die Kommentierung durch die Rechtsprechung. Gesetzgebungsinitiativen einzelner Bundesländer bzw. die Verankerung des Begriffs „Zentraler Versorgungsbereich“ in Landesentwicklungsprogrammen oder Einzelhandelserlässen haben ebenfalls zu einer weiteren Ausgestaltung des neuen planungsrechtlichen Instrumentariums geführt.

Die Rechtsvorschriften und vorliegende Rechtsurteile liefern weitere Vorgaben für die Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche:

- Innerhalb eines Gemeindegebietes sind entsprechend der festgelegten Zentren Zentrale Versorgungsbereiche räumlich abzugrenzen.
- Rechtsurteile haben klargestellt, dass eine Stadt mehrere Zentrale Versorgungsbereiche ausweisen kann. Dies gilt insbesondere für polyzentrisch strukturierte Städte mit eigenständigen Stadtteilen und Siedlungsbereichen oder Städte mit ausgeprägten Stadtteilstrukturen und deutlicher Aufteilung von Versorgungsbereichen.[8]
- Zentrale Versorgungsbereiche müssen eindeutig bestimmt sein. Es reicht nicht aus, sie vage, z.B. als kreisförmige Markierung, zu definieren. Es hat eine parzellenscharfe Abgrenzung zu erfolgen, um eindeutig zu definieren, welche Betriebe oder Grundstücke im Zentralen Versorgungsbereich liegen und somit schützenswert sind.[9]
- Für die Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche sind die angeführten Kriterien zu beachten (Vielfalt und Umfang der Angebote, Nutzungsmix, integrierte Lage, verkehrliche Erreichbarkeit). Neben den vorhandenen Strukturen sind Darstellungen und Festsetzungen in Bauleitplänen bzw. in Raumordnungsplä-

[7] Eine Ausführliche Definition des Begriffes Zentraler Versorgungsbereich findet sich im Anhang

[8] Vgl. auch Berkemann, Halama (2005): Erstkommentierung zum BauGB 2004, S. 361.

[9] Vgl. Geyer (2005): Neuregelungen für den Einzelhandel. In: PlanerIn, Heft 3. 2005.

nen ebenso wie sonstige raumordnerische oder städtebauliche Konzeptionen zu berücksichtigen. Daraus ergibt sich, dass Zentrale Versorgungsbereiche zum Zeitpunkt der Festlegung nicht bereits vollständig als Zentrale Versorgungsbereiche entwickelt sein müssen; sie sollten zum Zeitpunkt der Festlegung jedoch bereits als Planung eindeutig erkennbar sein.

- Zentrale Versorgungsbereiche zeichnen sich durch ein gemischtes Angebot an öffentlichen und privaten Versorgungseinrichtungen (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Handwerksbetriebe, Büronutzungen, Wohnungen) aus, die städtebaulich und funktional eine Einheit bilden. Die Vielfalt der erforderlichen Angebote hängt von der Funktion eines Zentralen Versorgungsbereiches ab. In dem Hauptzentrum einer größeren Gemeinde ist das Angebot vielfältiger als in dem Hauptzentrum einer kleineren Gemeinde. Neben- und Nahversorgungszentren ordnen sich hinsichtlich Ihrer Ausstattung mit Versorgungsangeboten dem Hauptzentrum einer Gemeinde unter. Bei der Beurteilung des Einzelhandelsangebotes sind die Betriebsformen, die nach Branchen differenzierte Angebote sowie die Sortimentsbreite und -tiefe zu beachten.
- Eindeutig nicht als Zentraler Versorgungsbereich abzugrenzen ist die bloße Agglomeration mehrerer Einzelhandelsbetriebe (z.B. der häufige Fall eines Vollsortimenters, eines benachbarten Discounters und weiterer Fachmärkte an einer Ausfahrtsstraße).

Grundsätzlich gilt es, die aktuelle Situation und die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten gleichermaßen zu berücksichtigen. Bei der Beurteilung vor Ort, ob ein Einzelhandelsstandort als Zentraler Versorgungsbereich einzustufen ist, hat die cima in Anlehnung an die angeführten Rechtsvorschriften folgende Bewertungsmaßstäbe angelegt:

- Umfang des vorhandenen Einzelhandelsbesatzes,
- Umfang des vorhandenen Dienstleistungsbesatzes,
- städtebaulich integrierte Lage,
- Erreichbarkeit (insbesondere ÖPNV, fußläufige Erreichbarkeit),
- vorhandene funktionale, städtebauliche und räumliche Strukturen,
- heutige und geplante Versorgungsfunktion,
- städtebauliche Planungen der Gemeinde.

6.2 Zentraler Versorgungsbereich Flintbek

Aus Sicht der cima liegt eine ausreichend städtebauliche Grundlage zur Abgrenzung eines Zentralen Versorgungsbereiches Flintbek vor (vgl. Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereiches Abb. 31).

Mittels der relevanten Strukturkennziffern (Verkaufsfläche in m², Anzahl der Betriebe, Umsatz) innerhalb des abgegrenzten Zentrums wird die Bedeutung des Zentralen Versorgungsbereiches für die Nahversorgung und darüber hinaus dargestellt. In die Abgrenzung sind vorhandene Einzelhandelsnutzungen sowie bedeutende komplementäre Nutzungen (Dienstleistung, Gastronomie, Verwaltung, Kultur, Kindergärten etc.) eingegliedert, wenn sich diese funktional in das Gebiet einfügen.[10]

Der Zentrale Versorgungsbereich (ZVB) übernimmt die Funktion des Hauptzentrums der Gemeinde Flintbek. Innerhalb des definierten Bereichs ist ein bedeutender Anteil des Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatzes der Gemeinde Flintbek vorhanden (rd. 66 % der Einzelhandelsbetriebe der Gemeinde Flintbek befinden sich innerhalb des abgegrenzten Bereiches). Ergänzend finden sich in dem defi-

[10] Sowohl die dargestellten Kennziffern des Zentralen Versorgungsbereiches als auch die kartografische Darstellung beruhen auf den ermittelten Strukturdaten im Erhebungszeitraum April 2015.

nierten Bereich soziale und freizeitbezogene Einrichtungen (Ärzte, Gastronomie etc.). Eine Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ebenso gegeben wie eine Integration in die Wohngebiete von Flintbek.

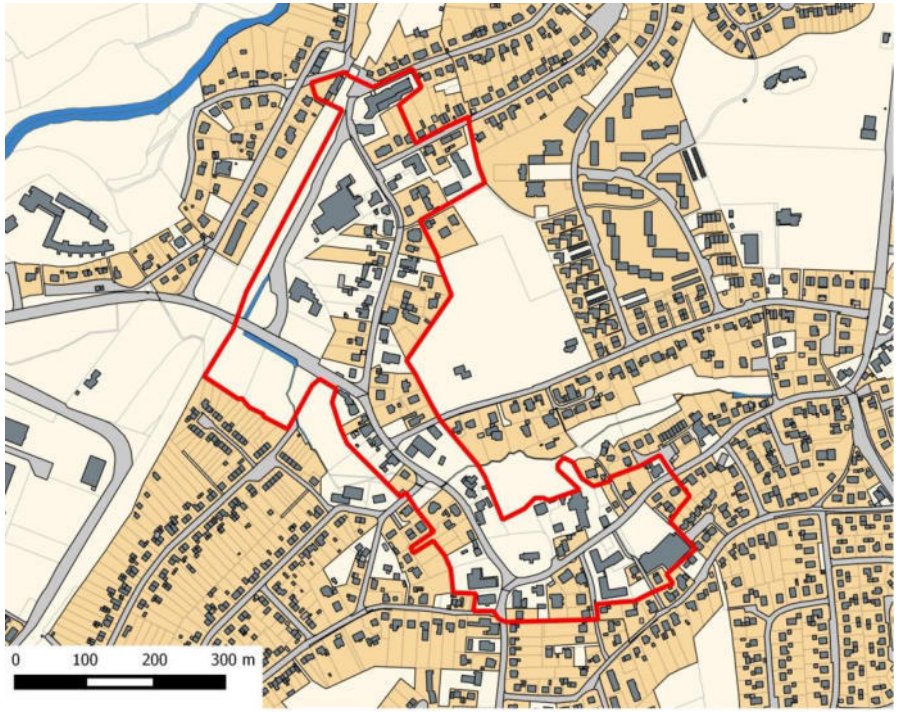
Alle innerhalb der Grenzen des Zentralen Versorgungsbereiches befindlichen Grundstücke bzw. Flurstücke sind in den Zentralen Versorgungsbereich einbezogen.

Der für den Einzelhandel relevante zentrale Bereich des Zentralen Versorgungsbereiches setzt sich zum einen aus dem gewachsenen Haupteinkaufsbereich entlang der Dorfstraße zwischen dem Lebensmittelsupermarkt EDEKA im Osten und dem Kreuzungsbereich Dorfstraße/ Böhnhusener Weg/ Rosenweg im Westen zusammen; hinzu kommt der Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt im Bereich Müllershörn/ Kätnerskamp im Norden der integrierten Ortskernlage. Hier sind u.a. der Lebensmittelfrischemarkt FAMILA sowie ergänzende kleinteilige Einzelhandelsnutzungen vorhanden; ferner sind hier das Rathaus der Gemeinde Flintbek sowie der Bahnhof der Gemeinde zu finden. Die heute fast vollständig leer stehende Hörn-Passage stellt den nördlichen städtebaulichen Abschluss des Zentralen Versorgungsbereiches dar. Derzeit werden Planungen zur Umnutzung des ehem. Geschäftshauses diskutiert. Der Eigentümer der Immobilie plant im Erdgeschoss eine Pflegestation für Demenzkranke einzurichten sowie Wohnungen in den Obergeschossen. Die Straßen Rosenberg, Kätnerskamp und Müllershörn sowie alle unmittelbar andockenden Standortlagen sind als Verbindungslagen ebenso Bestandteil des Zentralen Versorgungsbereiches. Im Westen bildet die Bahntrasse eine klare räumliche Zäsur. In den abgegrenzten Zentralen Versorgungsbereich einbezogen sind zudem die evangelische Kirche mit den angrenzenden Büros und sozialen Einrichtungen der Kirchengemeinde.

Darüber hinaus ist die sogenannte „Blumenwiese“ als Entwicklungs- und Potenzialfläche in die Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereiches aufgenommen. Als Blumenwiese wird die heute landwirtschaftlich genutzte Fläche im Süden der Straße Rosenberg bzw. Eiderkamp bezeichnet. Für diesen Standortbereich bestehen konkrete Planungen einen neuen Verbundstandort der bereits ortsansässigen Nahversorger FAMILA und ALDI zu entwickeln. Mit der geplanten Standortverlagerung sind Verkaufsflächenerweiterungen und Modernsierungen verbunden.

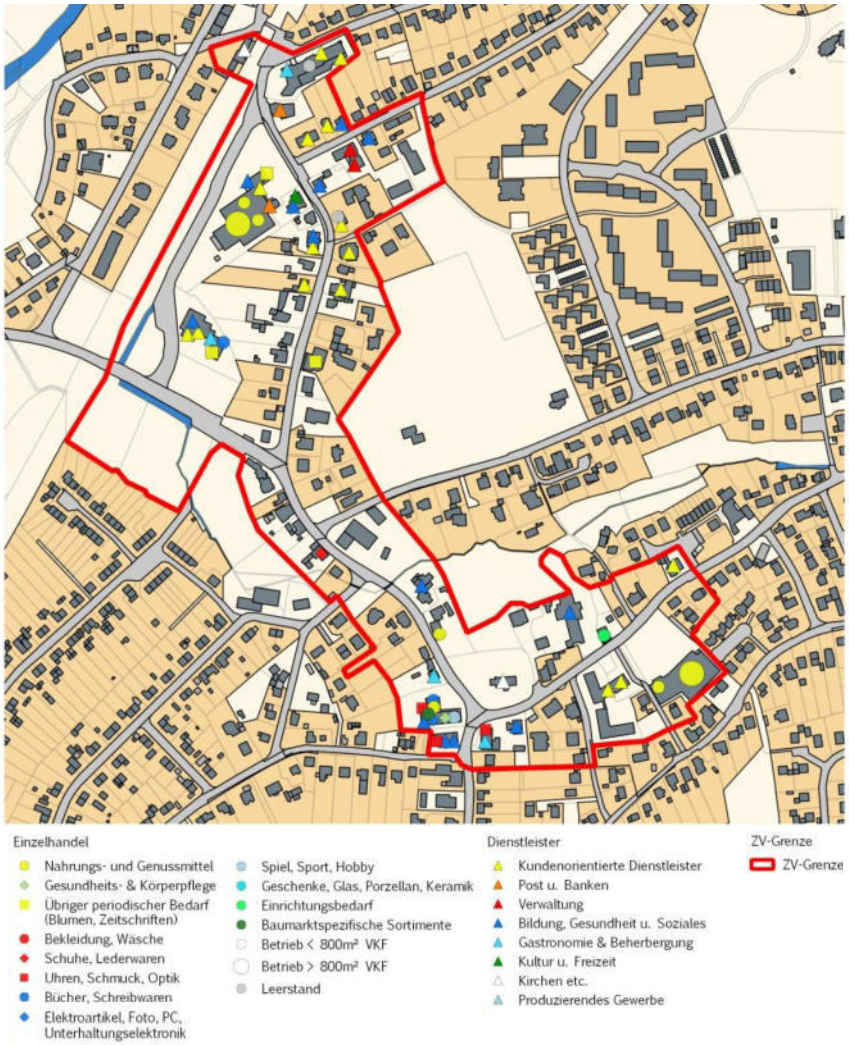
Die räumliche Abgrenzung des ZVB und Verteilung des Handels sowie der Besatz an ergänzenden Nutzungen wird in Abb. 31 bzw. Abb. 32 deutlich.

Abb31: Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereiches Flintbek



Kartengrundlage: Gemeinde Flintbek
Bearbeitung: cima 2015

Abb.32: Zentraler Versorgungsbereich Flintbek – Kartierung Einzelhandel und ergänzende Nutzungen



Kartengrundlage: Gemeinde Flintbek
Bearbeitung: cima 2015

Einzelhandelsstrukturen im Zentralen Versorgungsbereich Flintbek

Im Rahmen der Bestandserhebung wurden in der abgegrenzten Ortskernlage der Gemeinde Flintbek 23 Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von 4.615 m² erhoben. Sie realisieren einen Einzelhandelsumsatz von 19,8 Mio. €.

Abb.33: Anzahl der Betriebe, Verkaufsfläche, Umsatz im Zentralen Versorgungsbereich Flintbek

Zentraler Versorgungsbereich Ortskern Flintbek	Anzahl der Betriebe	Verkaufsfläche in m²	Umsatz in Mio. €
Periodischer Bedarf	**11**	**2.930**	**14,2**
Lebensmittel, Reformwaren	7	2.475	11,4
Gesundheits- und Körperpflege	1	215	2,1
Schnittblumen, Zeitschriften	3	240	0,7
Aperiodischer Bedarf insgesamt	**12**	**1.685**	**5,6**
Persönlicher Bedarf insgesamt	**6**	**510**	**2,3**
Bekleidung, Wäsche	1	*	*
Schuhe, Lederwaren	1	*	*
Uhren, Schmuck, medizinisch-orthopädischer Bedarf	4	110	1,1
Medien und Technik insgesamt	3	235	0,9
Spiel, Sport, Hobby insgesamt	1	*	*
Glas, Porzellan, Keramik ,Hausrat	1	*	*
sonstiger aperiodischer Bedarf	**1**	**275**	**0,6**
Einzelhandel insgesamt	**23**	**4.615**	**19,8**

Quelle: cima 2015
* Anmerkung: Aus datenschutzrechtlichen Gründen dürfen Verkaufsfläche und Umsatz erst ab mind. drei Betrieben je Warengruppe ausgewiesen werden. In Einzelfällen sind Randsortimente in den summierten Umsätzen und Verkaufsflächen enthalten, sodass eine Dokumentation dennoch möglich wird. Die warengruppenspezifische Anzahl der Betriebe bezieht sich nur auf das Hauptsortiment.

Mit elf Betrieben bzw. einer Verkaufsfläche von 2.930 m² und einem Umsatz von 14,2 Mio. € entfällt auf die Anbieter von Waren des täglichen Bedarfs ein erheblicher Anteil des Einzelhandels in der integrierten Ortskernlage; es handelt sich in erster Linie um die Lebensmittelfrischemärkte EDEKA und FAMILA sowie Betriebe des Ladenhandwerks und Spezialitätenanbieter (Fleischerei, Tee etc.). Ferner werden die EIDER APOTHEKE und zwei kleinteilige Blumengeschäfte (BLUMEN WOHLERS, BLUMENOASE) den Angeboten des täglichen Bedarfs zugeordnet; ein Drogeriefachmarkt ist innerhalb der integrierten Ortskernlage nicht vorhanden.

Bezogen auf die zentrenprägenden Sortimente des persönlichen Bedarfs (Bekleidung, Schuhe etc.) sind nur wenige kleinteilige Fachhandelsbetriebe vorhanden, die ein qualifiziertes Angebot bieten (u.a. NORDWIND, SCHUHE GNUTZMANN, JUWELIER PETERSEN, OPTIK WINNER).

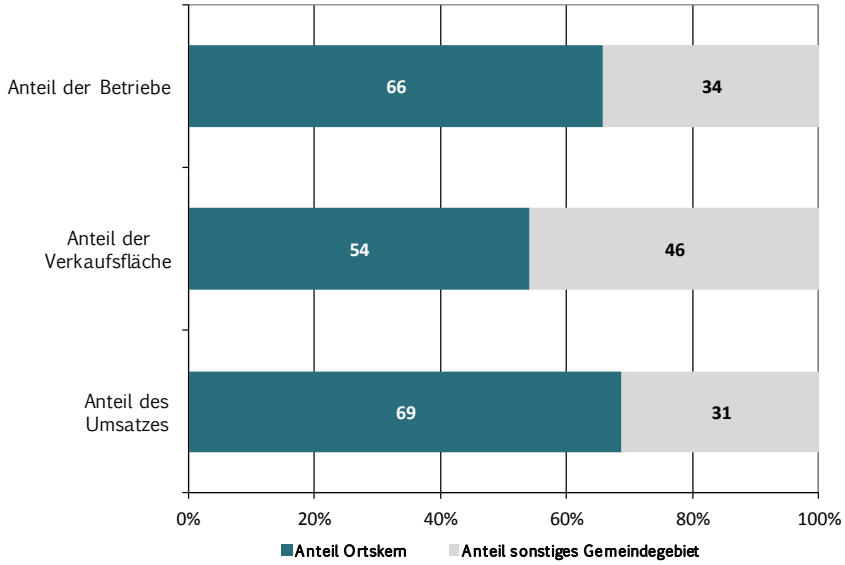
Mit zwei Buchhandlungen verfügt der Ortskern Flintbek in der Warengruppe Medien und Technik zudem über zwei weitere Fachhandelsbetriebe. In der Warengruppe Elektroartikel/ Unterhaltungselektronik konnte lediglich ein Fachgeschäft für Computerbedarf im Ortskern erfasst werden.

Positiv hervorzuheben ist ferner das Kaufhaus RENNER mit einem Sortimentsschwerpunkt in den baumarktspezifischen Branchen und dem Sortiment Glas/ Porzellan/ Keramik/ Hausrat. Darüber hinaus bietet RENNER ein qualifiziertes Randsortiment in den Bereichen Spielwaren, Schreibwaren, Heimtextilien etc.

Bei einer qualitativen Wertung des vorhandenen Geschäftsbesatzes ist hervorzuheben, dass eine zwar begrenzte aber für ein Unterzentrum wie Flintbek nicht selbstverständliche Anzahl von Fachgeschäften mit einem qualitativ überzeugenden Marktauftritt vorhanden ist. Diese Anbieter stellen das wichtigste Potenzial der integrierten Ortskernlage als Einzelhandelsstandort dar. Da die Ansiedlung nachgefragter Filialbetriebe der insbesondere in den Branchen Bekleidung/ Wäsche und Schuhe/ Lederwaren nicht zu erwarten ist, kann eine Angebotserweiterung nur über weitere inhabergeführte Betriebe bzw. kleinere Fachmarktkonzepte erfolgen.

Insbesondere die beschriebenen Angebotsdefizite in der Branche der Drogerieartikel könnten zudem als Anlass für eine gezielte, aber maßvolle Angebotserweiterung genommen werden. Grundsätzlich sollte das vorhandene Facheinzelhandelsangebot in der integrierten Ortskernlage nicht durch überdimensionierte Fachmarktansiedlungen in den Außenbereichen der Gemeinde Flintbek gefährdet werden.

Abb.34: Anteil Betriebe, Verkaufsfläche, Umsatz im Zentralen Versorgungsbereich Flintbek



Quelle: cima 20154

Bezogen auf die gesamten Einzelhandelsstrukturen finden sich im Ortskern der Gemeinde Flintbek 66 % der Betriebe, die 54 % der

Gesamtverkaufsfläche darstellen und rd. 69 % des Gesamtumsatzes erzielen. Insbesondere aufgrund der umsatzstarken Lebensmittelanbieter EDEKA und FAMILA liegt der Umsatzanteil im Zentralen Versorgungsbereich auf einem vergleichsweise guten Niveau.

Relevant sind in dieser Darstellung zudem der hohe Anteil der Betriebe im Ortskern und die entsprechenden Verkaufsflächenanteile in der integrierten Ortskernlage. Zwei Drittel der Einzelhandelsbetriebe und mehr als die Hälfte der Verkaufsfläche entfällt auf den Ortskern Flintbek. Diese Anteile verdeutlichen, dass der Zentrale Versorgungsbereich zum heutigen Zeitpunkt eine überdurchschnittlich starke Angebotsmasse darstellen und damit eine ausreichende Attraktivität und Anziehungskraft auf den Kunden entfalten kann. Jede großflächige Einzelhandelsansiedlung in den Außenbereichen der Gemeinde Flintbek würde die Verkaufsflächenanteile des Ortskerns maßgeblich reduzieren und zu Lasten der Attraktivität des Einkaufsstandortes Ortskern Flintbek gehen.

6.3 Entwicklungs- und Profilierungspotenziale für den Ortskern Flintbek

Alle Überlegungen zur nachhaltigen Weiterentwicklung und Profilierung des Einzelhandelsstandortes Flintbek sollten auf dem zentralörtlichen Versorgungscharakter eines Unterzentrums mit der Funktion eines Stadtrandkerns 2. Ordnung im Nahbereich des Oberzentrums Kiel aufbauen, d.h. es sollte das Ziel der Gemeinde- und Einzelhandelsentwicklung sein, eine ausreichende und vor allem flächendeckende Nahversorgung der Bewohner mit Waren des täglichen Bedarfs sicherzustellen und eine darüber hinaus gehende Grundversorgung mit Gütern des aperiodischen Bedarfs zu erreichen.

Die Versorgung der Bewohner mit Waren des täglichen Bedarfs wird in der Gemeinde Flintbek unter quantitativen Aspekten sichergestellt (Handelszentralität von 95, Kaufkraftabfluss 2,4 Mio. €). Weiteres Gestaltungspotenzial ist im Bereich des Lebensmitteleinzelhandels entsprechend nur in einem begrenzten Umfang abzuleiten und sollte ausschließlich für die bereits konkret diskutierten Planvorhaben (Standortverlagerung und Modernisierung FAMILA und ALDI, Verkaufsflächenerweiterung EDEKA)[11] innerhalb der definierten Ortskernlage genutzt werden. Darüber hinaus sollte jedoch keine weitere Neuansiedlung im Bereich des Lebensmitteleinzelhandels möglich sein. Eine weitere quantitative Verbesserung der Nahversorgungssituation kann in der Gemeinde Flintbek kaum mehr erreicht werden; zudem würden die Entwicklungsspielräume der Nachbargemeinden massiv eingeschränkt (u.a. Molfsee). Im Vergleich kann ein gewisser Spielraum zur Etablierung eines modernen und leistungsfähigen kleinen Drogeriefachmarktes identifiziert werden (vgl. nachfolgende Ausführungen in Kap. 6.3.5).

In den Bezug auf den aperiodischen Einzelhandel ist das bestehende Einzelhandelsangebot innerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches Ortskern Flintbek größtenteils durch kleinteilige Facheinzelhandelsbetriebe geprägt. Im Rahmen der IST-Analyse wurde bereits auf die relevante Anzahl von vorhandenen, qualitätsorientierten Geschäften hingewiesen. Als Profilierungsansatz sollte dieser Charakter aufgenommen und mit der Zielvorstellung verknüpft werden, den Facheinzelhandel zu stärken und auszubauen.

Gerade vor dem Hintergrund des intensiven Wettbewerbs mit dem benachbarten Oberzentrum Kiel muss es das Ziel des Flintbeker Einzelhandels sein, die eigenen Stärken in Angebot und Service des Facheinzelhandels herauszustellen.

Weiterhin kann es aus gutachterlicher Sicht sinnvoll erscheinen, kleinere Fachmarkt- und Filialkonzepte in Ergänzung zum Fachein-

[11] Nachfolgend wird die cima zu den Planvorhaben im Lebensmitteleinzelhandel Stellung beziehen.

zelhandel für den Ortskern von Flintbek zu gewinnen. Regionale oder sogar überregionale Filialisten könnten das bestehende Angebot quantitativ und qualitativ ergänzen. Insbesondere das Angebot in den Branchen des persönlichen Bedarfs (Bekleidung, Schuhe) sollte ausgebaut werden. Grundsätzlich sollte das vorhandene Facheinzelhandelsangebot in der integrierten Ortskernlage nicht durch überdimensionierte Fachmarktansiedlungen in den Außenbereichen der Gemeinde Flintbek gefährdet werden.

Neben der Optimierung der Angebotssituation und der Schließung von Angebotslücken sollten folgende weitere Handlungsfelder für einen attraktiven Ortskern beachtet werden:

- **Städtebauliche Aufwertung und Geschäftslagenförderung** für die Dorfstraße, den Rosenberg und den Bereich Müllershörn/ Kätnerskamp (Bahnhofsvorplatz, Rathaus)
- **Erreichbarkeit und Verkehr:** Verlagerung des Zentralen Omnisbusbahnhofs (ZOB) an den Bahnhofsvorplatz mit einer ergänzenden städtebaulich attraktiven Platzgestaltung
- **Entwicklung der integrierten Potenzialfläche Blumenwiese**

Aus Sicht der cima sollten alle Handlungsfelder laufend überprüft und gegebenenfalls optimiert werden, um eine nachhaltige Attraktivitätssteigerung für den Ortskern Flintbek zu erreichen. In der Vergangenheit wurde in vielen Städten und Gemeinden der Fehler gemacht, nur einzelne oder sogar nur eines der angeführten Handlungsfelder zu behandeln. Eine wirkungsvolle Attraktivierung kann jedoch nur dann erreicht werden,

- wenn sowohl das optische Erscheinungsbild des Ortskerns, als auch die Angebote verbessert werden,
- und wenn der Handel hinsichtlich Vielfalt, Qualität, Service etc. ein attraktives Angebot bietet, die Erreichbarkeit der Ortskernlage aber Schwächen zeigt.

6.3.1 Branchenmixoptimierung

Das bestehende Einzelhandelsangebot im Ortskern der Gemeinde Flintbek ist größtenteils durch kleinteilige und qualitativ ansprechende Facheinzelhandelsbetriebe geprägt. Dem Einzelhandel in der Gemeinde Flintbek ist es bereits gelungen, insbesondere in den Branchen des nahversorgungsrelevanten Bedarfs eine regionale Anziehungskraft zu entfalten und die Versorgungsaufgabe für das unmittelbare Umland zu übernehmen. Darüber hinaus konnte im Rahmen der IST-Analyse auch für ausgewählte Branchen des aperiodischen Bedarfs Kaufkraftzuflüsse aus dem Umland dokumentiert werden (u.a. Sportartikel, Glas/ Porzellan/ Keramik/ Hausrat, Spielwaren etc.). Dennoch bestehen in den meisten Branchen des aperiodischen Bedarfs Kaufkraftabflüsse aus der Gemeinde Flintbek in die Einzelhandelsstandorte im Umland (z.B. Kiel, Neumünster, Bordesholm).

In der Gemeinde Flintbek ist es somit einerseits von besonderer Bedeutung, den Angebotsmix auf die Nachfrage der eigenen Bevölkerung abzustimmen und andererseits den grundzentralen Versorgungsauftrag nicht zu überschreiten. Dies könnte als Anlass für eine gezielte, aber dennoch maßvolle Angebotserweiterung genommen werden.

Die nachfolgende tabellarische Darstellung stellt für ausgewählte Branchen Entwicklungspotenziale für den Ortskern der Gemeinde Flintbek dar.

Abb.35: Branchenmixanalyse für den Ortskern Flintbek

Warengruppe	heutiges Angebot im Ortskern Flintbek	Chancen bestehen für ...
Lebensmittel/ Reformwaren	Bäckereien, Metzger, Tee, Lebensmittelfrischemärkte FAMILA und EDEKA	Ausbau durch weitere Spezialanbieter (z.B. Wein, Spezialitäten, Süßwaren), Umsetzung der geplanten Erweiterung und Modernisierung bestehender Anbieter
Drogerie- und Parfümerieartikel, Apotheken	zwei Apotheken	Ansiedlung eines Drogeriefachmarktes denkbar
Bekleidung	Anbieter im Bereich des spezialisierten Facheinzelhandels (Kindermode, Outdoor-/ Sportmode) vorhanden	Ergänzung durch kleineren Fachmarkt/ Filialkonzept (sofern geeigneter Standort im Ortskern), zusätzliche Fachgeschäfte/ Boutiquen
Schuhe, Lederwaren	ein Schuhanbieter sowie Sportschuhe vorhanden	Ergänzung durch Fachgeschäfte ggf. kleineren Fachmarkt möglich
Uhren, Schmuck, Optik	Ein Juwelier, ein Optiker, ein Hörgeräteakustiker vorhanden	Ausbau nicht zu erwarten
Bücher	zwei Buchhandlung vorhanden	Ausbau nur sehr eingeschränkt und in Kombination mit anderen Angeboten (z.B. Kinderbücher und Kinderspielzeug) denkbar
Schreibwaren	Schreibwaren werden nur im Randsortiment angeboten	Ausbau nicht zu erwarten
Elektroartikel, Unterhaltungselektronik etc.	kein qualifizierter Anbieter vorhanden	Ausbau nicht zu erwarten, da keine Tragfähigkeit für einen Fachmarkt innerhalb des Ortskerns besteht
Sportartikel, Fahrräder	ein qualifizierter Sportanbieter vorhanden, ein Fahrradladen außerhalb der Ortskernlage	Weitere Ausbau nicht zu erwarten
Spielwaren	qualifiziertes Randsortiment vorhanden	Ausbau nur eingeschränkt denkbar
Möbel/ Einrichtungsbedarf	kein Möbelgeschäft vorhanden	Ausbau nicht zu erwarten
Heimtextilien	Ausschließlich als Randsortiment zu finden	Fachgeschäft für Innenausstattung und Heimtextilien möglich
Geschenke, Glas, Porzellan, Hausrat	"klassisches" Hausrat/ Glas/ Porzellan Angebot als Randsortiment und qualitätsorientierter Anbieter für Geschenkartikel/ Dekorationsartikel vorhanden	Ausbau im Bereich der Dekorationsartikel/ Geschenkartikel möglich

Quelle: cima 2015

6.3.2 Städtebauliche Aufwertung und Geschäftslagenförderung

Die städtebaulichen Qualitäten des Flintbeker Ortskerns liegen in den Bereichen Dorfstraßen und Rosenberg. Diese Bereiche des Ortskerns Teil sind die traditionell, gewachsenen Einzelhandelslagen der Gemeinde Flintbek. Im Erscheinungsbild des öffentlichen Raums sind entlang der Dorfstraße sowie des Rosenberg neben den insgesamt ansprechenden Aufenthaltsqualitäten nur kleinere Schwächen feststellbar, die sich in der vorhandenen Begrünung und der Stadtmöblierung ausdrücken.[12] Insbesondere unter Berücksichtigung der räumlich weitläufigen Wegeführung entlang der Dorfstraße und des Rosenberg ist das Mobiliar nicht bedarfsgerecht verteilt und als nicht ausreichend einzustufen. Auch hinsichtlich der Bürgersteige werden z.T. Schwächen deutlich.

Ein eher negativ hervorzuhebender Ort ist hingegen der Standortbereich Müllershörn/ Kätnerskamp, der einerseits durch die veraltete Immobilie des Lebensmittelverbrauchermarktes FAMILA und die heute leer stehende Hörn-Passage geprägt ist. Diese Lage verfügt insgesamt nur über eine geringe Aufenthaltsqualität, und das obwohl hier einerseits mit dem DB-Haltepunkt einer der wichtigsten Eingangsbereiche in den Ortskern besteht und andererseits das Rathaus eine bedeutende „repräsentative“ Funktion übernimmt. Zum Teil sind hier private Investitionen in vorhandene Gebäude dringend erforderlich. Mit der angekündigten Umnutzung der Noor-Passage als Altenpflegezentrum[13] besteht die nachhaltige Chance einen städtebaulichen Missstand mittelfristig zu beseitigen.

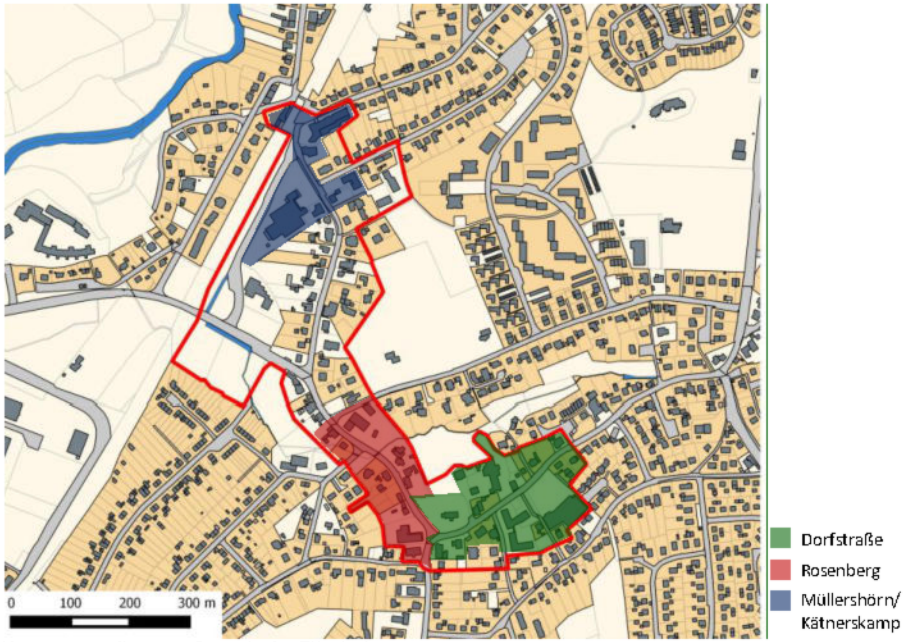
Abb.36: Stärken und Schwächen im Ortsbild von Flintbek

Fotos: cima 2015

[12] Vgl. Ergebnisse der Passanten- und Bürgerbefragung in Kap. 3

[13] Der Immobilieneigentümer plant den notwendigen ersten Bauabschnitt zur Umgestaltung der Hörn-Passage bis November 2015 fertig zu stellen, der zweite Bauabschnitt soll im Februar 2016 abgeschlossen sein.

Abb.37: Geschäftslagen im Ortskern Flintbek



Kartengrundlage: Gemeinde Flintbek
Bearbeitung: cima 2015

Entwicklungsansatz Dorfstraße

- Ausbau des Einzelhandels, insbesondere im Segment Drogerieartikel, Bekleidung/ Wäsche, Schuhe, Geschenkartikel/ Dekorationsartikel (sofern geeignete Standorte zur Verfügung stehen)
- Stärkere funktionale und städtebauliche Integration des Kirchenareals in die Dorfstraße
- Weitere städtebauliche Aufwertung des öffentlichen Raums: Neben der gezielten Stadtmöblierung (weitere Sitzgelegenheiten, Wegweisung zum Bahnhof etc.) sind in diesem Zusammenhang u.a. das Thema „Kunst im öffentlichen Raum", Stadtbegrünung und vor allem Sauberkeit von Bedeutung

Entwicklungsansatz Rosenberg

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch städtebauliche Neugestaltung: Eine Verkehrsberuhigung durch die Installation von Parkbuchten könnte hierbei einen interessanter Ansatz bilden
- Der Rosenberg wird mittelfristig die Funktion einer Verbindungsachse zwischen Kaufhaus RENNER und der Entwicklungsfläche Blumenwiese einnehmen: Die Verbindung ist durch eine funktionale und städtebaulich attraktive Wegeführung zu gestalten

Entwicklungsansatz Müllershörn/ Kätnerskamp (Bahnhofsvorplatz, Rathaus)

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Geschlossenheit des Einkaufsbereichs durch eine städtebauliche Neugestaltung: Mit der geplanten Standortverlagerung des FAMILA Lebensmittelverbrauchermarktes besteht die Möglichkeit den Standortbereich einer neuen Nutzung zuzuführen. Die Planungen zur Verlagerung des ZOB und zur Schaffung einer städtebaulich attraktiven Platzsituation können maßgeblich zur Attraktivierung dieses Bereiches beitragen
- Aufwertung der Eingangssituation am DB-Haltepunkt: städtebauliches Einfassen der zukünftig frei werdenden Flächen zwischen dem Bahnhof im Westen und dem Flintbeker Rathaus im Osten durch einen Platz mit entsprechender Aufenthaltsqualität
- Durch eine Neugliederung dieses Bereiches bestehen zusätzliche Potenziale zur Realisierung kleinteiliger Einzelhandelsflächen

6.3.3 Erreichbarkeit und Verkehr

Neben der städtebaulichen Gestaltung des öffentlichen Raums und dem Zustand der Einzelhandelsimmobilien stellt die Erreichbarkeit der Geschäfte eine der zentralen Rahmenbedingungen des Einzelhandels im Ortskern von Flintbek dar. Das Stellplatzangebot ist zwar insgesamt als ausreichend zu bewerten, der Parkraum beschränkt sich jedoch auf nur wenige Punkte innerhalb des Ortskerns. Ausschließlich auf den Grundstücken der Lebensmittelmärkte und am Standort des Kaufhauses RENNER stehen ausreichend Stellplätze zur Verfügung.

Eine grundlegende Veränderung kann der Ortskern Flintbek in Hinblick auf die verkehrliche Situation erfahren. Die laufenden Planungen zur Verlagerung des ZOB an den Bahnhof der Deutschen Bahn können einerseits zu einer grundlegenden städtebaulichen Attraktivitätssteigerung des Ortskerns führen. Darüber hinaus sind folgende Effekte zu erwarten: Der ZOB befindet sich heute im Westen der Bahntrasse und damit deutlich getrennt von der zentralen Ortskernlage. Mit der Verlagerung an den Bahnhof bestehen Chancen neue Zielgruppen (u.a. Pendler mit ÖPNV, weniger mobile Bürger) in den Ortskern zu bringen und nach Möglichkeit vor Ort zu binden.

6.3.4 Entwicklung der Blumenwiese

Im Rahmen der Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereiches Flintbek wurde der Standortbereich „Blumenwiese“ am westlichen Eingang der zentralen Ortskernlage als Potenzialfläche für weitere Einzelhandelsnutzungen identifiziert. Das Entwicklungsgebiet befindet sich im Eigentum der Gemeinde Flintbek, sodass eine Entwicklung der Fläche grundsätzlich möglich ist.

Abb.38: Lage der Entwicklungsfläche Blumenwiese

Kartengrundlage: Gemeinde Flintbek
Bearbeitung: cima 2015

Es liegen konkrete Planungen vor, die Blumenwiese für Einzelhandelsnutzungen zu entwickeln. Planungsinhalt ist die Standortverlagerung des FAMILA Lebensmittelverbrauchermarktes sowie die Verlagerung des Lebensmitteldiscounters ALDI. Der Lebensmittelfrischemarkt FAMILA würde die Verkaufsflächen- und Sortimentsstruktur modernisieren und optimieren. Geplant ist die Neueröffnung als MARKANT Markt mit einer Gesamtverkaufsfläche von 1.900 m^2. Der Lebensmitteldiscounter ALDI würde auf einer Gesamtverkaufsfläche von 1.200 m^2 entstehen (+ 550 m^2).

Insgesamt ist die Blumenwiese sowohl hinsichtlich ihrer Lage und Größe als auch der Verfügbarkeit für die geplanten Entwicklungen

geeignet. Der FAMILA Lebensmittelverbrauchermarkt befindet sich bereits heute innerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches der Gemeinde Flintbek. Am derzeitigen Standort (Müllershörn/ Kätnerskamp) bestehen keine Möglichkeiten zur Modernisierung und Bestandsoptimierung, sodass die Verlagerung dem Erhalt und der Sicherung der heutigen Nahversorgungsstrukturen dient. Darüber hinaus ergeben sich mit der Standortverlagerung des Lebensmittelmarktes Chancen zur städtebaulichen und funktionalen Neugestaltung der Altflächen. Im Zuge des ISEK wird diskutiert den Busbahnhof von seinem derzeitigen Standort außerhalb des Ortskerns (Ecke Eiderkamp/ Lassenweg) unmittelbar an den Bahnhof von Flintbek zu verlagern und gleichzeitig eine städtebaulich attraktive Eingangs- und Platzsituation zwischen der DB-Haltestelle und dem Flintbeker Rathaus zu schaffen.

Darüber hinaus ist die ergänzend geplante Standortverlagerung des Lebensmitteldiscounters ALDI grundsätzlich positiv zu bewerten. Der ALDI Markt wird aus einer nicht-integrierten und vorwiegend gewerblich geprägten Lage in den Zentralen Versorgungsbereich von Flintbek umsiedeln.

Einschränkend muss jedoch erwähnt werden, dass die geplante Realisierung eines Verbundstandortes auf der Blumenwiese keine Verbesserung der qualitativen „nah“-Versorgungssituation zur Folge haben wird. Im Gegenteil werden insbesondere die Bewohner der nördlichen Siedlungsbereiche (u.a. Kleinflintbek) weitere Distanzen für die Einkäufe von Lebensmitteln überwinden müssen. Die Chancen zur Schaffung einer eigenen Lebensmittelnahversorgung im Ortsteil Kleinflintbek werden zudem maßgeblich eingeschränkt.

Zudem sollte aus Sicht der cima die städtebauliche und ökonomische Verträglichkeit der Planvorhaben sichergestellt werden.

6.3.5 Weitere Planvorhaben im Ortskern Flintbek

Im Osten des Zentralen Versorgungsbereiches der Gemeinde Flintbek befindet sich der Lebensmittelfrischemarkt EDEKA. Der Lebensmittelfrischemarkt ist bereits heute als leistungsfähig und marktgerecht zu bewerten, dennoch bestehen konkrete Absichten die Verkaufsfläche zu erweitern und das Ladenlokal zu modernisieren. Mit der avisierten Standortoptimierung ist das Ziel verbunden auch zukünftig in einem stärker werdenden Wettbewerbsumfeld bestehen und sich der Konkurrenzsituation auf der Blumenwiese entgegen stellen zu können. Geplant ist eine Verkaufsfläche von rd. 1.900 m². Aus Sicht der cima ist auch dieses Planvorhaben zunächst grundsätzlich positiv zu bewerten, da sich der EDEKA innerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches befindet und somit eine Stärkung der integrierten Ortskernlage zu erwarten ist. Die städtebauliche Verträglichkeit und insbesondere die zu erwartenden Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Planvorhaben sollten jedoch mittels einer Verträglichkeitsanalyse untersucht und bewertet werden.

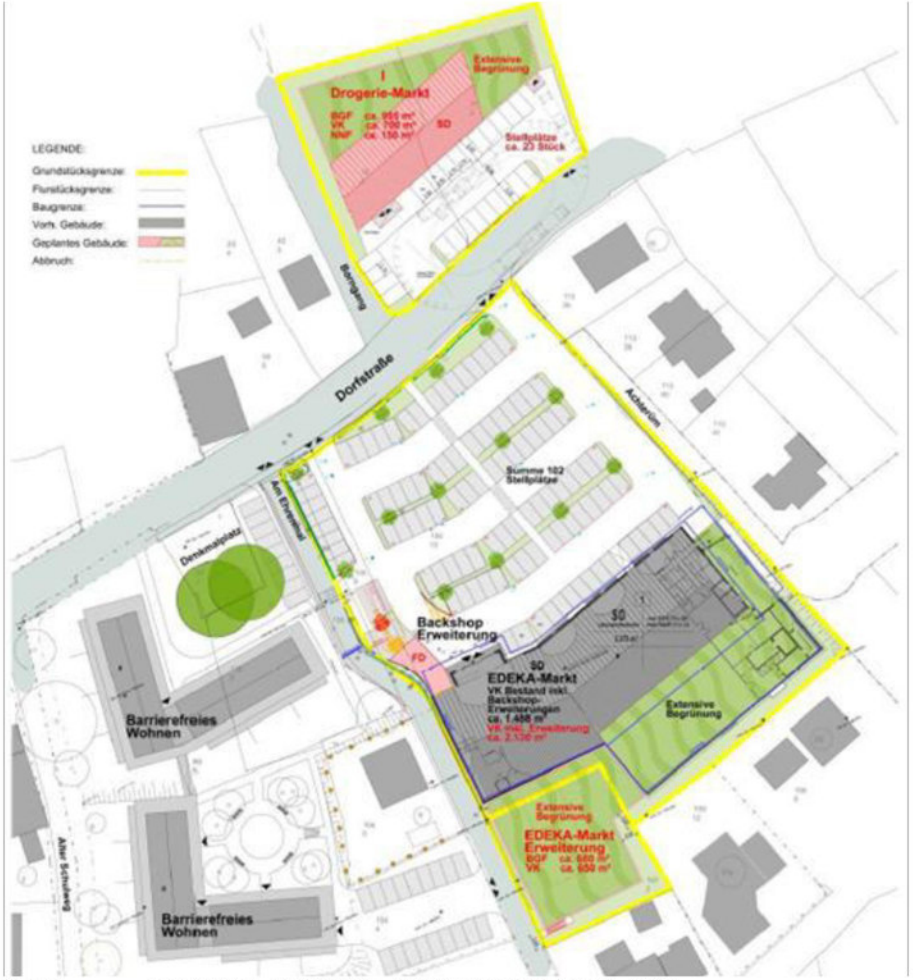
Gemäß der vorliegenden Planungen ist darüber hinaus die Ansiedlung eines Drogeriefachmarktes (ca. 700 m² Verkaufsfläche) im Norden der Dorfstraße vorgesehen.

Die Branchenmixanalyse für die Gemeinde Flintbek hat ergeben, dass im Segment der klassischen Drogerieartikel Angebotsdefizite bestehen. Ergänzend hat die Bewertung der Bürger- und Passantenbefragung deutliche Angebotslücken im Bereich der Drogerieartikel aufgezeigt. In Bezug auf eine planerisch gewünschte und aus gutachterlicher Sicht sinnvollen Reduzierung der Kaufkraftabflüsse und einer Verbesserung der Angebotssituation in den nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten ist das Planvorhaben entsprechend positiv zu beurteilen. Die Entwicklung eines modernen Drogeriefachmarktes sollte somit unterstützt werden.

Abb.39: Lage der Entwicklungsflächen an der Dorfstraße

Kartengrundlage: Gemeinde Flintbek
Bearbeitung: cima 2015

Abb.40: Planvorhaben EDEKA und Neuansiedlung Drogeriefachmarkt



Quelle: Architekten, Ingenieure, Planer: Rüdiger Nickel, 2014

7 Ableitung der Sortimentsliste Flintbek

7.1 Vorbemerkung

Ein pauschaler Hinweis auf die Auflistung der nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimente des LEP Schleswig-Holstein oder auch der Rückgriff auf allgemein gültige Sortimentslisten (z.B. Empfehlungen der IHK etc.) ist rechtsfehlerhaft und reicht im Rahmen der baurechtlichen Steuerung nicht aus.

Das OVG Münster hat mit seinen Urteilen vom 09.10.2003 und 22.04.2004 deutlich gemacht, dass baurechtliche Festsetzungen in Bezug auf Sortimentsfestsetzungen „nicht unbestimmt" bleiben dürfen und sich auf aus der Örtlichkeit abgeleiteten Sortimentslisten beziehen müssen. Gleichermaßen sind Ausschlüsse von Einzelhandelsnutzungen in Teilen des Stadtgebietes nur fundiert zu begründen, wenn sie auf nachvollziehbaren kommunalen Einzelhandelskonzepten bzw. städtebaulichen Entwicklungskonzepten beruhen.[14] (vgl. Kapitel zu den rechtlichen Rahmenbedingungen).

Die Liste der ortskernrelevanten oder zentrenrelevanten Sortimente für die Gemeinde Flintbek dient dem Schutz und der Entwicklung des Zentralen Versorgungsbereiches sowie der Sicherung einer wohnortnahen Grundversorgung. Sie soll nicht den Wettbewerb behindern, sondern eine räumliche Zuordnung vornehmen, wo dieser Wettbewerb stattfinden soll.

Die Sortimentsliste regelt im Wesentlichen die Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben (ab 800 m² Verkaufsfläche): Auch wenn ein Sortiment als zentrenrelevant eingestuft wird, darf es z.B. in Mischgebieten außerhalb des Ortskerns in Form eines kleineren Fachgeschäftes angeboten werden.

7.2 Rechtliche und planerische Rahmenbedingungen

Grundlegende Notwendigkeit ortsspezifischer Sortimentslisten

Gemäß der Rechtsprechung der vergangenen Jahre (u.a. Urteil OVG Münster vom 22. April 2004 – 7a D 142/02 NE) kann eine Kommune unter anderem zur Verfolgung des Ziels „Schutz und Stärkung der Attraktivität und Einzelhandelsfunktion der Innenstadt" den Einzelhandel mit bestimmten Sortimenten innerhalb eines Bebauungsplanes ausschließen.[15]

Auch andere Gerichtsurteile unterstreichen die Relevanz von ortspezifischen Sortimentslisten, insbesondere vor dem Hintergrund zukünftiger Planungen: „Verfolgt die Gemeinde mit dem Ausschluss zentrenrelevanter Einzelhandelssortimente in einem Gewerbegebiet das Ziel, die Attraktivität der Ortsmitte in ihrer Funktion als Versorgungszentrum zu erhalten und zu fördern, darf sie in die Liste der ausgeschlossenen zentrenrelevanten Sortimente auch Sortimen-

[14] OVG Münster vom 09.10.2003 AZ 10a D 76/01.NE. Nichtigkeit eines Bebauungsplanes aufgrund nicht konkreter Sortimentsfestsetzungen in der Gemeinde Rhede; OVG Münster vom 22.04.2004 AZ: 7a D 142/02.NE: Bestätigung der baurechtlichen Festsetzungen in der Stadt Sundern auf Basis eines nachvollziehbaren Einzelhandelskonzeptes.

[15] Siehe hierzu auch: OVG Lüneburg, Urteil vom 14. Juni 2006 – 1 KN 155/05: „§ 1 Abs. 4 – 9 BauNVO bietet eine Grundlage für den Ausschuss von Einzelhandel oder innenstadtrelevanten Sortimente auch dann, wenn das Plangebiet nicht unmittelbar an die Innenstadt oder den Bereich an-grenzt, zu dessen Schutz die Gemeinde von dieser Feinsteuerungsmöglichkeiten Gebrauch macht."

te aufnehmen, die in der Innenstadt derzeit nicht (mehr) vorhanden sind, deren Ansiedlung dort aber erwünscht ist.“ (VGH Mannheim; Urteil vom 30.01.2006 (3 S 1259/05))

Auch das Bundesverwaltungsgericht kommt in einem Urteil vom 26.03.2009 (4 C 21.07) zu dem Ergebnis, dass ein „(nahezu) vollständiger Einzelhandelsausschluss durch das Ziel einer Stärkung der in einem Gesamtstädtischen Einzelhandelskonzept ausgewiesenen Stadtbezirks- und Ortsteilzentren als städtebaulich gerechtfertigt angesehen“ werden kann. Ein Ausschluss von Sortimenten kann diejenigen Sortimente umfassen, deren Verkauf typischerweise in den Zentralen Versorgungsbereichen einer Stadt erfolgt und in einer konkreten örtlichen Situation für die jeweiligen Zentralen Versorgungsbereiche von erheblicher Bedeutung sind.

Der Rechtsprechung folgend müssen solche Ausschlüsse besonders städtebaulich gerechtfertigt sein (s. § 1 Abs. 9 BauNVO). Die Maßstäbe, die an eine solche Einzelhandelssteuerung von den Gerichten gestellt werden, implizieren jedoch auch, dass ohne vorliegendes aktuelles Einzelhandelskonzept eine städtebauliche Begründung nicht rechtssicher ist. Dies umfasst auch die Erarbeitung einer spezifischen, auf die jeweilige örtliche Situation angepassten Sortimentsliste, die es ermöglicht, die besondere Angebotssituation und ggf. zukünftige Planungsabsichten zu berücksichtigen.[16]

Das OVG Münster weist zudem in einem Urteil vom 03. Juni 2002 (7 aD 92/99.NE) darauf hin, dass keine allgemeingültige Sortimentsliste besteht. „Es gibt keine Legaldefinition dafür, wann sich ein Warensortiment als „zentrenrelevant“ erweist. Das Gericht weist vielmehr auf die Notwendigkeit der individuellen Betrachtung der jeweiligen örtlichen Situation insbesondere bei vollkommenem Ausschluss der angeführten Sortimente hin.

Grenzen einer Sortimentsliste

Die Differenzierung der einzelnen Sortimente muss jedoch marktüblichen Gegebenheiten entsprechen.[17] Dabei können bestehende Listen der Landesplanung als Orientierungshilfen herangezogen werden und auf deren Grundlage die ortsspezifische Sortimentsliste hergeleitet werden.

Grundsätzlich gilt, dass die Sortimentsliste nicht abschließend formuliert sein sollte, sondern einen Entwicklungsspielraum aufweisen um auch Sortimente zuordnen zu können, die nicht explizit erwähnt sind. Der Feindifferenzierung einzelner Sortimente sind zudem Grenzen gesetzt. Die Bildung unbestimmter Kategorien wie beispielsweise „Elektrokleingeräte“ oder „Sportgroßgeräte“ können nicht hinreichend definiert werden und die Reichweite des jeweiligen Sortimentsausschlusses kann nicht zweifelsfrei ermittelt werden. Zudem zeigt sich die Problematik im Bereich des generellen Ausschlusses von zentrenrelevanten Sortimenten. Da auch nichtzentrenrelevante Betriebe als begleitendes Angebot (Randsortiment) zentrenrelevante Angebote führen, ist ein genereller Ausschluss aus Sicht der Rechtsprechung kritisch zu betrachten, da kaum Betriebsformen existieren, die ohne Randsortimente auskommen.

Eine Festsetzung in Bebauungsplänen (GE, MI etc.) hinsichtlich des Ausschlusses zentrenrelevanter Kernsortimente und der Festsetzung maximaler Verkaufsflächen im Bereich der Randsortimente (z. B. max. 10% der Verkaufsfläche) sollte daher im Vordergrund stehen.[18]

Die Sortimentsliste muss politisch per Stadtratsbeschluss bestätigt werden, wenn diese in der Stadtplanung bauleitplanerische Anwendung finden soll. Dies nützt letzten Endes auch den Betroffenen (Investoren, Immobilienbesitzern, vorhandenen Einzelhandelsbetrieben), die sich aufgrund der Verbindlichkeit der Festsetzungen auf

[16] Siehe hierzu auch: OVG Münster, Urteil vom 03.Juni 2002 – 7 A 92/99.NE; insbesondere bei vollkommenem Ausschluss von Sortimenten

[17] vgl. BVerwG, Beschl. v. 04.10.2001 Az. 4 BN 45.01

[18] Vgl. OVG Münster 10 D 52/08.NE vom 04. Dezember 2009

eine gewisse Investitionssicherheit (auch außerhalb des jeweiligen „beschränkten“ Gebietes) verlassen können.

Kriterien zur Zentrenrelevanz einzelner Sortimente

Die Entwicklung einer Sortimentsliste für Flintbek soll transparent und nachvollziehbar sein. Dabei sind zum einen allgemeine Kriterien zu beachten und zum anderen ortsspezifische Entwicklungen bzw. Besonderheiten zu berücksichtigen. Die Einordnung der Sortimente hinsichtlich der Zentrenrelevanz kann auch vom Planungswillen der Gemeinde bzw. den Zielvorstellungen von Politik und Gemeindeverwaltung geprägt sein. Die alleinige Betrachtung der aktuellen Situation und Verkaufsflächenverteilung in der Gemeinde Flintbek kann lediglich als Anhaltspunkt dienen. Für die Zentrenrelevanz sind aus Sicht der cima folgende Faktoren mitentscheidend:

- **Aktueller Bestand:** Die Flächenverteilung des aktuellen Bestandes innerhalb der Gemeinde Flintbek sollte als wichtiger Anhaltspunkt für die Zentrenrelevanz von Sortimenten dienen. Dabei steht im Fokus der Betrachtung, ob die jeweiligen Angebote in integrierten Lagen oder nicht integrierten Lagen zu finden sind. Die aktuelle Standortverteilung (Verkaufsfläche in m²) dient dabei als Grundlage für die Bewertung der Zentrenrelevanz.
- **Nachfrage im Zusammenhang mit anderen Nutzungen:** Kopplungsmöglichkeiten mit anderen Nutzungen, die zumeist in integrierten Ortskernlagen angeboten werden, sind für die Abwägung der Zentrenrelevanz mit zu berücksichtigen. Oftmals sind Kopplungskäufe zwischen Lebensmitteln und Drogeriewaren sowie Bekleidung und Schuhe zu beobachten. Die Verbundwirkung der einzelnen Sortimente ist bei der Festlegung der Zentrenrelevanz zu beachten.

  Darüber hinaus sollte der Branchenmix des Ortskerns attraktiv und möglichst komplett sein. Daher können auch Branchen, die aufgrund der jeweiligen Kundenfrequenz auf den ersten Blick nicht zentrenrelevant erscheinen, ebenfalls der Ortskernlage vorbehalten sein, um einen für den Kunden attraktiven, vollständigen Branchen-Mix zu gewährleisten.
- **Frequenzbringer:** Je nach Stadt- oder Gemeindegröße fungieren unterschiedliche Sortimente als Frequenzbringer. In einem kleinen Unterzentrum sind die Frequenzbringer des Ortskerns in den Branchen des täglichen und mittelfristigen Bereiches (u.a. Lebensmittel, Drogerieartikel, Bekleidung, Schuhe, Bücher, Spielwaren) zu finden.
- **Beratungsintensität:** Die Angebotsformen des Ortskerns umfassen in erster Linie beratungsintensive Fachgeschäfte, die den Kunden einen Mehrwert beim Einkaufen bieten können. Aus diesem Grund sind solche Betriebsformen für einen Zentralen Versorgungsbereich besonders wichtig.
- **Möglichkeiten der Integration zukünftiger Handelsformate:** Die Integration bestimmter Formate ist ein weiterer Punkt, den es abzuwägen gilt (siehe auch Warentransport). Aufgrund der Handelsentwicklungen und Marktbestrebungen einzelner Unternehmen darf eine Diskussion über die Zentrenrelevanz von Sortimenten die Anforderungen diverser Angebotsformen nicht unberücksichtigt lassen. Neben dem Flächenanspruch dieser Betriebsformen ist auch die Wirkung auf das Stadtbild zu beurteilen. Ein Gartenfachmarkt oder ein Baumarkt sind beispielsweise nur selten geeignet für einen Zentralen Versorgungsbereich.

  Auch die Flächenverfügbarkeit im Zentralen Versorgungsbereich muss als weiterer Diskussionspunkt beachtet werden. Ohne die Möglichkeit zeitgemäße, moderne Flächen in der integrierten Ortskernlage zu entwickeln bzw. vorhandenen Flächen zu modernisieren, sind die Entwicklungsmöglichkeiten eines Zentralen Versorgungsbereiches eingeschränkt.
- **Einfacher Warentransport:** Die Größe und Transportfähigkeit der Waren spielt eine weitere Rolle bei der Zentrenrelevanz von

Sortimenten. Großformatige Waren, die einen gewissen Ausstellungsbedarf haben und meist per Auto transportiert werden müssen, sind möglicherweise für die zentralen Standorte weniger geeignet, da der Flächenbedarf und die Warenlogistik von Betrieben mit einem solchen Sortimentsschwerpunkt oftmals nicht in der Innenstadt bzw. dem Ortskern erfüllt werden kann (z. B. Baumärkte, Möbelmärkte). Im Gegensatz dazu stehen so genannten „Handtaschensortimente". Diese Waren sind kleinformatig und können leicht transportiert werden (z.B. Bekleidung, Schuhe).

- **Planungswille der Stadt:** Die aktuelle Rechtsprechung in Deutschland verlangt bei einer planungsrechtlichen Steuerung die Entwicklung einer ortsspezifischen Sortimentsliste. Der Planungswille der Stadt- oder Gemeindeverwaltung und Politik kann dabei ebenso Auswirkungen auf die Zentrenrelevanz von Sortimenten haben.

7.3 Zur Ableitung der Sortimentsliste Flintbek

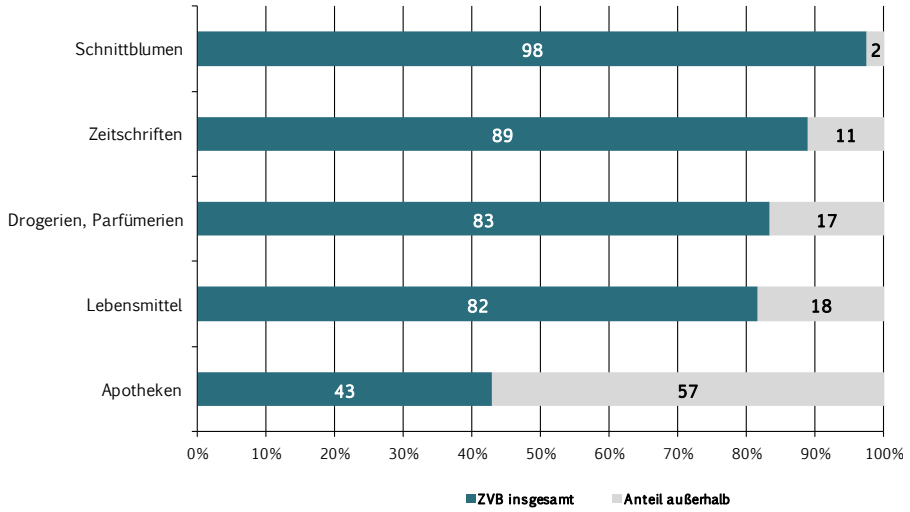
Die nachfolgend aufgeführte Sortimentsliste definiert die nahversorgungsrelevanten, zentrenrelevanten und nicht-zentrenrelevanten Sortimente für die Gemeinde Flintbek. Sie ist aus den örtlichen Standortstrukturen abgeleitet und somit eine maßgebliche Entscheidungsgrundlage zur örtlichen Einzelhandelssteuerung. Sie erfüllt damit die Bedingungen der aktuellen Rechtsprechung der Oberverwaltungsgerichte.

Definition der nahversorgungsrelevanten Sortimente

Die Aufstellung berücksichtigt die nachfolgenden spezifischen Aspekte des Handels in Flintbek sowie das allgemeine Verbraucherverhalten:

- Die angeführten Sortimente finden sich bereits heute im Ortskern der Gemeinde Flintbek und tragen maßgeblich zur Versorgungsfunktion des Zentralen Versorgungsbereiches bei.
- Die über die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel hinaus aufgeführten Warengruppen stellen Waren des täglichen Bedarfs dar, deren Kauf häufig mit dem Lebensmitteleinkauf verbunden wird. Die Aufstellung entspricht somit dem allgemeinen Verbraucherverhalten.
- Bei der Warengruppe „Blumen" wird eine Differenzierung zwischen Schnittblumen und gartenmarktspezifischen Sortimenten vorgenommen: Da Schnittblumen in erster Linie über Fachgeschäfte im Ortskern verkauft werden, sind diese als nahversorgungsrelevantes Sortiment anzusehen. Waren des Gartenbedarfes (z.B. Erde, Torf), Gartenhäuser, -geräte, Pflanzen und -gefäße werden dagegen vor allem über Gartenmärkte (hier GÄRTNEREI EIDERHEIM) verkauft, die u.a. aufgrund ihrer geringen Flächenproduktivität und des Flächenbedarfs in integrierten Lagen nicht rentabel zu betreiben sind. Gartenmarktspezifische Sortimente werden daher als nicht-zentrenrelevant eingestuft.

Abb.41: Verkaufsflächenanteile des Ortskerns auf Sortimentsebene: nahversorgungsrelevante Sortimente



Quelle: cima 2015

Mit Blick auf die Einzelhandelsstrukturen in der Gemeinde Flintbek sind folgende Sortimente als **nahversorgungsrelevant** zu bezeichnen:

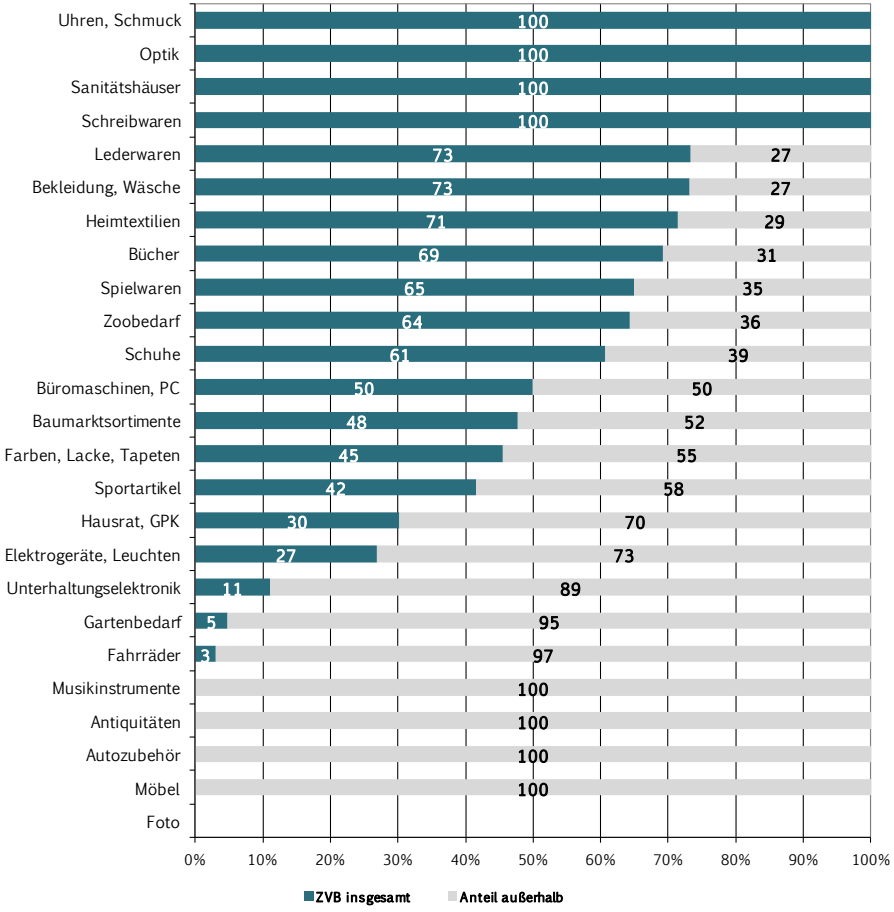
- Nahrungs- und Genussmittel
- Reformwaren
- Drogerieartikel (Körperpflege, Wasch-, Putz- und Reinigungsmittel)
- Pharmazeutische Artikel, Arzneimittel (Apotheken)
- Schnittblumen und kleinere Pflanzen
- Zeitungen und Zeitschriften

Definition der zentrenrelevanten Sortimente

In der nachfolgenden Abbildung werden die Verkaufsflächenanteile des Einzelhandels im Ortskern mit aperiodischen Sortimenten dokumentiert. Sortimente mit einem bedeutenden Verkaufsflächenanteil im Ortskern der Gemeinde Flintbek sollten grundsätzlich den zentrenrelevanten Sortimenten zugeordnet werden, da sie zu den Kernsortimenten des mittelständischen, strukturprägenden Facheinzelhandels im Zentralen Versorgungsbereich der Gemeinde Flintbek gehören. Ausnahmen stellen hier die Sortimente Zoobedarf und Computerbedarf sowie die Gruppe der baumarktspezifischen Sortimente (inkl. Farbe/ Lacke/ Tapeten) dar; in den folgenden Erläuterungen wird die Zuordnung dieser Branchen zu den nichtzentrenrelevanten Sortimenten detailliert begründet.

Die als zentrenrelevant definierten Sortimente nehmen eine maßgebliche Bedeutung für den Einzelhandel in der integrierten Ortskernlage ein. Darüber hinaus wird die Zentrenrelevanz einzelner Sortimente explizit begründet, wenn diese bisher nicht im Ortskern der Gemeinde Flintbek bzw. nur mit einem sehr geringen Anteil vertreten sind, aber eine strategische Bedeutung für die Ortskernentwicklung und die Frequenzsicherung des Einzelhandels im Zentralen Versorgungsbereich übernehmen können.

Abb.42: Verkaufsflächenanteile des Ortskerns auf Sortimentsebene: zentrenrelevante Sortimente



Quelle: cima 2015

Mit Blick auf die Einzelhandelsstrukturen in Flintbek sind folgende Sortimente als **zentrenrelevant** zu bezeichnen:

- Parfümerie- und Kosmetikartikel
- Bekleidung, Wäsche
- Haus- und Heimtextilien (u.a. Stoffe, Kurzwaren, Gardinen und Zubehör)
- Sportbekleidung und –schuhe
- Schuhe
- Medizinisch-orthopädischer Bedarf (Sanitätshäuser)
- Bücher
- Papier- und Schreibwaren, Bürobedarf
- Spielwaren
- Geschenkartikel, Glaswaren, Porzellan und Keramik, Hausrat
- Foto und Zubehör
- Optische und akustische Artikel
- Uhren, Schmuck
- Lederwaren, Koffer und Taschen
- Musikalien, Musikinstrumente
- Baby-/ Kleinkinderartikel (ohne Kinderwagen, Kindersitze)

Die Zentrenrelevanz dieser Sortimente ist durch folgende Angebotsstrukturen in der Ortskernlage von Flintbek begründet:

Obwohl das Sortiment Parfümerie und Kosmetikartikel im Sinne der Drogerieartikel bereits den nahversorgungsrelevanten Sortimenten zugerechnet wird, sollten Parfümerie- und Kosmetikartikel ebenfalls explizit als ein zentrenrelevantes Sortiment erwähnt werden. Insbesondere wenn es um die Realisierung eines Drogeriefachmarktes/ Parfümerie geht, sollte eine Entwicklung im Ortskern der Gemeinde Flintbek bevorzugt geprüft werden. In der Branche Drogerie- und

Parfümerieartikel entfällt heute zudem nur ein Anteil von 17 % der Verkaufsfläche auf Standorte außerhalb des Ortskerns. Hierbei handelt es sich darüber hinaus ausschließlich um Flächen im Randsortiment des Lebensmitteldiscounters ALDI.

Das Segment Bekleidung/ Wäsche ist in Flintbek aufgrund der Angebote in den vorhandenen Fachgeschäften (KARO-KINDERMODEN, ART DEKO) als zentrenrelevant zu bewerten. 73 % der vorhandenen Verkaufsflächen in der Branche Bekleidung/ Wäsche sind aktuell im Ortskern der Gemeinde Flintbek vorhanden.

Das Sortiment Heimtextilien konnte im Rahmen der Einzelhandelsbestandsanalyse in Flintbek zwar nur als Randsortiment im Kaufhaus RENNER erfasst werden, aus Gutachtersicht sollte den Heimtextilien jedoch ebenso eine Zentrenrelevanz beigemessen werden. Die Realisierung eines Fachhandels für Heimtextilien im Ortskern der Gemeinde Flintbek erscheint grundsätzlich möglich. Darüber hinaus bewahrt man sich durch die Zuordnung dieser Branche zu den zentrenrelevanten Sortimenten planungsrechtliche Eingriffsmöglichkeiten, wenn es um die Flächenbeschränkung dieser Sortimente außerhalb des festgelegten Zentralen Versorgungsbereiches geht.

Sportartikel sind im Sinne von Sportbekleidung im Fachgeschäft NORDWIND vertreten und somit den zentrenrelevanten Sortimenten zuzurechnen; darüber hinaus sollte der Zentrale Versorgungsbereich Flintbek im Falle von Einzelhandelsneuansiedlungen mit Sportbekleidung und Sportschuhen Priorität haben. Außerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches ist das Reitsportfachgeschäft SIEVERS vorhanden. Für das sehr spezielle Sortiment des Reitsportbedarfs empfehlen wir eine Zuordnung zu den nicht-zentrenrelevanten Sortimenten (vgl. nachfolgende Ausführungen).

Im Segment Schuhe ist in der Flintbeker Ortskernlage das Schuhfachgeschäft GNUTZMANN ansässig. Darüber hinaus werden Schuhe als Randsortiment u.a. im Sportfachgeschäft NORDWIND angeboten. Der Verkaufsflächenanteil des Zentralen Versorgungsbereiches liegt ebenfalls bei 61 %. Schuhe sind somit ebenfalls den zentrenlevanten Sortimenten zuzuordnen.

Der medizinische und orthopädische Bedarf (Sanitätsartikel) sollte in Flintbek ebenfalls als zentrenrelevant eingestuft werden. Der Verkaufsflächenanteil des Zentralen Versorgungsbereiches liegt heute bei 100 %. Am Böhnhusener Weg ist das Sanitätshaus OSM zu finden. Ferner sind medizinische und orthopädische Artikel Sortimentsbestandteil von Apotheken.

Das Sortiment Bücher ist aufgrund des Verkaufsflächenanteils von 69 % im Ortskern der Gemeinde Flintbek ebenso den zentrenrelevanten Sortimenten zuzuordnen. In diesem Segment sind im Ortskern von Flintbek die Buchhandlung FUKSA sowie die BÜCHERSTUBE FLINTBEK vorhanden.

Ferner ist das Sortiment Schreibwaren aus Gutachtersicht den zentrenrelevanten Sortimenten zuzurechnen; Schreibwaren werden u.a. im Kaufhaus RENNER in zentraler Ortskernlage angeboten. Darüber hinaus sind Schreibwaren als Randsortiment in den Lebensmittelmärkten vorhanden. Der Verkaufsflächenanteil im Ortskern liegt heute bei 100 %.

Auch Spielwaren sind u.a. auf Grundlage des qualifizierten Angebotes im Kaufhaus RENNER als zentrenrelevant einzuordnen. In der Branche Spielwaren entfällt aktuell ein Anteil von 65 % der Verkaufsfläche auf den Ortskern der Gemeinde Flintbek. Das z.T. umfangreiche Randsortiment in den Lebensmittelmärkten im Flintbeker Ortskern ist ebenfalls in den aufgeführten Verkaufsflächenanteilen berücksichtigt.

Das Sortiment Hausrat/ Glas/ Porzellan/ Keramik sollte trotz der nur vergleichsweise geringen Verkaufsflächenanteile von 30 % im Ortskern den zentrenrelevanten Sortimenten zugeordnet werden. In der Branche Glas/ Porzellan/ Keramik/ Hausrat ist im Ortskern der Gemeinde Flintbek ausschließlich der kleinteilige Facheinzelhandel ART DEKO vorhanden. Darüber hinaus wird diese Branche als

eines der Kernsortimente im Kaufhaus RENNER angeboten. Außerhalb des räumlich definierten Ortskerns wird dieses Segment im großflächigen Gebrauchtwarenhandel TRÖDELBARON auf über 600 m^2 Verkaufsfläche angeboten. Mit der Festsetzung dieses Sortimentes als zentrenrelevante Branche bewahrt man sich planungsrechtliche Eingriffsmöglichkeiten, wenn es um die zukünftige Flächenbeschränkung dieses Sortimentes außerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches Flintbek geht.

Das Sortiment Fotoartikel und Fotobedarf wird heute weder im Ortskern von Flintbek noch in den Außenbereichen angeboten. Für eine zukunftsorientierte Bauleitplanung empfiehlt die cima dennoch auch dieses Sortiment den zentrenrelevanten Branchen zuzurechnen.

Die Warengruppe optische und akustische Artikel ist im Ortskern von Flintbek durch den innhabergeführten Fachhandel OPTIKER WINNER sowie HÖRAKUSTIEK OBERDIEK vertreten. Der Verkaufsflächenanteil des Ortskerns liegt in dieser Branche bei 100 %. Aufgrund des sehr spezialisierten und hochwertigen Angebotes empfiehlt die cima auch dieser Branche eine Zentrenrelevanz zuzusprechen, da der vorhandene Anbieter das Einzelhandelsangebot des Flintbeker Ortskerns maßgeblich prägt.

Das Segment Uhren und Schmuck wird im Ortskern der Gemeinde Flintbek durch ein Fachgeschäft vertreten (JUEWLIER PETERSEN). Die cima empfiehlt auch dieses Sortiment als zentrenrelevant zu bewerten, um das heutige Angebot in der integrierten Ortskernlage zu erhalten; der Verkaufsflächenanteil des Ortskerns liegt aktuell ebenfalls bei 100 %.

Lederwaren/ Taschen/ Koffer werden ausschließlich als Randsortiment im Kaufhaus RENNER und im Bekleidungs- und Sportfachgeschäft NORDWIND angeboten. Es sollte das Entwicklungsziel der Gemeinde Flintbek sein, dieses Sortiment zukünftig ausschließlich innerhalb des definierten Ortskerns anzusiedeln. Der Verkaufsflächenanteil des Ortskerns liegt heute bei 73 %.

Musikinstrumente und Musikalien konnten im Rahmen der Einzelhandelsbestandsanalyse in Flintbek ebenfalls nicht erfasst werden. Wir empfehlen jedoch auch dieses Sortiment als zentrenrelevant einzustufen. Noten und Bücher zum Thema Musik sind vielfach in Buchhandlungen zu beziehen.

Die Branche der Baby- und Kleinkindartikel (hier nur Spielwaren und Bekleidung) sind entsprechend ihrer Sortimentszugehörigkeit den zentrenrelevanten Branchen Bekleidung und Wäsche sowie Spielwaren als zentrenrelevant zu bewerten. Im Segment Kinder- und Babymode ist das Fachgeschäft KARO-KINDERRMODEN mit einer besonderen Spezialisierung auf Kindermode zu erwähnen; gleiches gilt für Kleinkind- und Babyspielwaren.

Definition der nicht-zentenrelevanten Sortimente

Folgende Leitsortimente werden als nicht-zentrenrelevant eingeordnet, da auf Grundlage der dokumentierten Verkaufsflächenanteile bzw. der Angebotsstruktur keine Zentrenrelevanz und strukturprägende Bedeutung für Flintbek nachgewiesen werden kann. Die städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen in der integrierten Ortskernlage von Flintbek sind teilweise nur schwer bzw. nicht mit den Marktanforderungen entsprechender Anbieter und Betreiber in Einklang zu bringen. Die Liste ist nicht abschließend und stellt eine Auswahl dar:

- Sport- und Freizeitgroßgeräte, Reitsportbedarf und Golfsportbedarf, Campingartikel
- Tiernahrung, Tiere und zoologische Artikel
- Möbel (inkl. Büromöbel, Küchen, Matratzen)
- Antiquitäten, Kunstgegenstände, Bilder, Bilderrahmen
- Baumarktspezifisches Kernsortiment (u. a. Bad-, Sanitäreinrichtungen und -zubehör, Bauelemente, Baustoffe, Beschläge, Ei-

senwaren, Fliesen, Installationsmaterial, Heizungen, Öfen, Werkzeuge)
- Farben und Lacke, Tapeten, Teppiche und Bodenbeläge
- Elektrohaushaltsgeräte (Elektroklein- und Elektrogroßgeräte, sog. „Weiße Ware“)
- Lampen und Leuchten
- Unterhaltungselektronik
- Fahrräder und Zubehör
- Auto und Autozubehör
- Computer und Kommunikationselektronik, einschließlich Zubehör
- Baby- und Kleinkindbedarf (Kinderwagen, Kindersitze etc.)
- Gartenmarktspezifisches Kernsortiment (u. a. Gartenbedarf (z. B. Erde, Torf), Gartenhäuser, -geräte, (Groß-)Pflanzen und Pflanzgefäße)
- sonstiger Einzelhandel: Erotikartikel, Waffen etc.
- Brennstoffe und Mineralölerzeugnisse

Abweichend von den Sortimentslisten vieler anderer Städte und Gemeinden werden die Warengruppen Elektroartikel/ Lampen/ Leuchten und Unterhaltungselektronik als nicht-zentrenrelevant Sortimente in der Gemeinde Flintbek angesehen:

Die Sortimentsgruppe Unterhaltungselektronik befindet sich mit einem Verkaufsflächenanteil von 89 % in den Außenbereichen der Gemeinde Flintbek. Aus Gutachtersicht stellt dieses Sortiment somit keine besondere strukturprägende Relevanz für den Ortskern der Gemeinde Flintbek dar, sodass es eindeutig den nicht-zentrenrelevanten Sortimenten zugerechnet werden kann.

Die cima empfiehlt darüber hinaus die Branche der Elektrohaushaltskleingeräte und der Elektrohaushaltsgroßgeräten den nicht-zentrenrelevanten Sortimenten zuordnen. Der Verkaufsflächenanteil der zusammengenommenen Sortimentsgruppe Elektrohaushaltsgeräte und Lampen/ Leuchten erreicht heute nur 27 %. Elektrohaushaltsgeräte werden ausschließlich als Randsortiment im Kaufhaus RENNER sowie in den großflächigen Lebensmittelmärkten FAMILA und EDEKA innerhalb der definierten Ortskernlage angeboten; eine strukturprägende Bedeutung kann auch diesem Sortiment nicht beigemessen werden. In Bezug auf das Sortiment Lampen/ Leuchten ist aktuell in Flintbek kein originäres Lampenfachgeschäft ansässig.

Die cima empfiehlt darüber hinaus das Sortiment Computer und Kommunikationselektronik den nicht-zentrenrelevanten Sortimenten zuzuordnen. Trotz eines Verkaufsflächenanteils von 50 % innerhalb des Flintbeker Ortskerns stellt dieses Sortiment keine besondere strukturprägende Relevanz für den Ortskern von Flintbek dar; das Angebot wird lediglich durch einen kleinteiligen Fachhandel mit zunehmend starken Anteil im Dienstleistungssegment geprägt.

Das Segment Tiernahrung/ Zooartikel wird aktuell nur als Randsortiment in den Lebensmittelbetrieben sowohl im Ortskern der Gemeinde Flintbek als auch in den Außenbereichen des Gemeindegebietes vorgehalten. Aus Gutachtersicht sollte dieses Sortiment als nicht-zentrenrelevant bewertet werden.

Das Sortiment Fahrräder und Fahrradzubehör ist aus Gutachtersicht ebenso den nicht-zentrenrelevanten Sortimenten zuzuordnen. An der Dorfstraße ist außerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches das Fachgeschäft FLINTBIKER ansässig. Der branchenspezifische Verkaufsflächenanteil des Ortskerns liegt in dieser Branche bei lediglich 3 %.

Die Sortimentsgruppe der Baumarktartikel (inkl. Farben, Lacken, Tapeten und Gartenbedarf) wird heute im Kaufhaus RENNER in integrierter Ortskernlage angeboten. Der Verkaufsflächenanteil des Ortskerns in der Branche Farbe/ Lacke/ Tapeten liegt heute bei 45 %, in der Branche der baumarktspezifischen Sortimente wird

sogar ein Verkaufsflächenanteil von 48 % erreicht. Mit der Festsetzung dieser Sortimentsgruppe als nicht-zentrenrelevante Branche bewahrt man dennoch sich planungsrechtliche Freiheiten, wenn es um die Flächenentwicklung außerhalb des Flintbeker Ortskern geht. Die Schaffung eines ergänzenden Angebotes auch außerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches wird damit ausdrücklich ermöglicht.

Antiquitäten sind in Flintbek vor dem Hintergrund des TRÖDELBARONS als nicht-zentrenrelevant zu bewerten.

Zusammenfassend wird der Gemeinde Flintbek die nachfolgende „Flintbeker Sortimentsliste“ empfohlen.

Abb.43: Flintbeker Sortimentsliste

Nahversorgungsrelevante Sortimente	
Nahrungs- und Genussmittel, Reformwaren	▪ Nahrungs- und Genussmittel, Getränke und Tabakwaren (WZ 47.11.1; WZ 47.11.2; WZ 47.21.0; WZ 47.22.0; WZ 47.23.0; WZ 47.24.0; WZ 47.25.0; WZ 47.26.0; WZ 47.29.0)
Drogerieartikel (Körperpflege, Wasch-, Putz- und Reinigungsmittel)	▪ Einzelhandel mit Kosmetischen Erzeugnisse und Körperpflegemitteln (WZ 47.75.0) (ohne Parfümerie- und Kosmetikartikel)
Pharmazeutische Artikel, Arzneimittel	▪ Apotheken (WZ 47.73.0)
Schnittblumen und kleinere Pflanzen	▪ Einzelhandel mit Blumen, Pflanzen, Sämereien und Düngemittel (WZ 47.76.1) (hier nur Schnittblumen und kleineren Pflanzen)
Zeitungen und Zeitschriften	▪ Einzelhandel mit Zeitschriften und Zeitungen (WZ 47.62.1)
Zentrenrelevante Sortimente	
Parfümerie- und Kosmetikartikel	▪ Einzelhandel mit kosmetischen Erzeugnissen und Körperpflegemitteln (WZ 47.75.0) (hier nur Parfümerie- und Kosmetikartikel)
Bekleidung, Wäsche	▪ Einzelhandel mit Bekleidung (WZ 47.71.0)
Haus- und Heimtextilien (u.a. Stoffe, Kurzwaren, Gardinen und Zubehör)	▪ Einzelhandel mit Heimtextilien (WZ 47.51.0), ▪ Einzelhandel mit Vorhängen, Teppiche, Fußbodenbeläge und Tapeten (WZ 47.53.0) (hier nur Vorhänge)
Sportbekleidung und -schuhe	▪ Bekleidung (WZ 47.71.0) (hier nur Sportbekleidung) ▪ Schuhe (WZ 47.72.1) (hier nur Sportschuhe)
Schuhe	▪ Einzelhandel mit Schuhen (WZ 47.72.1)
Medizinisch-orthopädischer Bedarf	▪ Einzelhandel mit medizinische und orthopädische Artikeln (WZ 47.74.0)
Bücher	▪ Einzelhandel mit Büchern (WZ 47.61.0)
Papier- und Schreibwaren, Bürobedarf	▪ Einzelhandel mit Schreib- und Papierwaren, Schul- und Büroartikeln (WZ 47.62.2)
Spielwaren	▪ Einzelhandel mit Spielwaren (WZ 47.65.0)
Glas, Porzellan und Keramik, Hausrat	▪ Einzelhandel mit keramischen Erzeugnissen und Glaswaren (WZ 47.59.2) ▪ Einzelhandel mit Haushaltsgegenstände na. n. g. (WZ 47.59.9) ▪ Einzelhandel mit Kunstgegenständen, Bildern kunstgewerbliche Erzeugnisse, Briefmarken, Münzen und Geschenkartikel (WZ 47.78.3) (hier nur Geschenkartikel)
Foto und Zubehör	▪ Foto- und optische Erzeugnisse (ohne Augenoptiker) (WZ 47.78.2)
Optische und akustische Artikel	▪ Augenoptiker (WZ 47.78.1) ▪ Einzelhandel mit medizinische und orthopädische Artikeln (WZ 47.74.0) (hier nur akustische Artikel)
Uhren, Schmuck	▪ Einzelhandel mit Uhren und Schmuck (WZ 47.77.0)
Lederwaren, Koffer und Taschen	▪ Einzelhandel mit Lederwaren und Reisegepäck (WZ 47.72.2)
Musikalien, Musikinstrumente	▪ Einzelhandel mit Musikinstrumente und Musikalien (WZ 49.59.3)
Baby-/ Kleinkinderartikel (ohne Kinderwagen, Kindersitze)	▪ Einzelhandel mit Bekleidung (WZ 47.71.0) (nur Baby- und Kleinkinderartikel) ▪ Einzelhandel mit Spielwaren (WZ 47.65.0) (nur Baby-/ Kleinkinderartikel)
nicht-zentrenrelevante und nicht-nahversorgungsrelevante Sortimente	
Sport- und Freizeitgroßgeräte	▪ Einzelhandel mit Sport- und Campingartikeln (ohne Campingmöbel) (WZ 47.62.2) (außer Sportbekleidung)
Tiernahrung, Tiere und zoologische Artikel	▪ Einzelhandel mit zoologischem Bedarf und lebenden Tieren (WZ 47.76.2)
Möbel (inkl. Küchen, Matratzen, Büromöbel)	▪ Einzelhandel mit Wohnmöbeln (WZ 47.59.1)
Antiquitäten, Kunstgegenstände, Bilder, Bilderrahmen	▪ Einzelhandel mit Kunstgegenständen, Bildern kunstgewerbliche Erzeugnisse, Briefmarken, Münzen und Geschenkartikel (WZ 47.78.3) (hier nur Kunstgegenstände, Bilder und kunstgewerbliche Erzeugnisse) ▪ Einzelhandel mit Antiquitäten und antiken Teppichen (WZ 47.79.1) ▪ Antiquariate (WZ 47.79.2)
baumarktspezifisches Kernsortiment (u. a. Bad-, Sanitäreinrichtungen und -zubehör, Bauelemente, Baustoffe, Beschläge, Eisenwaren, Fliesen, Installationsmaterial, Heizungen, Öfen, Werkzeuge, Metall- und Kunststoffwaren)	▪ Einzelhandel mit Metall- und Kunststoffwaren (WZ 47.52.1) ▪ Einzelhandel mit Anstrichmitteln, Bau- und Heimwerkerbedarf (WZ 47.52.3) (ohne Farben, Lacke)
Farbe, Lacke, Tapeten, Teppiche und Bodenbeläge	▪ Einzelhandel mit Vorhängen, Teppichen, Fußbodenbelägen und Tapeten (WZ 47.53.0) (ohne Vorhänge), Einzelhandel mit Anstrichmitteln, Bau- und Heimwerkerbedarf (WZ 47.52.3) (hier nur Farben, Lacke)
Elektrohaushaltsgeräte	▪ Einzelhandel mit elektrische Haushaltsgeräten (WZ 47.54.0) (Elektrohaushaltsgroßgeräte und Elektrohaushaltskleingeräte)
Unterhaltungselektronik, Tonträger	▪ Einzelhandel mit Geräten der Unterhaltungselektronik (WZ 47.43.0) ▪ Einzelhandel mit bespielten Ton- und Bildträger (WZ 47.63.0)
Lampen und Leuchten	▪ Einzelhandel mit Beleuchtungsartikeln und Haushaltsgegenstände a. n. g. (WZ 47.59.9) (hier nur Lampen und Leuchten)
Fahrräder und Fahrradzubehör	▪ Einzelhandel mit Fahrrädern, Fahrradteile und -zubehör (WZ 47.64.1)
Auto und Autozubehör	▪ Einzelhandel mit Kraftwagenteilen und –zubehör (WZ 45.32.0)

Computer und Kommunikationselektronik, einschließlich Zubehör)	▪ Einzelhandel mit Datenverarbeitung, peripheren Geräten und Software (WZ 47.41.0), Einzelhandel mit Telekommunikationsgeräten (WZ 47.42.0)
gartenmarktspezifische Kernsortiment (u. a. Gartenbedarf (z. B. Erde, Torf), Gartenhäuser, -geräte, (Groß-) Pflanzen und Pflanzgefäße)	▪ Einzelhandel mit Blumen, Pflanzen, Sämereien und Düngemittel (WZ 47.76.1) (außer Schnittblumen und kleinere Pflanzen)
Baby- und Kleinkindbedarf (Kinderwagen, Kindersitze etc.)	▪ Sonstiger Einzelhandel a. n. g. (WZ 47.78.9) (hier nur Kinderwagen, Kindersitze)
Motorenkraftstoffe	▪ Einzelhandel in fremdem/ eigenem Namen mit Motorenkraftstoffen (WZ 47.30.1; WZ 47.30.2)
Sonstiger Einzelhandel: Erotikartikel, Waffen…	▪ Sonstiger Facheinzelhandel a. n. g. (in Verkaufsräumen) (WZ 47.78.9)

Quelle: cima 2015

Für die textlichen Festsetzungen in Bebauungsplänen kann auf die Sortimentsliste in der vorliegenden Fassung zurückgegriffen werden. Sofern im Einzelfall eine differenziertere Festsetzung der zulässigen Sortimente erfolgen soll, empfiehlt die cima einen Rückgriff auf die Systematik der Wirtschaftszweige („WZ-Liste“). Eine Zuordnung der cima-Warengruppen zu den WZ-Gruppen wurde bereits vorgenommen.

8 Grundsätze der Einzelhandelsentwicklung für die Gemeinde Flintbek

Die größten Veränderungen im Einzelhandel gehen seit Jahren von der Entwicklung des großflächigen Einzelhandels aus. Der Gesetzgeber hat den Kommunen umfangreiche Möglichkeiten eingeräumt, die Entwicklung des großflächigen Einzelhandels planungsrechtlich zu steuern. Ziele der Landesplanung Schleswig-Holstein sind u.a. die Erhaltung und die Weiterentwicklung der gewachsenen Zentren und die Sicherstellung qualifizierter wohnungsnaher Angebote mit Waren des täglichen Bedarfs. Vorhaben an nicht integrierten Standorten, die dieser Zielsetzung widersprechen, können von den Kommunen bei Einsatz der entsprechenden planungsrechtlichen Instrumente abgelehnt werden.

Das hier vorgelegte Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Flintbek wurde auf Basis der aktuellen rechtlichen und landesplanerischen Rahmenbedingungen erarbeitet. Um eine nachhaltige Einzelhandelsentwicklung in der Gemeinde Flintbek mittel- bis langfristig zu gewährleisten, sollten zukünftige Planvorhaben den Grundsätzen der Einzelhandelsentwicklung bewertet und beurteilt werden.

Für eine schnelle und einfache Umsetzung der Konzeptaussagen sollten die bestehenden B-Pläne entsprechend der Zielvorstellungen (inkl. Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereiches und Sortimentsliste Flintbek) angepasst werden.[19]

Mit der Orientierung an den folgenden Grundsätzen sollen unternehmerische Initiativen nicht aus Flintbek getrieben und Konkurrenzen eingedämmt oder vermieden werden. Vielmehr soll es zu einer „gesunden“ Konkurrenz der Unternehmen untereinander kommen und nicht zu einer Konkurrenz der Standorte innerhalb der Gemeinde. Wenn es in Flintbek gelingt, sich an den nachfolgend aufgeführten zu orientieren, bedeutet dies nicht zuletzt auch Planungs- und Investitionssicherheit für (gewünschte) innerstädtische Entwicklungen und Spielräume.

Grundsatz 1:

Der Ortskern von Flintbek genießt Entwicklungspriorität. Der Ortskern ist das Hauptzentrum und wichtigster Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort innerhalb der Gemeinde Flintbek Der Zentrale Versorgungsbereich soll planerisch eine Versorgungsfunktion für das gesamte Gemeindegebiet übernehmen. Eine Erweiterung der Angebote wird für ausgewählte Sortimente befürwortet. Die kleinräumige Abgrenzung des Zentrums und die Handlungsmöglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung des Ortskerns Flintbek werden in den Kap. 6.3 ausführlich erläutert.

Einzelhandel mit zentrenrelevantem Kernsortiment sollte ausschließlich innerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches Flintbek etabliert werden. Als einschränkender Faktor ist ausschließlich die Flächenverfügbarkeit im Zentralen Versorgungsbereich zu beachten. Ohne die Möglichkeit zeitgemäße, moderne Flächen in der integrierten Ortskernlage zu entwickeln bzw. vorhandenen Flächen zu modernisieren, sind die Entwicklungsmöglichkeiten eines Zentralen Versor-

[19] Das Gutachten der cima ersetzt keine rechtsförmliche Beratung. Die cima empfiehlt zu Rechtsangelegenheiten, die sich im Zusammenhang mit diesem Gutachten und Gegenständen ihrer Beratung ergeben, stets die Beratung von Rechtsdienstleistern (z.B. Rechtsanwälten) einzuholen.

gungsbereiches eingeschränkt. Der Entwicklung nicht integrierter Standortagglomerationen sollte dennoch entgegen gewirkt werden.

Grundsatz 2:
Die Ansiedlung von Einzelhandel mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten (Lebensmittelfrischemärkte, Lebensmitteldiscounter, Biomärkte etc.) sollte nach Möglichkeit nur innerhalb des abgegrenzten Zentralen Versorgungsbereiches erfolgen sowie in siedlungsstrukturell integrierten Lagen, wenn eine wohnortnahe Versorgung der Bewohner im Nahbereich des Planvorhabenstandortes nicht gewährleistet ist und die Versorgungsfunktion des Zentralen Versorgungsbereiches nicht gefährdet wird.

Grundsatz 3:
Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevantem Kernsortimenten kann sowohl im Ortskern als auch an verkehrsorientierten Standorten realisiert werden. Die Gemeinde Flintbek sollte jedoch nur einen Sonderstandort für großflächigen Einzelhandel ausweisen. (Ziel: Bündelung der Einzelhandelsstandorte).

Grundsatz 4:
Grundsätzlich ist bei Ansiedlungsvorhaben des großflächigen Einzelhandels abzuklären, dass die Versorgungsfunktion des Ortskerns Flintbek nicht gefährdet wird. Dieser Grundsatz darf nicht als bloßer Wettbewerbsschutz verstanden werden, vielmehr geht es um eine qualitative Absicherung der Versorgungsstrukturen.

Zur Umsetzung der Grundsätze in der Praxis der Bauleitplanung und der Baugenehmigungen empfiehlt die cima folgende grundsätzlichen Prinzipien anzuwenden:

- **Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten (auch nahversorgungsrelevanten) Kernsortimenten sind mit Priorität im Ortskern anzusiedeln.**
- **In den SO-Gebieten** sind die Bestandstrukturen sowie die Potenzial- und Entwicklungsflächen baurechtlichen abzusichern.
- **In GE- Gebieten sollte zukünftig die Neuansiedlung von Einzelhandel ausgeschlossen werden.** Ausnahmen bilden hier: Handwerksbetriebe mit Verkauf an letzte Verbraucher; Bestandsschutz genießen vorhandene Betriebe, bei denen angemessene Erweiterungen und Erneuerungen zulässig sein sollten.
- **In MI-Gebieten ist in der Regel Einzelhandel unterhalb der Großflächigkeit zulässig.** In MI-Gebieten sollte Einzelhandel dort ausgeschlossen werden, wo die Versorgungsfunktion des Zentralen Versorgungsbereiches beeinflusst und gefährdet wird. Im Rahmen der Bauleitplanung kann die Verkaufsflächengröße in MI-Gebieten über die horizontale und vertikale Gliederung des Plangebietes gesteuert werden.

9 Anhang

9.1 Bestimmung des Marktgebietes und des Nachfragepotenzials

Das Marktgebiet wird auf Basis einer intensiven Wettbewerbsanalyse vor Ort abgegrenzt. Ergänzend werden auch ökonometrische Modellrechnungen nach HUFF berücksichtigt. In der Regel erfolgen Anpassungen gegenüber dem Rechenmodell. Ggf. liefern Haushaltsbefragungen und Expertengespräche ergänzende Informationen.

Einflussgrößen für die Berechnung des Marktgebietes sind:

- Geographische, örtliche und verkehrsbedingte Faktoren,
- Zeitdistanzen (Messungen der Wegezeiten) zwischen den Wohnorten der Konsumenten und den zentralen Einkaufsorten im Einzugsbereich,
- Attraktivität konkurrierender Einkaufsorte gemessen an der Kaufkraft,
- Attraktivität konkurrierender Einkaufsorte gemessen an Zentralitätsindices der verschiedenen Bedarfsbereiche.
- Das einzelhandelsrelevante Nachfragepotenzial leitet sich ab aus:
    - der Attraktivität der Konkurrenzorte,
    - der geographischen Lage der Konkurrenzorte,
    - der Einwohnerzahl im Einzugsbereich,
    - den Kaufkraftverhältnissen im Einzugsbereich und
    - den einzelhandelsrelevanten Verbrauchsausgaben pro Kopf und Jahr.

Die Kaufkraftkennziffer berücksichtigen unterschiedliche Kaufkraftniveaus der Bevölkerung in Deutschland.

Die verwendeten Kaufkraftkennziffern wurden von mb research, Nürnberg ermittelt. In die Datengrundlagen sind Informationen der cima mit eingeflossen.

Grundlage für die Potenzialberechnung im Einzelhandel sind die jährlichen Verbrauchsausgaben pro Kopf der Bevölkerung. Hierzu liegen Daten vor, die aus umfangreichem, sekundärstatistischem Material, Eigenerhebungen im Rahmen von Standortanalysen und Betriebsberatungen resultieren. Keine Berücksichtigung finden dabei die Verbrauchsausgaben für Kraftfahrzeuge, Landmaschinen, Brennstoffe und Mineralölerzeugnisse. In Abzug gebracht ist der Anteil des Versandhandels an den Verbrauchsausgaben, sodass nur der Pro-Kopf-Verbrauch, der im stationären Einzelhandel realisiert wird, in die Berechnungen eingeht. Jeder Person, vom Baby bis zum Greis, steht entsprechend dieser Verbrauchsausgaben-Ermittlung pro Jahr ein Betrag in Höhe von

5.668 €

für Ausgaben im Einzelhandel zur Verfügung (Vorausberechnung für das Jahr 2015).

Die Nachfragepotenziale in den einzelnen Warengruppen ergeben sich aus dem Produkt der (rein rechnerisch) gebundenen Einwohner und den Pro-Kopf-Verbrauchsausgaben. Diese werden mit den jeweiligen einzelhandelsrelevanten Kaufkraftkennziffern gewichtet.

9.2 Erhebung des bestehenden Einzelhandelsangebotes und Analyse der örtlichen Situation

Im Rahmen der Untersuchung wurde eine Bestandsaufnahme aller existierenden Einzelhandelsbetriebe durchgeführt. Entscheidendes Kriterium für die Erfassung eines Betriebes ist dabei die Tatsache, dass zum Zeitpunkt der Erhebung von einer branchentypischen Geschäftstätigkeit ausgegangen werden kann. Die Klassifizierung aller erfassten Betriebe erfolgte nach folgenden Merkmalen:

- Lage des Betriebes (Zentrum, integrierte Lage sowie Peripherie),
- Branche,
- Betriebstyp,
- Verkaufsfläche,
- Sortimentsniveau,
- allgemeiner Zustand des Betriebes.

Die Zuordnung eines Betriebes zu einer Branche orientiert sich grundsätzlich am Schwerpunkt des angebotenen Sortiments. Handelt es sich um Betriebe mit mehreren Sortimentsbereichen (z.B. Warenhäuser, Verbrauchermärkte), so wird für die Bestimmung der gesamten Verkaufsfläche je Branche im betreffenden Untersuchungsort eine Aufspaltung in alle wesentlichen Warengruppen vorgenommen. Die Klassifizierung der Betriebstypen orientiert sich an folgenden Kriterien (vgl. auch nachfolgende Seite):

- Bedienungsform,
- Preisniveau,
- Sortimentstiefe und -breite,
- Verkaufsfläche.

Bei der Bestandserhebung erfolgt eine Differenzierung nach 32 Branchen und sieben Warengruppen, die in der folgenden Abbildung dokumentiert sind.

Abb.44: cima Warengruppen

Periodischer Bedarf	
▪ Lebensmittel	▪ Schnittblumen
▪ Reformwaren	▪ Kioske, Zeitschriften
▪ Apotheken	
▪ Drogerie- und Parfümerieartikel	
Persönlicher Bedarf	
▪ Bekleidung	▪ Medizinisch-orthopädischer Bedarf
▪ Wäsche	▪ Schmuck, Uhren
▪ Schuhe	▪ Koffer, Lederwaren
Medien, Technik	
▪ Bücher	▪ Unterhaltungselektronik
▪ Bürobedarf, Schreibwaren	▪ Foto
▪ Elektrogeräte, Leuchten	▪ Computer und Kommunikationselektronik
Spiel, Sport, Hobby	
▪ Sportartikel	▪ Musikinstrumente, Sammelhobbies, Waffen
▪ Spielwaren	▪ Zooartikel
▪ Fahrräder	
Geschenke, Glas, Keramik, Porzellan, Hausrat	
Einrichtungsbedarf	
▪ Heimtextilien, Teppiche	▪ Antiquitäten, Galerien, weiterer Einrichtungsbedarf
▪ Möbel	
Baumarktspezifisches Sortiment	
▪ Blumen (Großgebinde, Gartenmarktartikel)	▪ Bodenbeläge, Farben, Lacke, Tapeten
▪ Baumarktartikel	▪ Kfz-Zubehör

9.3 Abgrenzung von Betriebstypen

Wir unterscheiden zwischen den folgenden Betriebstypen:

Fachgeschäft

- Sehr unterschiedliche Verkaufsflächengrößen, branchenspezialisiert, tiefes Sortiment, in der Regel umfangreiche Beratung und Kundenservice.

Fachmarkt

- Großflächiges Fachgeschäft mit breitem und tiefem Sortimentsangebot, in der Regel viel Selbstbedienung und Vorwahl, häufig knappe Personalbesetzung.

Supermarkt

- Ca. 400 m² bis 1.500 m² Verkaufsfläche, Lebensmittelvollsortiment inklusive Frischfleisch, in der Regel ab 800 m² Verkaufsfläche bereits zunehmender Non-Food-Anteil.

Lebensmitteldiscounter

- Meist Betriebsgrößen zwischen ca. 500 m² und 1.200 m² Verkaufsfläche, ausgewähltes, spezialisiertes Sortiment mit geringer Artikelzahl, grundsätzlich ohne Bedienungsabteilungen.

Fachmarktzentrum

- Großflächige Konzentration mehrerer Fachmärkte verschiedener Branchen, i.d.R. kombiniert mit einem Verbrauchermarkt und/oder einem Lebensmittel-Discounter, meist zusammen über 8.000 m² VKF, periphere Lage, viele Parkplätze.

Verbrauchermarkt

- Verkaufsfläche ca. 1.500 m² bis 5.000 m², Lebensmittelvollsortiment und mit zunehmender Fläche ansteigender Anteil an Non-Food-Abteilungen (Gebrauchsgüter).

SB-Warenhaus

- Verkaufsfläche über 5.000 m², neben einer leistungsfähigen Lebensmittelabteilung umfangreiche Non-Food-Abteilungen, Standort häufig peripher, großes Angebot an eigenen Kundenparkplätzen.

Warenhaus

- In der Regel Verkaufsflächengröße über 3.000 m², Lebensmittelabteilung, breites und tiefes Sortiment bei den Non-Food-Abteilungen, in der Regel zentrale Standorte.

Kaufhaus

- In der Regel Verkaufsflächen über 1.000 m², breites, tiefes Sortiment, im Gegensatz zum Warenhaus meist mit bestimmtem Branchenschwerpunkt.

Shopping-Center

- Großflächige Konzentration vieler Einzelhandelsfachgeschäfte diverser Branchen, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe i.d.R. unter einem Dach, oft ergänzt durch Fachmärkte, Kaufhäuser, Warenhäuser und Verbrauchermärkte; großes Angebot an Kundenparkplätzen; i.d.R. zentrale Verwaltung und Gemeinschaftswerbung.

Mall in einem Shopping-Center

- Zentraler, oft hallenartiger, überdachter Raum im Shopping-Center, von dem aus die einzelnen Betriebe zugänglich sind. Hier finden Aktionen und Veranstaltungen statt, Einzelhändler präsentieren ihre Waren in der Mall oft vor dem Geschäft.

9.4 Zur Definition Zentraler Versorgungsbereiche und dem Erfordernis ihrer Abgrenzung

Der Begriff des Zentralen Versorgungsbereichs wurde erstmals in die Fassung der BauNVO von 1977 aufgenommen. Für großflächige Einzelhandelsvorhaben gemäß § 11 Abs. 3 sind die Auswirkungen auf die Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich und die ***Sicherung und Entwicklung der Zentralen Versorgungsbereiche*** zu beurteilen. Dies gilt sowohl für die relevanten Zentralen Versorgungsbereiche in der Standortkommune des Projektvorhabens als auch für ggf. betroffene zentrale Versorgungsbereiche in benachbarten Kommunen.

Die Auswirkungen auf Zentrale Versorgungsbereiche sind relevanter Gegenstand der abwägenden Prüfung des interkommunalen Abstimmungsgebotes. Eine Nichtberücksichtigung von Auswirkungen auf Zentrale Versorgungsbereiche kann als Abwägungsfehler wirken (siehe § 2 Abs. 2 BauGB).

Darüber hinaus ist die Erhaltung und Entwicklung Zentraler Versorgungsbereiche ein Rechtfertigungsgrund und genereller abwägungserheblicher Belang für die Bauleitplanung (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB).

Aus dieser Abwägungsrelevanz heraus, die 2004 in die Novellierung des BauGB aufgenommen wurde, kann das Erfordernis zur Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche abgeleitet werden.[20]

Im Zusammenhang mit der Neuregelung des § 34 Abs. 3 BauGB zu Planungen im unbeplanten Innenbereich rückte dann die baurechtliche Dimension der Zentralen Versorgungsbereiche stärker in den Vordergrund. Die Neuregelung nach § 34, Abs. 3 BauGB trifft die Festsetzung, dass von großflächigen Vorhaben keine schädlichen Auswirkungen auf Zentrale Versorgungsbereiche in der Standortkommune oder anderen benachbarten Kommunen zu erwarten sein dürfen.

Schutzobjekt sind demnach ein oder mehrere Zentrale Versorgungsbereiche. Der Begriff des Zentralen Versorgungsbereichs ist somit von der Bundesgesetzgebung im Rahmen der Regelungen des § 34, Abs. 3 BauGB nachhaltig eingeführt und seine Bedeutung gestärkt worden.

Die Regelungen nach § 11 Abs. 3 BauNVO oder § 34 Abs. 3 BauGB in Bezug auf den Schutz und die Entwicklung Zentraler Versorgungsbereiche haben keine wettbewerbliche Schutzfunktion sondern beziehen sich auf die dem Zentralen Versorgungsbereich insgesamt zugeordnete Versorgungsfunktion. Die Notwendigkeit zur Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereiche in Städten und Gemeinden resultiert aus den Abwägungserfordernissen des BauGB (§ 2 Abs.2 BauGB; § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB).

Grenzt eine Kommune keine Zentralen Versorgungsbereiche ab, so können diese jedoch als faktische Zentrale Versorgungsbereiche nach den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort festgelegt werden[21]. Sie sind immer wieder zu überprüfen und ggf. gerichtlich festzustellen.

Was Zentrale Versorgungsbereiche konkret sind, wie sie abzugrenzen sind und worin sie sich konkret inhaltlich manifestieren, wurde vom Gesetzgeber nicht vorgegeben. Mittlerweile hat das BVerwG jedoch Kernaussagen zu Zentralen Versorgungsbereichen getroffen[22]:

[20] Vgl. hierzu auch Einzelhandelserlass des Landes Nordrhein-Westfalen. Gem. RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr u. d. Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Energie vom 22.09.2008, S.13

[21] Siehe hierzu auch Kuschnerus: Der sachgerechte Bebauungsplan. Ziffer 209,S.115 unter Bezugnahme auf BVerwG Urteil vom 17.12.2009 – 4 C.1.08 und BT-Drs. 15/2250, S.54

[22] Vgl. BVerwG, Urteile vom 17.12.2009 – 4 C 1.08 und 4 C 2.08.

Zentrale Versorgungsbereiche sind *„räumlich abgrenzbare Bereiche, denen auf Grund vorhandener Einzelhandelsnutzungen – häufig ergänzt durch Dienstleistungen und gastronomische Angebote – eine Versorgungsfunktion über den unmittelbaren Nahbereich hinaus zukommt“*

„Entscheidend ist, dass der Versorgungsbereich nach Lage, Art und Zweckbestimmung eine für die Versorgung der Bevölkerung in einem bestimmten Einzugsbereich zentrale Funktion hat. Der Begriff ist nicht geographisch im Sinne einer Innenstadtlage oder Ortsmitte, sondern funktional zu verstehen. Zentralität kann durchaus auch kleinteilig sein…“

Vertiefend führt KUSCHNERUS hierzu aus[23]:

„Zentrale Versorgungsbereiche sind von besonderer Bedeutung für die Konzentrierung der städtebaulichen Zielsetzungen auf den Vorrang der Innenentwicklung. Zur Stärkung dieser Innenentwicklung und der Urbanität der Städte sowie zur Sicherung einer wohnortnahen Versorgung der Bevölkerung, die auch wegen der geringeren Mobilität älterer Menschen besonderen Schutz bedarf, ist die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in Städten und Gemeinden von besonderem städtebaulichen Belang.“

Das BVerwG führt dazu weiter aus[24]:

„Zentrale Versorgungsbereiche sollen erhalten werden, weil Ihnen eine herausragende Bedeutung für Bestand und Entwicklung von Städten und Gemeinden zukommt. Bezweckt wird nicht der Schutz der vorhandenen Einzelhandelsbetriebe um ihrer selbst willen; schon gar nicht geht es um die Verhinderung von Konkurrenz…Vielmehr soll eine bestimmte städtebauliche Struktur erhalten werden, die sich durch Zentralität auszeichnet und eine diffuse Verteilung von Einrichtungen vermeidet.“

Zentrale Versorgungsbereiche unterscheiden sich in der Tiefe und Breite der Versorgungsfunktion:

1. **Hauptzentren bzw. Innenstadtzentren**, die einen größeren Einzugsbereich, in der Regel das gesamte Stadtgebiet und ggf. darüber hinaus ein weiteres Umland, versorgen und in denen regelmäßig ein breites Spektrum von Waren für den lang-, mittel- und kurzfristigen Bedarf angeboten wird,

2. **Nebenzentren**, die einen mittleren Einzugsbereich, zumeist bestimmte Bezirke größerer Städte, versorgen und in denen regelmäßig zumindest ein breiteres Spektrum von Waren für den mittel- und kurzfristigen, ggf. auch den langfristigen Bedarf angeboten wird,

3. **Grund- und Nahversorgungszentren**, die einen kleineren Einzugsbereich, in der Regel nur bestimmte Quartiere größerer Städte bzw. gesamte kleinere Orte, versorgen und in denen regelmäßig vorwiegend Waren für den kurzfristigen Bedarf und ggf. auch für Teilbereich des mittelfristigen Bedarfs, angeboten werden[25].

Auch ein Bereich, der auf die Grund- und Nahversorgung eines bestimmten örtlichen Bereichs zugeschnitten ist, kann eine zentrale

[23] Vgl. Kuschnerus, U.: Der sachgerechte Bebauungsplan. Bonn 2010, S. 109f

[24] BVerwG, Urt. V. 17.12.2009 – 4 C 2.08

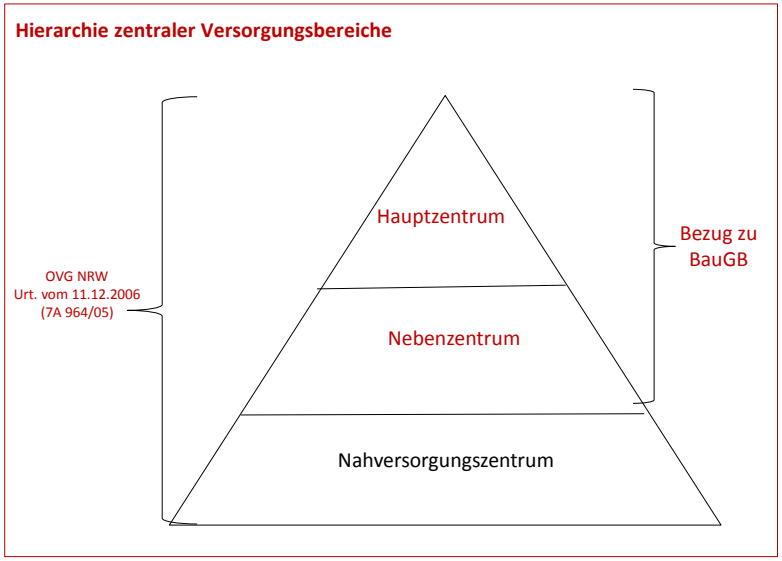
[25] Das BVerwG führt in seiner Urteilsbegründung zu den Urteilen vom 17.12.2009 hierzu aus: „Ein zentraler Versorgungsbereich setzt keinen übergemeindlichen Einzugsbereich voraus. Auch ein Bereich, der auf die Grund- und Nahversorgung eines bestimmten örtlichen Bereichs zugeschnitten ist, kann eine zentrale Versorgungsfunktion über den unmittelbaren Nahbereich hinaus wahrnehmen. Der Zweck des Versorgungsbereichs besteht in diesem Fall in der Sicherstellung einer wohnortnahen Grundversorgung der im Einzugsbereich lebenden Bevölkerung.“

Versorgungsfunktion über den unmittelbaren Nahbereich übernehmen. Das OVG Münster hat die oben stehende Hierarchie von zentralen Versorgungsbereichen bestätigt[26].

In der Erstkommentierung des BauGB 2004 führen BERKEMANN und HALAMA als Kriterien zur Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereiche aus:

- Nachvollziehbare, eindeutige Festlegung und Dokumentation der tatsächlichen Verhältnisse,
- Darstellung und Festsetzungen in Bauleitplänen bzw. Raumordnungsplänen,
- Darstellung in sonstigen raumordnerischen und städtebaulichen Konzeptionen (Zentrenkonzepte, Einzelhandelskonzepte).

Abb.45: Hierarchie Zentraler Versorgungsbereiche



[26] Vgl. OVG NRW, Urteil vom 11.12.2006 – 7A 964/05 – BRS 70 Nr. 90).

Diese eher abstrakte, rechtsdeterministische Beschreibung, was Zentrale Versorgungsbereiche sein können, fordert in jedem Fall die umfassende Begründung der konkreten Abgrenzungen Zentraler Versorgungsbereiche. Die nachvollziehbare, eindeutige Festlegung mit einer Dokumentation der tatsächlichen Verhältnisse heißt auch, dass Angebotsqualitäten eines Zentralen Versorgungsbereichs standörtlich erfasst werden müssen. Eine bloße räumliche Abgrenzung mittels Abgrenzung eines möglichen Suchraumes eines Zentralen Versorgungsbereichs reicht nicht aus.

Die Abgrenzung von Innenstädten und Stadtteilzentren kann sich leiten lassen von einer Multifunktionalität von Nutzungen (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, kulturelle Einrichtungen, Bildungs- und Weiterbildungseinrichtungen), hohen Passantenfrequenzen und offensichtlichen Barrieren, die einen deutlichen Nutzungswechsel zwischen zentraler Versorgungslage und übrigen Siedlungsraum erkennen lassen.

Schwieriger bleibt die Abgrenzung von Nahversorgungszentren, wo von Natur aus die Breite des Angebots beschränkt bleibt. Oftmals verfügen historische oder ländliche Ortskernlagen nicht mehr über Zentrale Versorgungslagen, so dass auch teilintegrierte Versorgungsstandorte von Lebensmitteldiscountern und Verbrauchermärkten in der Diskussion um die Abgrenzung von Zentralen Versorgungsbereichen Berücksichtigung finden.

Zentrale Versorgungsbereiche können und sollen zukünftige Entwicklungsplanungen mit berücksichtigen. Diese Planungen müssen jedoch hinreichend konkret sein, z. B. durch absehbare Anpassungen in der Flächennutzungs- und Bauleitplanung oder eindeutige, fundierte Standortentwicklungsempfehlungen innerhalb eines Einzelhandelskonzeptes.

Bei der Beurteilung vor Ort, ob ein Einzelhandelsstandort als Zentraler Versorgungsbereich einzustufen ist, orientiert sich die cima an den Kernaussagen des BVerwG und der aktuellen Rechtsprechung

des OVG Münster und relevanten Kommentierungen zum BauGB. Dementsprechend werden folgende Kriterien für eine Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereiche herangezogen:

- Umfang des vorhandenen Einzelhandelsbestandes und Bedeutung der bestehenden Versorgungsfunktion,
- Umfang des vorhandenen Dienstleistungsbestandes und zu berücksichtigender öffentlicher Einrichtungen,
- städtebaulich integrierte Lage (fußläufige Erreichbarkeit),
- Einheitlichkeit der funktionalen, städtebaulichen und räumlichen Struktur,
- Ggf. optimale Einbindung des ‚Zentralen Versorgungsbereichs' in das städtische oder regionale ÖPNV-Netz.

Die landesplanerische Relevanz Zentraler Versorgungsbereiche ist bereits im ROG der Bundesrepublik Deutschland als Grundsatz der Raumordnung angelegt. Im § 2 Abs. 3 Satz 2 und 3 ROG heißt es:

„Die soziale Infrastruktur ist vorrangig in zentralen Orten zu bündeln; die Erreichbarkeits- und Tragfähigkeitskriterien des Zentrale-Orte-Konzepts sind flexibel an regionalen Erfordernissen auszurichten. ***Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Erhaltung der Innenstädte und örtlichen Zentren als zentrale Versorgungsbereiche zu schaffen.“***

Aus der Planungspraxis und aktuellen Rechtsprechung resultieren weitere Anforderungen an die Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereiche:

Zentrale Versorgungsbereiche müssen eindeutig bestimmt sein. Es reicht nicht aus, sie vage, z. B. als kreisförmige Markierungen zu definieren. Es hat eine weitestgehend parzellenscharfe Abgrenzung zu erfolgen, um eindeutig zu definieren, welche Betriebe oder Grundstücke im Zentralen Versorgungsbereich liegen und somit schützenswert und entwicklungsfähig sind.[27] Erste verwaltungsgerichtliche Urteile fordern darüber hinaus, dass Zentrale Versorgungsbereiche Einzelhandelsunternehmen mit maßgeblich relevanter Versorgungsfunktion enthalten müssen. Es reicht nicht, einen Standortbereich mit nur noch rudimentärer Versorgungsfunktion (Kiosk, Trinkhalle, kleinflächiger Nahversorger etc.) als Zentralen Versorgungsbereich auszuweisen.[28]

Zentrale Versorgungsbereiche sind letztendlich auch als Entwicklungsangebot aufzufassen. Sie definieren, wo sich zukünftig die Entwicklung von großflächigem Einzelhandel mit nahversorgungs- und zentrenrelevanten Sortimenten etablieren soll. Mit dem Entwicklungsangebot verknüpft ist die Überprüfung nach Auswirkungen und ggf. schädlichen Auswirkungen auch auf benachbarte Zentrale Versorgungsbereiche.

Die Abgrenzung von Zentralen Versorgungsbereichen hat sich jedoch nicht ausschließlich an den Einzelhandelsnutzungen zu orientieren. Insbesondere bei Zentralen Versorgungsbereichen in der Funktion des Haupt- oder Nebenzentrums kommt es auf eine Funktionsvielfalt an. Die Standorte von Kundenorientierten Dienstleistungen, Schulen und weiteren Bildungseinrichtungen, Kirchen und kirchlichen Einrichtungen, Dienststellen der öffentlichen Verwaltung sowie Seniorenwohnheime sollten bei der Abgrenzung berücksichtigt werden. In der aktuellen Rechtsprechung zeichnet sich ein Trend ab, dass multifunktional abgegrenzte und dezidiert in ihrer Abgrenzung begründete Zentrale Versorgungsbereiche nachhaltig rechtlichen Überprüfungen standhalten.

---

[27] Vgl. Geyer: Neuregelungen für den Einzelhandel. In: PlanerIn, Heft 3, 2005.

[28] Zum Begriff ‚Zentral' wird in den Urteilsbegründungen der BVerwG-Urteile vom 17.12.2009 – 4 C 1.08 und 4 C 2.08 Stellung genommen. Er ist funktional und nicht geographisch aufzufassen. Es muss ein relevanter Besatz an Versorgungsfunktion vorliegen.

9.5 Auswirkungen auf Zentrale Versorgungsbereiche

Vorhaben nach § 11 Abs. 3 BauNVO (insbesondere also Fachmärkte, Fachmarktzentren und Einkaufszentren) müssen baurechtlich in Sonder- oder Kerngebieten angesiedelt werden. Die Auswirkungen eines Projektvorhabens auf die Funktionsfähigkeit von Zentralen Versorgungsbereichen ist sorgfältig und umfassend abzuwägen (§ 2 Abs. 2 BauGB). Jedoch darf die kommunale Planungshoheit durch die Abwägung nicht unzumutbar oder rücksichtlos beeinträchtigt werden.

Als Auswirkungen zu begreifen sind gemäß des § 11 Abs. 3 Auswirkungen, die sich auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken. „Auswirkungen [...] sind insbesondere schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie Auswirkungen auf die infrastrukturelle Ausstattung, auf den Verkehr, auf die Versorgung der Bevölkerung im Einzugsbereich [...] auf die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden, auf das Orts- und Landschaftsbild und auf den Naturhaushalt“.

Die Rechtsprechung ging bei der Frage, was unter negativen Auswirkungen im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO zu verstehen ist, davon aus, dass in Bezug auf die Funktionsfähigkeit von Zentralen Versorgungsbereichen bei einer warengruppenspezifischen relativen Umsatzverlagerung im Einzelhandel von 10 % Auswirkungen anzunehmen sind. Dabei ist nicht Gegenstand der Bewertung, ob ein konkreter Wettbewerber betroffen ist, sondern ob die Versorgungsfunktion eines Zentralen Versorgungsbereichs in seiner Angebotsqualität und Multifunktionalität deutlich beeinträchtigt wird. Die Bewertungsmaßstäbe orientieren sich somit grundsätzlich an städtebaulichen Strukturen und in keinem Fall an wettbewerblichen Überlegungen. Die 10 %-Schwelle wurde als eine vage Vermutungsgrenze formuliert. Sie ist nicht als eine fest stehende Grenze zu bewerten. Auch in Zukunft werden sich diesbezüglich die die Verwaltungs- und Oberverwaltungsgerichte hier enthalten.

Mit dem Prüftatbestand zum § 34 Abs. 3 BauGB ist der Begriff der schädlichen Auswirkungen auf die Erhaltung und Entwicklung Zentraler Versorgungsbereiche formuliert worden.

In der höchstrichterlichen Rechtsprechung zeichnet sich ab, dass die Schwelle zu schädlichen Auswirkungen bei deutlich über 10 % liegt. Einzelne Urteile gehen erst bei 20 % Umsatzverlagerung von schädlichen Auswirkungen aus.

In der Erstkommentierung zum BauGB 2004 heben BERKEMANN und HALAMA hervor, dass bei der Feststellung schädlicher Auswirkungen auf die Versorgungsfunktion von Zentralen Versorgungsbereichen hinsichtlich von Projektentwicklungen im unbeplanten Innenbereich hohe Hürden zu berücksichtigen sind, die anders zu bewerten sind als die Beurteilung von Auswirkungen nach § 11 Abs. 3 BauNVO. Schädliche Auswirkungen für Vorhaben gemäß § 34 Abs. 3 BauGB im unbeplanten Innenbereich dürften dann vorliegen, wenn ein potenzielles Ansiedlungsvorhaben außerhalb eines Zentralen Versorgungsbereichs zu deutlichen negativen immobilienwirtschaftlichen Effekten in einem Zentralen Versorgungsbereich führt (z. B. Leerziehen ganzer Immobilien durch sicher zu prognostizierende Betriebsaufgaben). Die Rechtsprechung verlangt hier eine exakte gutachterliche Beweisführung mit Dokumentation der örtlichen Standortverhältnisse[29].

[29] Einen möglichen Verfahrensweg weist hier das OVG-Urteil vom 22.11.2010 mit Aktenzeichen 7 D 1/09.NE. Im vorliegenden Fall wird die plausible Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereich mittels Passantenfrequenzrelationen dokumentiert und ein potentiell eintretender immobilienwirtschaftlicher Schaden aufgrund der eintretenden Umsatzverlagerungen aufgezeigt.

Grundsätzlich hat die Abwägung, ab wann schädliche Auswirkungen eintreten können, anhand der örtlichen Standortrahmenbedingungen zu erfolgen. Umsatzverlagerungseffekte stellen hinsichtlich schädlicher Auswirkungen nur einen Anfangsverdacht dar. Gesunde Einzelhandelsstrukturen sind z. B. bezüglich der Verträglichkeit anders zu bewerten als Zentren, die bereits durch Trading-Down-Effekte gekennzeichnet sind.

Auch erhebliche Veränderungen von Verkehrsströmen oder ein unerwünschtes Verkehrsaufkommen können schädliche Auswirkungen auf Zentrale Versorgungsbereiche sein.[30]

Die Praxis und zukünftige Rechtsprechung wird zeigen, welche Umsatzverlagerungen ‚wesentliche Beeinträchtigungen darstellen und welche städtebaulichen Folgewirkungen als Funktionsstörung Zentraler Versorgungsbereiche aufgefasst werden können.

[30] Vgl. Berkemann, Halama: Erstkommentierung zum BauGB 2004, S. 363.

BAHNHOF FLINTBEK

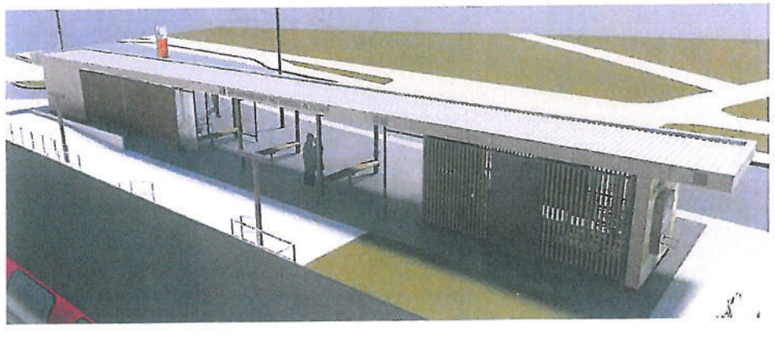
STUDIE: ERSCHLIESSUNG UND VERKNÜPFUNG

BAHNSTADT

Ideenansätze / Impulsgeber

links: mehrfach abknickende, barrierefrei gestaltete und dem Regelwerk entsprechende Rampe in Ahrensburg Gartenholz

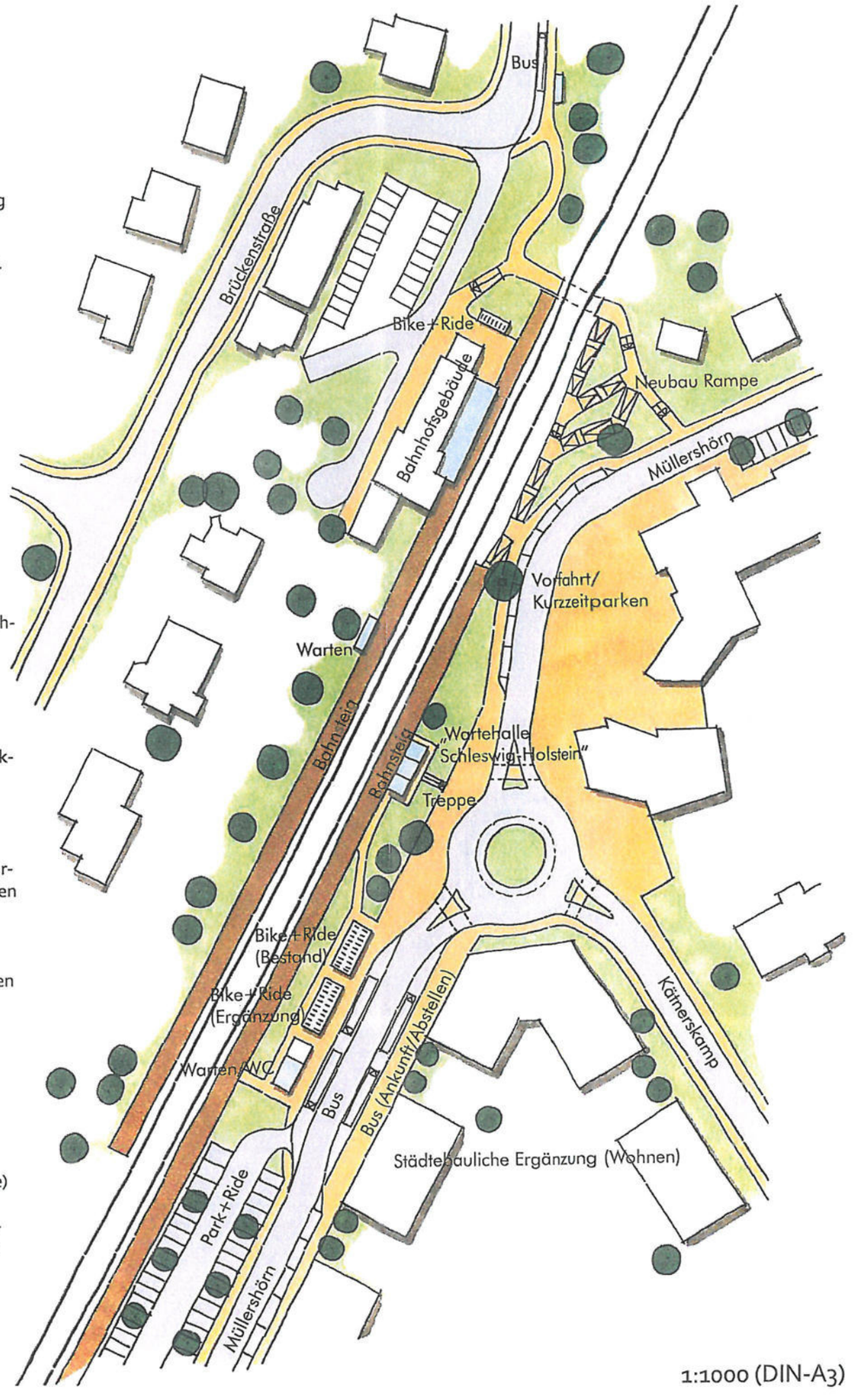
links: barrierefreier Ein-/Ausstieg und Kombination mit einem Servicegebäude am Bahnhof Wasserburg/Inn



unten: Entwürfe für ein neues multifunktionales Zugangs- und Servicegebäude am Bahnhof Lutherstadt Wittenberg Altstadt

Maßnahmen

- Erhalt der Bahnsteige in ihrer heutigen Lage
- Aufwertung der Fahrradabstellanlage auf der Westseite (Befestigung der Fläche, Neubau Überdachung)
- Neubau der Rampe auf der Ostseite unter Berücksichtigung der Anforderungen an Barrierefreiheit (daher: größere Länge, mehrfaches Abknicken nötig); Anpassung der Treppen
- Rückbau des bestehenden „DB-Pluspunktes" (Ostseite) zugunsten eines Neubaus in gleicher/ähnlicher Kubatur (Idee: Typ „Wartehalle Schleswig-Holstein"); Neubau der Zugangstreppe
- Erhalt und Ergänzung der bestehenden Fahrradabstellanlage (Ostseite); Berücksichtigung funktionaler Anforderungen (gesichertes Abstellen der Räder in einer Sammelschließanlage, ausreichender Witterungsschutz, ggf. Ladeinfrastruktur für E-Bikes)
- Schaffung eines attraktiven Info- und Wartebereiches in Kombination mit einer öffentlichen Toilette
- Insgesamt: Schaffung einer Ensemblewirkung durch die neuen Hochbauten (Bike+Ride, Warte-/Infobereich, WC)
- Umgestaltung des Einmündungsbereichs Kätnerskamp/Müllershörn: Neubau eines Kreisverkehrs
- Verlagerung der Bus-Endhaltestelle zum Bahnhof (Ostseite): Berücksichtigung von vier Haltestellen (Busbuchten am Straßenrand) für ankommende und abfahrende Busse sowie für Bus-Abstellen (endende Linien)
- Hohe betriebliche Flexibilität des Busverkehrs (bezüglich der Anfahrbarkeit sowie Lage der Haltestellen und Abstellpositionen) durch den Kreisverkehr und barrierefreier Ein-/Ausstieg (Hochbord); kürzere Wege ins Ortszentrum
- Attraktives Umsteigen Bahn / Bus: kurze, niveaufreie Wege zwischen Bahnsteig und Bushaltestellen
- Ausbau der Park+Ride-Anlage (Ostseite)
- Kurzzeitparkzone am nördlichen Bahnsteigende (Ostseite)
- Berücksichtigung der Topographie auf der Ostseite: Neubau der Treppe zum Bahnsteig; barrierefreie Erschließung durch Rampe (nördlicher Bereich) und niveaugleichen Übergang (Bahnsteigmitte)
- Optional: Integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung durch Integration von Neubebauung auf der Fläche des heutigen Einkaufszentrums



1:1000 (DIN-A3)

VARIANTE 1: ERGÄNZUNG

STAND 02.03.2016

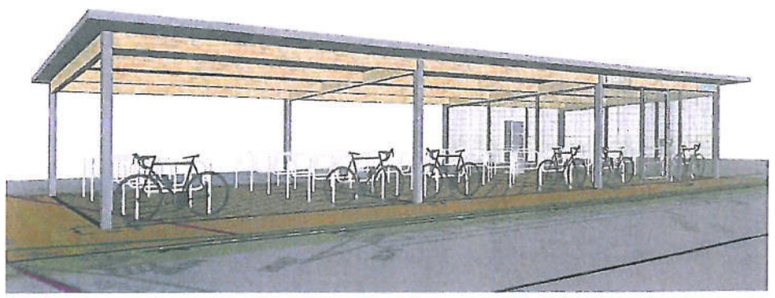
BAHNHOF PLÖN/OBER

STUDIE: ERSCHLIESSUNG UND VERKNÜPFUNG

Ideenansätze / Impulsgeber

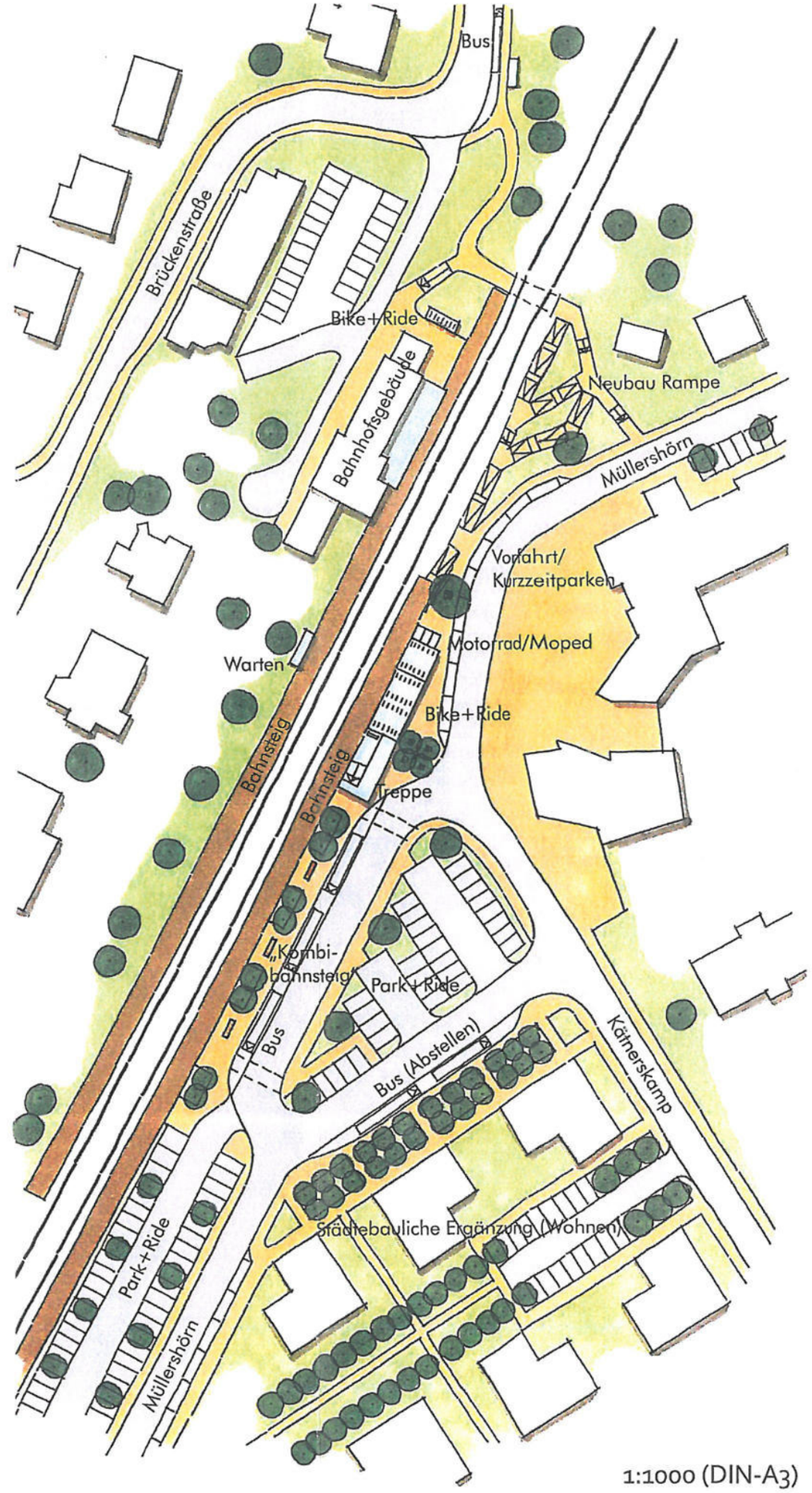
links: „Kombibahnsteige" in Fürstenwalde (Spree) und Auerbach ob. Bf. (Vogtland)

unten: Entwürfe für markante Überdachungen für Bike+Ride-Anlagen und Bahnhofszugänge in Büchen und Neumünster Süd



Maßnahmen

- Erhalt der Bahnsteige in ihrer heutigen Lage
- Aufwertung der Fahrradabstellanlage auf der Westseite (Befestigung der Fläche, Neubau Überdachung)
- Neubau der Rampe auf der Ostseite unter Berücksichtigung der Anforderungen an Barrierefreiheit (daher: größere Länge, mehrfaches Abknicken nötig); Anpassung der Treppen
- Ersatz des bestehenden „DB-Pluspunktes" durch einen multifunktionalen Baukörper als neuer baulicher Schwerpunkt des Bahnhofs: Lage am städtebaulichen Schwerpunkt des Bahnhofsumfeldes (Kätnerskamp / Müllershörn)
- Funktionen: überdachte Treppenverbindung zum Bahnsteig, Fahrradabstellanlage (frei zugängliche Stellplätze und Sammelschließanlage; ggf. Ladeinfrastruktur für E-Bikes), attraktiver Info- und Wartebereich, ggf. öffentliche Toilette
- Verlagerung der Bus-Endhaltestelle zum Bahnhof (Ostseite): Berücksichtigung von drei Haltestellen in unmittelbarer räumlicher Nähe zum östlichen Bahnsteig (Züge Richtung Kiel); zusätzlich: 2 Abstell-/ Wartepositionen für Busse (endende Linien)
- Hohe betriebliche Flexibilität des Busverkehrs (bezüglich der Anfahrbarkeit sowie Lage der Haltestellen und Abstellpositionen) und barrierefreier Ein-/Ausstieg (Hochbord); kürzere Wege ins Ortszentrum
- Attraktives Umsteigen Bahn / Bus: "Kombibahnsteig" mit Warte- und Aufenthaltsbereich zwischen Bahnsteig und Bushaltestellen (Begrünung, Sitzgelegenheiten); niveaufreier Übergang zwischen Bahn und Bus
- Ausbau der Park+Ride-Anlage (Ostseite); Schaffung von Stellplätzen in räumlicher Nähe des neuen funktionalen Schwerpunkts des Bahnhofs
- Kurzzeitparkzone am nördlichen Bahnsteigende (Ostseite)
- Berücksichtigung der Topographie auf der Ostseite: Neubau der Treppe zum Bahnsteig; barrierefreie Erschließung durch Rampe (nördlicher Bereich) und niveaugleichen Übergang (Bahnsteigmitte)
- Optional: Integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung durch Integration von Neubebauung auf der Fläche des heutigen Einkaufszentrums



1:1000 (DIN-A3)

VARIANTE 2: NEUGESTALTUNG

STAND 02.03.2016

VERFASSER:

BDC Dorsch Consult
Ingenieurgesellschaft mbH
Osterbekstraße 90c
22083 Hamburg
Tel: (040) 28 05 843 0
Fax: (040) 28 05 843 29

Auftrag Nr.: 3717

Bearbeiter: Tobias Kraxenberger

Datum: 05/2017

Erstellung eines Verkehrsgutachtens für das Untersuchungsgebiet „Ortszentrum Flintbek“ der Gemeinde Flintbek im Rahmen der Städtebauförderung „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Abschlussbericht

Auftraggeber: Gemeinde Flintbek
Heitmannskamp 2
24220 Flintbek

Aufgestellt: Dorsch Gruppe
BDC Dorsch Consult
Ingenieurgesellschaft mbH
Osterbekstraße 90c
22083 Hamburg
Tel: (040) 28 05 843 0
Fax: (040) 28 05 843 29

Projektleitung: Tobias Kraxenberger

INHALTSVERZEICHNIS

1 Einleitung 1

2 Literatur 3

3 Verkehrsanalyse 2017 4

3.1 Grundlagen der Analyse 4

3.2 Knotenpunktzählungen 4

3.3 Querschnittszählungen – Kennzeichenerfassung 9

4 Verkehrsentwicklung in Flintbek 12

4.1 Übersicht der Verkehrsentwicklung 12

4.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung 13

4.3 Regionale Verkehrsentwicklung im Umland 13

4.4 Lokale Verkehrsentwicklung 14

4.5 Gebietsentwicklung durch zukünftige Verkehrserzeugung 15

4.6 Zusammenfassung der Verkehrsentwicklung 16

4.7 Verkehrserzeugung der Baugebiete 16

4.7.1 Grundlagen 16

4.7.2 Ergebnis der Verkehrserzeugung der Neubaugebiete 17

5 Verkehrsprognose 2030 19

5.1 Verkehrsprognoseberechnung 19

5.2 Durchgangsverkehr L 307 – Prognose 2030 22

6 Neugestaltung im Bereich des Bahnhofs und Neubau ZOB 24

6.1 Grundlagen der Neugestaltung Bereich Bahnhof und ZOB 24

6.2 Verkehrliche Erschließung – Neugestaltung Bahnhof und ZOB 25

6.3 Variantenvergleich – Neugestaltung Bahnhof und ZOB 27

6.4 Empfehlung Neugestaltung Bahnhof und ZOB 28

7 Anpassung der Fußgängerunterführung am Bahnhof 30

7.1 Grundlagen Fußgängerunterführung 30

7.2 Bestandsaufnahme 30

7.3 Empfehlung zur Gestaltung der Unterführung 32

8 Verlagerung des Markant-Marktes und der Ansiedlung eines Discounters an den Eiderkamp 33

8.1 Grundlagen Verlagerung Markant 33

8.2 Verkehrserzeugung des neuen Standorts von Markant 34

8.3 Verkehrliche Erschließung von Markant 35

8.3.1 Räumliche Situation 35

8.3.2 Knotenpunktvarianten der Anbindung von Markant 36

8.3.3 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsberechnung 38

8.3.4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Knotenpunktvarianten 40

8.3.5 Variantenvergleich der Anbindung von Markant 41

8.3.6 Empfehlung zur Anbindung des Markant-Marktes 41

9 Verkehrssituation im Zuge der Ortsdurchfahrt Landesstraße 307 42

9.1 Verkehrssituation L 307 42

9.2 Notwenigkeit der Verkehrsverlagerung 42

9.3 Führung des Rad- und Fußverkehrs in Längsrichtung 43

9.4 Querungsmöglichkeiten Fußgängervekehr – Barrierefreiheit 44

10 Zusammenfassung und Empfehlungen 48

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1-1: Untersuchungsgebiet 2

Abb. 3-1: Knotenpunktzählung 4

Abb. 3-2: Ergebnisse Verkehrserhebung 2017: Frühspitzenstunde [Kfz/h] 5

Abb. 3-3: Beispielhafte Detaildarstellung -
Knotenpunkt Eiderkamp/ Müllershörn - Frühspitzenstunde 2017 [Kfz/h] 5

Abb. 3-4: Ergebnisse Verkehrserhebung 2017: Spätspitzenstunde [Kfz/h] 6

Abb. 3-5: Ergebnisse Verkehrserhebung 2017: DTV [Kfz/24h] 8

Abb. 3-6: Ergebnisse Verkehrserhebung 2017: DTV-SV [SV/24h] 8

Abb. 3-7: Kennzeichenerfassung durch Ermittlung des Durchgangsverkehrs 9

Abb. 3-8: Auswertungsquerschnitte der Kennzeichenerfassung 10

Abb. 3-9: Analyse der Durchgangsverkehre 2017 – Kfz gesamt 11

Abb. 3-10: Analyse der Durchgangsverkehre 2017 – Schwerverkehr gesamt 11

Abb. 3-11: Überblick Durchgangsverkehre im Untersuchungsraum – Analyse 2017 12

Abb. 4-1: geplante neue Wohneinheiten 15

Abb. 4-2: Summe der Verkehrserzeugung der 7 betrachteten Baugebiete 17

Abb. 5-1: Ergebnisse Prognose 2030 – Frühspitzenstunde [Kfz/h] 20

Abb. 5-2: : Ergebnisse Prognose 2030 – Spätspitzenstunde [Kfz/h] 20

Abb. 5-3: Ergebnisse Prognose 2030 – DTV [Kfz/24h] 21

Abb. 5-4: Ergebnisse Prognose 2030 – DTV-SV [Kfz/24h] 21

Abb. 5-5: Überblick Durchgangsverkehre im Untersuchungsraum – Prognose 2030 22

Abb. 5-6: Zusammensetzung der Durchgangsverkehre – Prognose 2030 23

Abb. 5-7: Steigerung der Durchgangsverkehre der Prognose 2030
gegenüber der Analyse 2017 23

Abb. 6-1: Gegenüberstellung Bereich Bahnhof –
Bestands- Zustand (links) und vorgesehene Neugestaltung (rechts) 25

Abb. 6-2: Gegenüberstellung von 2 Gestaltungsvarianten des neuen Ortszentrums 27

Abb. 7-1: Lage der Fußgängerunterführung am Bahnhof Flintbek 30

Abb. 7-2: Bestandssituation der Anbindung an die Unterführung (Ostseite) 31

Abb. 7-3: Bestandssituation der Anbindung an die Unterführung (Westseite) 31

Abb. 7-4: Gestaltung der Zuführung der Unterführung 32

Abb. 8-1: Anbindung Markant – vorfahrtgeregelter Knotenpunkt 36

Abb. 8-2: Anbindung Markant – signalisierter Knotenpunkt 36

Abb. 8-3: Anbindung Markant – Kreisverkehr 37

Abb. 8-4: Anbindung Markant – Kreisverkehr mit Verschwenkung der L 307 37

Abb. 8-5: Grenzwerte für die Qualitätsstufen an signalisierten Knotenpunkten 39

Abb. 8-6: Grenzwerte für die Qualitätsstufen an unsignalisierten Knotenpunkten im Kfz-Verkehr 39

Abb. 8-7: Zusammenfassung der Leistungsfähigkeitsberechnung – Bemessungsbelastung Nachmittagsspitze 40

Abb. 9-1: Darstellung von Querungsstellen und möglichem Querungsbedarf 44

Abb. 9-2: Fahrbahnbreiten L 307 45

Abb. 9-3: Verkehrsbelastung - Rosenberg / Böhnhusener Weg – Prognose 2030 45

Abb. 9-4: Einsatzbereich von Überquerungsanlagen 46

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 3-1: Ermittlung des DTV - Faktoren nach HBS 2001/ 09 7

Tabelle 4-1: Tageszeitliche Verteilung aller Quell- und Zielverkehre 18

Tabelle 4-2: Verkehrserzeugung der Spitzenstunden 18

Tabelle 6-1: Vergleich der Neugestaltung Bahnhof - ZOB 28

Tabelle 8-1: Verkehrserzeugung des neuen Standorts von Markant 34

Tabelle 8-2: neuer Standort Markant 35

Tabelle 8-3: Variantenvergleiche – Anbindung Markant 41

ANLAGEN

Anlage 1: Auswertung der Knotenstromerhebung

Anlage 2: Leistungsfähigkeitsberechnung Eiderkamp / Müllershörn - vorfahrtgeregelter Knoten

Anlage 3: Leistungsfähigkeitsberechnung Eiderkamp / Müllershörn - Kreisverkehr

Anlage 4: Leistungsfähigkeitsberechnung Eiderkamp / Müllershörn - signalisierter Knoten

1 Einleitung

Die Gemeinde Flintbek wurde im Oktober 2014 mit dem Untersuchungsgebiet „Ortszentrum Flintbek“ erstmals in das Städtebauförderungsprogramm des Bundes „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Das Unternehmen BIG-STÄDTEBAU GmbH wurde von der Gemeinde Flintbek beauftragt, eine vorbereitende Untersuchung mit ergänzendem Integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) zu erstellen. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sind die folgenden hierzu erarbeiteten Konzepte auf Machbarkeit zu prüfen und verkehrlich zu bewerten:

1. Entfalls von Famila und des Neubaus von Markant und Aldi

   Im Zuge der Umgestaltung des „neuen“ Ortszentrums von Flintbek wird der Standort des Famila-Marktes auf die südliche Seite des Eiderkamps verlagert und zusammen mit einem neuen Discounters (Aldi) aufgebaut. Im Rahmen dieser veränderten Verkehrserzeugung sind die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahme mit den resultierenden Einflüssen auf alle betroffenen Verkehrsarten darzustellen und zu bewerten.

2. Verlagerung des ZOB vom Lassenweg in die Straße Müllershörn

   Der ZOB soll verlagert und das benachbarte Gelände umgestaltet werden. Hierfür ist zu prüfen, ob das Konzept umsetzbar ist.

3. Anpassung der Fußgängerunterführung am Bahnhof

   Die Fußgängerunterführung ist auf Mängel zu überprüften.

4. Ortsdurchfahrt L 307

   Der räumliche Verlauf der Ortsdurchfahrt ist auf Schwachstellen und Mängel zu prüfen. Dies beinhaltet die Betrachtung möglicher Verkehrsverlagerungen, die Führung des Rad- und Fußverkehrs in Längsrichtung sowie Querungsmöglichkeiten über die L 307 für Fußgänger und Radfahrer.

Im Zuge der Grundlagenermittlung werden die bereits bestehenden Unterlagen zusammengetragen und die detaillierten baulichen und betrieblichen Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand ermittelt. Es erfolgt die Auswertung verfügbarer Verkehrsdaten sowie die Ortsbegehung inklusive des Handaufmaßes relevanter Verkehrsräume. Um die derzeitige Verkehrssituation realitätsnah erfassen zu können, werden außerdem zusätzliche Verkehrserhebungen an den relevanten Knotenpunkten durchgeführt, die Wünsche und Kritikpunkte früherer Bürgerveranstaltungen aufgenommen und zu einer aussagekräftigen Analysesituation vereint.

Im Rahmen der einzelnen Leistungsbausteine ergeben sich zu klärende Detailfragen, welche durch differenzierte Betrachtung der einzelnen Zusammenhänge sowie der örtlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen schließlich in Einzelergebnissen und Maßnahmenempfehlungen münden.

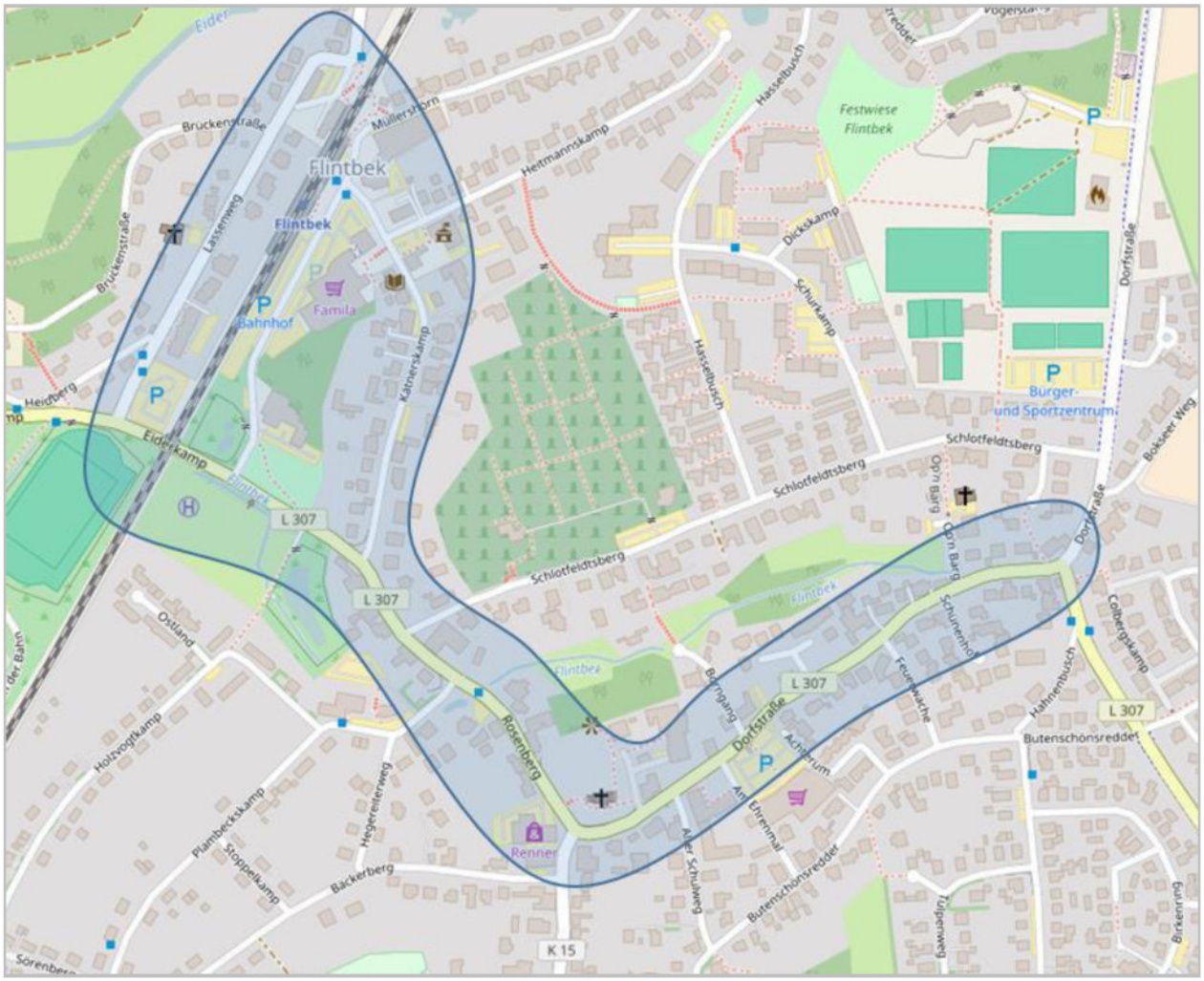


Abb. 1-1: Untersuchungsgebiet

2 Literatur

[1] Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH / Intraplan Consult GmbH / Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG / Planco Consulting GmbH; Verkehrsverflechtungsprognose 2030, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; München Juni 2014

[2] BIG Städtebau GmbH“; Entwurf „Vorbereitende Untersuchung und Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept – Ortszentrum Flintbek; Oktober 2016

[3] BIG Städtebau GmbH; Dokumentation zur „1. Planungswerkstatt“ der „Vorbereitende Untersuchung und Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept „ – Ortszentrum Flintbek; 23.04.2016

[4] BIG Städtebau GmbH; Protokoll 5 der Lenkungsgruppe „VU Flintbek“; 23.09.2016

[5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA); Köln 2010

[6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2001/09; Köln 2009

[7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2015; Köln 2015

[8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Köln 2006

[9] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; Köln 2006

[10] Gemeinde Flintbek und Amt Bordesholm; Strategie Demographie und Siedlungsentwicklung – Gemeinde Flintbek und Amt Bordesholm; Arbeitsergebnis der gemeinsamen Lenkungsgruppe; 06.12.2016

[11] Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (HLSV); Heft 42 - Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung; Wiesbaden 2000

[12] NahSH; Bahnhof Flintbek – Studie: Erschließung und Verknüpfung – Planungsvarianten ZOB; 02.03.2016

[13] Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH; Erweiterung Frischemarkt und Backshop – Dorfstraße 13-15 und 14, B-Plan Nr. 41; April 2016

3 Verkehrsanalyse 2017

3.1 Grundlagen der Analyse

Zur Beurteilung der für das ISEK erstellten Konzepte für Flintbek ist zunächst die verkehrliche Situation zu analysieren. Diese Verkehrsanalyse erfolgt in den folgenden zwei Schritten:

1. Knotenpunktzählungen

2. Kennzeichenerfassung

3.2 Knotenpunktzählungen

Um einen Überblick über die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet ableiten zu können, wurde mit Hilfe einer Kamera eine Verkehrserhebung an folgenden **4** Knotenpunkten durchgeführt (siehe Abb. 3-1):

Knotenpunkt 1: Eiderkamp/ Müllershörn
Knotenpunkt 2: Müllershörn/ Kätnerskamp
Knotenpunkt 3: Dorfstraße/ Böhnhusener Weg
Knotenpunkt **4**: Dorfstraße/ Schönhorster Weg

Die Erhebung erfolgte am 07.03.2017 zwischen 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr.

Abb. 3-1: Knotenpunktzählung (Datum: 07.03.2017)

Die Zähldaten wurden anschließend aufbereitet und für die folgenden Belastungsfälle nach dem HBS 2015 ausgewertet:

1. Frühspitzenstunde von 06:00 bis 10:00 Uhr [Kfz/h]
2. Spätspitzenstunde von 15:00 bis 19:00 Uhr [Kfz/h]
3. Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24h]
4. Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke im Schwerverkehr [SV/24h]

Frühspitzenstunde: Knotenstrombelastungen in Kfz/h

Abb. 3-2: Ergebnisse Verkehrserhebung 2017: Frühspitzenstunde [Kfz/h]

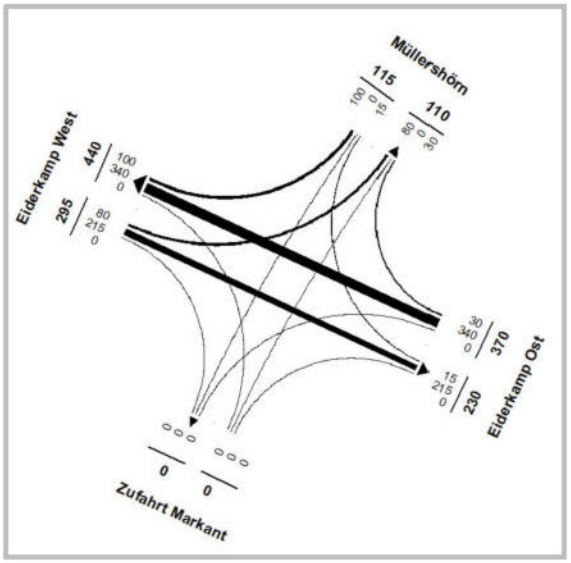


Abb. 3-3: Beispielhafte Detaildarstellung - Knotenpunkt Eiderkamp/ Müllershörn - Frühspitzenstunde 2017 [Kfz/h]

Spätspitzenstunde: Knotenstrombelastungen in Kfz/h

Abb. 3-4: Ergebnisse Verkehrserhebung 2017: Spätspitzenstunde [Kfz/h]

Der DTV wurde gemäß HBS 2001/ 09 [6][1] für Kurzzeitzählungen ermittelt.

Dafür wurden die unten genannten Festlegungen getroffen:

Lfd. Nr.	Kennwert	Bezeichnung	Wert	Quelle
1	TG-Typ	Tagesganglinien-Typ	Kfz: 2,0	Tabelle 2-2
2	alpha-h	Anteil der 8 gezählten Stunden am Tagesverkehr	Pkw: 54,7% SV: 49%	Tabelle 2-3
3	b_{so}	Sonntagsfaktor	Kfz: 0,7	Tabelle 2-4
4	t_d	Tag/ Wochenfaktor	Pkw: 0,961 SV: 0,74	Tabelle 2-5
5	Halbmo-natsfaktor	H_m	Pkw: 0,992 SV: 0,976	Tabelle 2-6
6	k_w	Faktor zur Hochrechnung der 8-Stunden-Zählung auf den DTV	Pkw: 1,77 SV: 1,55	errechnet

Tabelle 3-1: Ermittlung des DTV - Faktoren nach HBS 2001/ 09

Aus den o.g. Faktoren ergeben sich die nachfolgenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken.

[1] Da im aktuellen HBS 2015 die Hochrechnungsmethodik entfallen ist, ist der letzte Stand HBS 2001/09 weiterhin gültig.

Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke: Knotenstrombelastungen in [Kfz/24h]

Abb. 3-5: Ergebnisse Verkehrserhebung 2017: DTV [Kfz/24h]

Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke im Schwerverkehr: Knotenstrombelastungen in [SV/24h]

Abb. 3-6: Ergebnisse Verkehrserhebung 2017: DTV-SV [SV/24h]

3.3 Querschnittszählungen – Kennzeichenerfassung

Um Aussagen über die Verteilung der Durchgangsverkehre der Ortsdurchfahrt Flintbek treffen zu können, wurde am 14.03.2017 zwischen 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr eine Kennzeichenerfassung in Flintbek durchgeführt.

Die Durchgangsverkehre werden mit Hilfe der Kennzeichenerfassung und Zeitstempeln ermittelt. Durch das Überfahren eines Start- und Zielquerschnitts entsteht mit Hilfe des Zeitstempels für jedes Fahrzeug mit Kennzeichen eine Zeitdifferenz. Solange diese Zeitdifferent unter 10 Minuten liegt, wird ein Fahrzeug dem Durchgangsverkehr - bezogen auf ein definiertes Intervall - zugeordnet. Dieses Verfahren bildet erfahrungsgemäß das tatsächliche Verkehrsgeschehen zuverlässig ab.

Folgende vier Querschnitte wurden für die Kennzeichenerfassung gewählt:

Erhebungsquerschnitt A: Eiderkamp
Erhebungsquerschnitt B: Müllershörn
Erhebungsquerschnitt C: Dorfstraße
Erhebungsquerschnitt D: Böhnhusener Weg

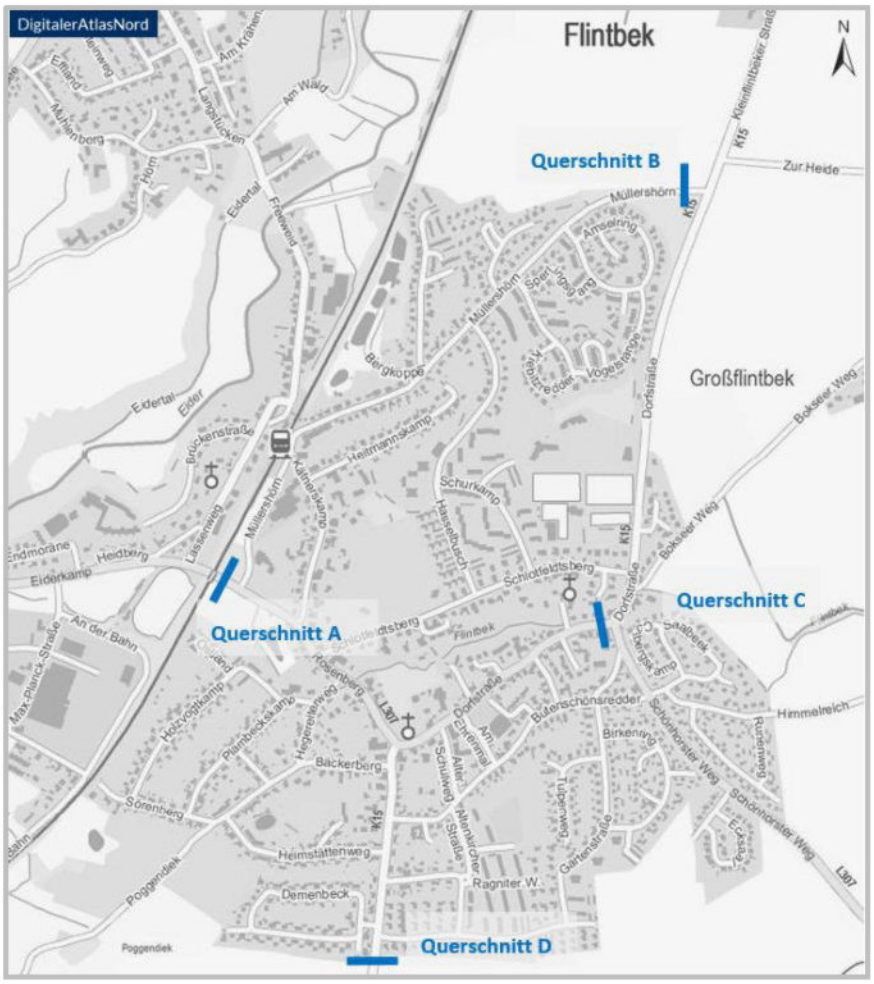


Abb. 3-7: Kennzeichenerfassung durch Ermittlung des Durchgangsverkehrs (Datum: 14.03.2017)

Anhand der Erhebung an Querschnitt C in Verbindung mit der Verkehrszählung an Knotenpunkt **4** (Dorfstraße/ Schönhorster Weg) wurden der Verkehrszustand der K 15 sowie der L 307 errechnet.

Die im Folgenden erläuterten Durchgangsverkehre beziehen sich auf die in der Abb. 3-8 dargestellten 5 Querschnitte 1- 5.

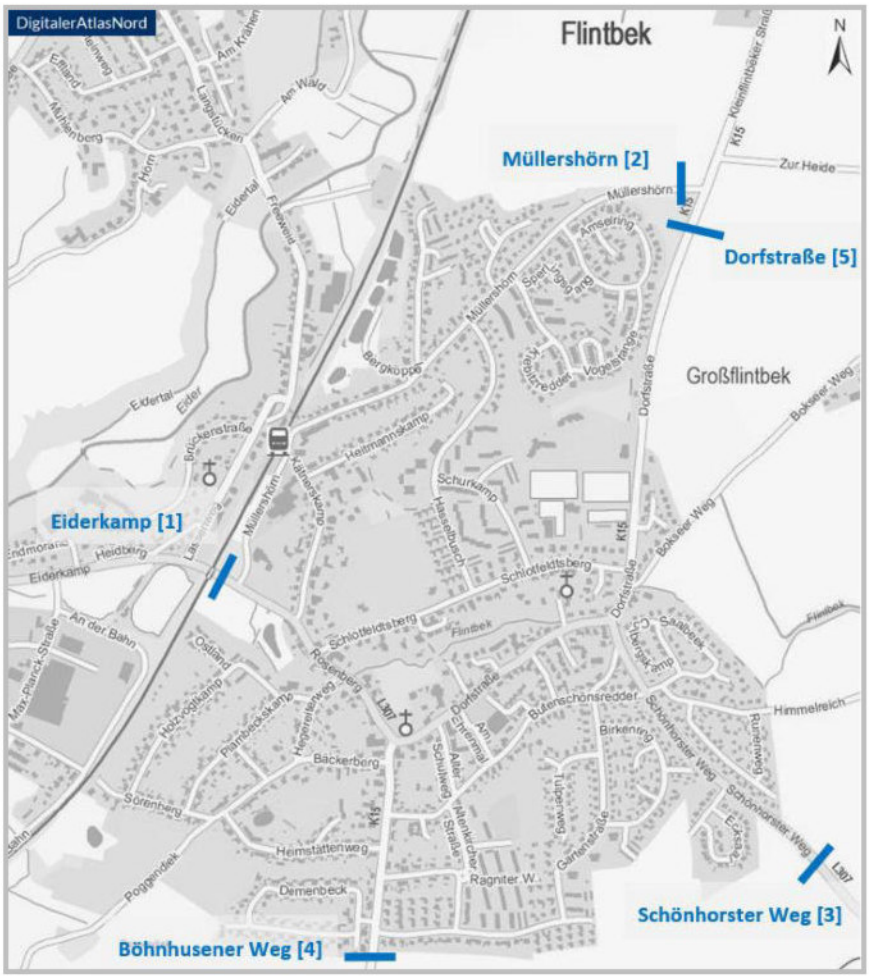


Abb. 3-8: Auswertungsquerschnitte der Kennzeichenerfassung

Die Auswertung der Kennzeichenerfassung hat ergeben, dass vom Eiderkamp, aus westlicher Richtung kommend, täglich ca. 5.010 Kfz in Richtung Osten fahren. Von diesen Fahrzeugen fahren ca. 21 % vom Eiderkamp kommend durch Flintbek und verlassen über die dargestellten Querschnitte 2, 3, **4** und 5 die Gemeinde.

Aus Norden kommend fahren täglich ca. 850 Kfz über die Straße Müllershörn in Richtung Ortszentrum. Von diesen Fahrzeugen fahren 15 % direkt weiter über den Eiderkamp nach Westen. Es ist anzumerken, dass nicht abzuschätzen ist, inwieweit diese Fahrten den Bahnhof anfahren und hier Mitfahrer auf die Bahn umsteigen.

Aus Süden kommend fahren täglich ca. 2.230 Kfz über den Schönhorster Weg in Richtung Flintbek. Von diesen Fahrzeugen fahren ca. 38 % durch Flintbek und verlassen über die dargestellten Querschnitte die Gemeinde.

Aus Süden kommend fahren täglich ca. 1.760 Kfz über den Böhnhusener Weg in Richtung Flintbek. Von diesen Fahrzeugen fahren ca. 30 % durch Flintbek und verlassen über die dargestellten Querschnitte die Gemeinde.

Aus Norden kommend fahren täglich ca. 1.530 Kfz über die Dorfstraße in Richtung Flintbek. Von diesen Fahrzeugen fahren ca. 45 % durch Flintbek und verlassen über die dargestellten Querschnitte die Gemeinde.

Es zeigt sich, dass sich die Durchgangsverkehrsanteile abhängig von der Lage im Netz zwischen 22 % und 45 % bewegen.

von \ nach	1	2	3	4	5	Summe Kfz Durchgangsverkehr stadtwärts	Summe Kfz Gesamtverkehr stadtwärts	Anteil Kfz Durchgangsverkehr stadtwärts
1		105	405	235	305	1.050	5.010	21%
2	125					125	850	15%
3	455			100	285	840	2.230	38%
4	290		130		100	520	1.760	30%
5	345		275	75		695	1.530	45%
Summe Kfz Durchgangsverkehr landwärts	1.215	105	815	410	690			
Summe Kfz Gesamtverkehr landwärts	5.160	975	1.665	1.635	1.765			
Anteil Kfz Durchgangsverkehr landwärts	24%	11%	49%	25%	39%			

Abb. 3-9: Analyse der Durchgangsverkehre 2017[2] – Kfz gesamt [Angaben beziehen sich auf den Tagesverkehr]

von \ nach	1	2	3	4	5	Summe SV Durchgangsverkehr stadtwärts	Summe SV Gesamtverkehr stadtwärts	Anteil SV Durchgangsverkehr stadtwärts
1			15	13	15	43	142	30%
2						-	1	-
3	18			7	34	59	90	66%
4	21		17		11	49	55	90%
5	7		3	3		13	22	59%
Summe SV Durchgangsverkehr landwärts	46	-	35	23	60			
Summe SV Gesamtverkehr landwärts	136	-	39	45	65			
Anteil SV Durchgangsverkehr landwärts	34%	-	90%	51%	92%			

Abb. 3-10: Analyse der Durchgangsverkehre 2017 – Schwerverkehr gesamt [Angaben beziehen sich auf den Tagesverkehr]

[2] Die Bezeichnung „stadtwärts“ bezieht sich auf Fahrten welche von außerhalb nach Flintbek einfahren, „landwärts“ bezeichnet die Fahrten welche Flintbek verlassen

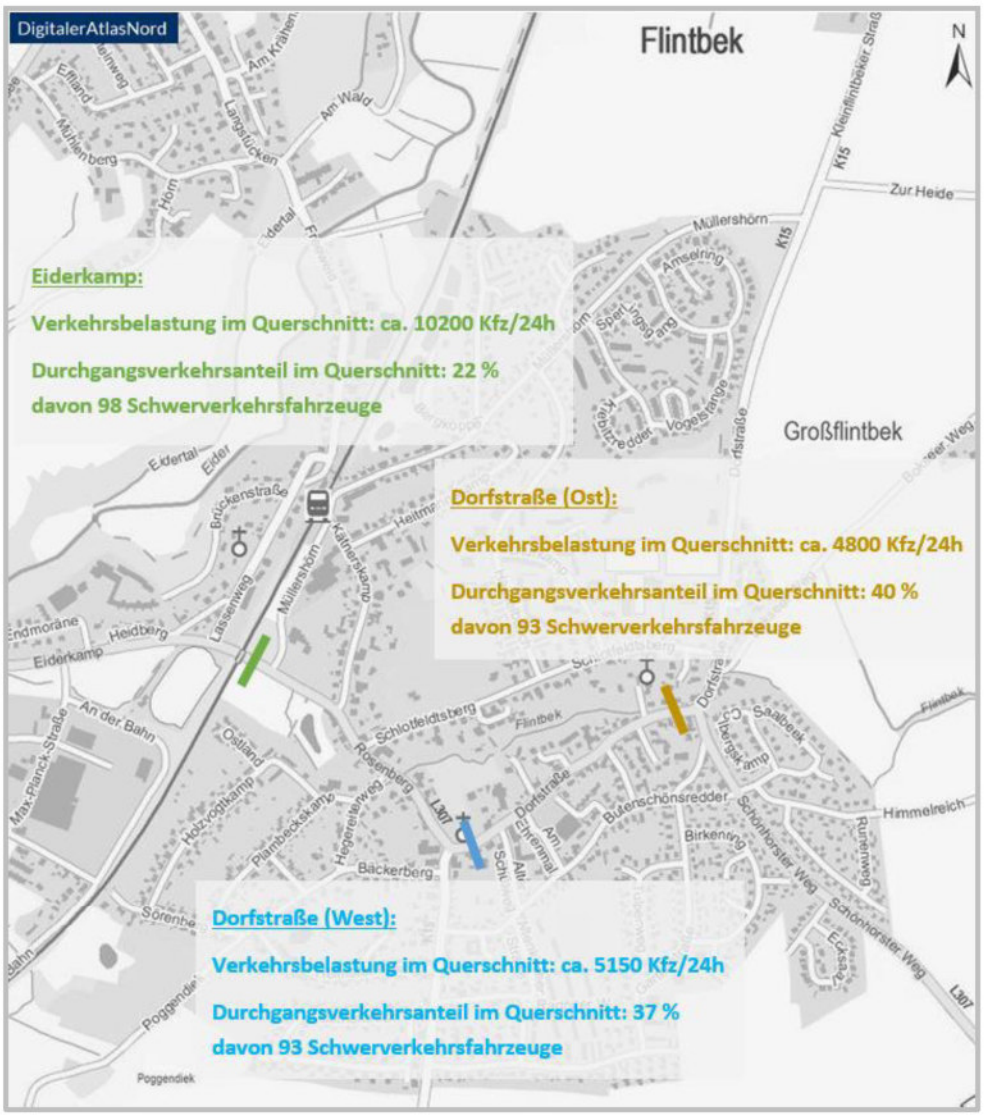


Abb. 3-11: Überblick Durchgangsverkehre im Untersuchungsraum – Analyse 2017

4 Verkehrsentwicklung in Flintbek

4.1 Übersicht der Verkehrsentwicklung

Ein Bestandteil der Verkehrsprognoseberechnungen (siehe Abschnitt 5) ist die Betrachtung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung in Flintbek. Diese setzt sich aus den u.g. Kennwerten zusammen, auf die im Folgenden näher eingegangen wird:

1. Allgemeine Verkehrsentwicklung
2. Regionale Verkehrsentwicklung
3. Lokale Verkehrsentwicklung (ohne Neubau)
4. Lokale Verkehrsentwicklung (durch Gebietsentwicklung)

4.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Verflechtungsprognose 2030 [1] geht von einer deutschlandweiten Steigerung der Verkehrsleistung im motorisierten Individual-Personenverkehr (von 2010 bis 2030) von 0,5 % p.a.[3] aus. Im Straßengüterverkehr in Schleswig-Holstein wird in diesem Zeitraum eine Steigerung von 0,9 % p.a.[4] prognostiziert. In Summe ist von 2010 bis 2030 eine Steigerung von ca. 0,6 % p.a.[5] zu erwarten. Da davon ausgegangen werden kann, dass in Flintbek im Rahmen des täglichen Verkehrsaufkommens überregionale Verkehre keine große Rolle spielen und sich die allgemeine Prognosen besonders in Zusammenhang mit hohen Freizeit- und Urlaubsverkehren sowie den Transitverkehren im Güterverkehr ergeben, wird die erwartete Steigerung des Verkehrs auf 0,4 % reduziert. In Summe ergibt dies über die Jahre von 2017 bis 2030 eine Gesamtsteigerung des allgemeinen Verkehrs von ca. 5,5 %.

4.3 Regionale Verkehrsentwicklung im Umland

Im Rahmen der Verkehrsprognose wird davon ausgegangen, dass sich der Verkehr im Umland analog zur allgemeinen Verkehrsentwicklung verhält. Es werden im direkten Umfeld, mit Ausnahme Kiels, keine signifikanten Verkehrsveränderungen erwartet.

Kiel plant für den Kieler Süden eine deutliche Erweiterung der Wohnbebauung, womit eine Steigerung der Durchgangsverkehre in Flintbek zu erwarten ist. Die Bevölkerungsprognose, welche als Basis der Neuerschließung des Kieler Südens dient, geht von einer Steigerung der Einwohnerzahl von 9 %[6] aus. Da eine konkrete Zuordnung der zu erwartenden Verkehrsströme nicht möglich ist, wird eine Steigerung des Durchgangsverkehrs in Kiel in den Fahrtrichtungen von und nach Kiel von 9 % angesetzt.

[3] Verkehrsverflechtungsprognose 2030 [1], S.232

[4] Verkehrsverflechtungsprognose 2030 [1], S.305

[5] Verkehrsverflechtungsprognose 2030 [1], S.334

[6] Verkehrsprognose der Stadt Kiel im Zusammenhang mit der Bereichsplanung Kieler Süden (2013); angeglichen an das Analysejahr 2017

4.4 Lokale Verkehrsentwicklung[7]

Die folgenden Angaben beruhen auf dem Arbeitsergebnis der gemeinsamen Lenkungsgruppe („Konsenspapier“) „Strategie Demographie und Siedlungsentwicklung – Gemeinde Flintbek und Amt Bordesholm“ welches am 06.12.2016 in Bordesholm verabschiedet wurde.

„Unsere Region sehen wir bis auf weiteres den Wachstumsbereichen des Landes zugehörig; wir erwarten eine Entwicklung, die innerhalb des zwischen Kiel und Neumünster aufgespannten Spektrums liegt und über die Siedlungstätigkeit steuerbar ist.“ Zitat: Arbeitspapier S.2 [10]

Bevölkerungsentwicklung Neumünster 2014 bis 2030: +1,6 %

Bevölkerungsentwicklung Landeshauptstadt Kiel 2014 bis 2030: +10,3 % (Abgaben der Steigerung von 9 % bezieht sich bereits auf die Entwicklung von 2017 bis 2030)

Das derzeitige Entwicklungspotential durch Bautätigkeit (Stand 2017) der Gemeinde Flintbek bis 2030 wird auf 356 Wohneinheiten beziffert. Angenommen werden hierbei eine gleichbleibende Altersverteilung und annähernd gleichbleibende Haushaltsgrößen (Haushaltsgröße der neuen Haushalte geringfügig größer als die mittlere Haushaltsgröße Flintbeks). Bei 356 WE und einer mittleren Einwohnerzahl je Wohneinheit von ca. 2,01 ergibt sich die Zahl der Einwohner auf 716.

Zu- und Abnahmeeffekte mit Ausnahme der Bautätigkeiten:

→ Entwicklung Gemeinde Flintbek:

Geburten:	736
Sterbefälle:	- 1.707
Wanderungsgewinn Flüchtlinge:	407,0
Wanderungssaldo Trend[8]:	0
Wanderungsgewinn Wiedernutzung EFH[9]:	286
Summe:	**- 278 Personen**

Durch lokale Veränderungen (ohne Bautätigkeiten) ist eine Reduktion der Einwohner und damit der Verkehrserzeugung von ca. 7.300 auf 7.022 Einwohner zu verzeichnen. Dies entspricht einer Abnahme von ca. 3,8 %.

Unter Einbeziehung der Bautätigkeiten ergibt sich eine Steigerung der Einwohnerzahl auf ca. 7.740 (Jahr 2030). Bei einer mittleren Haushaltsgröße von 1,96 Personen/ Haushalt ergibt dies im Jahr 2030 ca. 3.950 Haushalte.

Die maximale Bevölkerungszunahme unter Ausnutzung des Entwicklungspotentials beträgt 6 %.

---

[7] Strategie Demographie und Siedlungsentwicklung – Gemeinde Flintbek und Amt Bordesholm; Arbeitsergebnis der gemeinsamen Lenkungsgruppe „Konsenspapier“; 06.12.2016

[8] verrechnet mit Baulandausweisung

[9] Einfamilienhäuser

4.5 Gebietsentwicklung durch zukünftige Verkehrserzeugung

Aufbauend auf den getroffenen Annahmen erzeugen die zusätzlichen Einwohner zusätzlichen Verkehr. Dieser Verkehr wird seine primäre Quelle bzw. sein Ziel am jeweiligen Wohnort der Einwohner haben und zu einer entsprechend steigenden Belastungen der betreffenden Anliegerstraßen, aber auch des Hauptstraßennetzes führen.

Aus den Daten der Gemeinde Flintbek kann die Schaffung von 356 neuen Wohneinheiten räumlich wie folgt zugeordnet werden (Gebiet 8 spielt im Rahmen der Prognose bis 2030 keine Rolle):

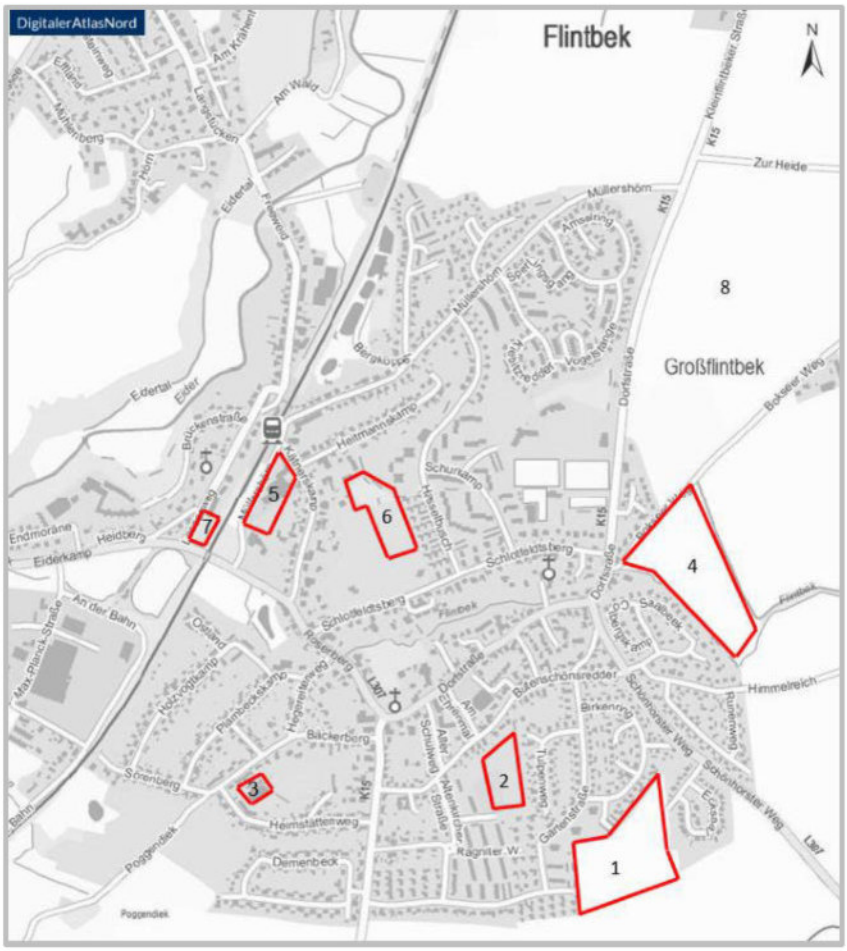


Abb. 4-1: geplante neue Wohneinheiten

1. Baugebiet: 110 WE (Wohneinheiten)
2. Baugebiet „Apfelkoppel“: 50 WE
3. Baugebiet „Heimstättenweg“: 16 WE
4. Baugebiet „Hinter Saalbek“: 90 WE
5. Baugebiet „Altes Famila Gelände“: 50 WE
6. Baugebiet „Friedhof“: 20 WE
7. Baugebiet „Parkplatz Lassenweg“: 20 WE
8. Baugebiet: 200 WE (Planung bzw. Bau erst in weiterer Zukunft, hat im Rahmen dieses Gutachtens keine Bedeutung)

4.6 Zusammenfassung der Verkehrsentwicklung

1. Allgemeine Verkehrsentwicklung 2017 bis 2030: allgemeine Steigerung des Verkehrs um 5,5 %
2. Regionale Verkehrsentwicklung 2017 bis 2030: Steigerung des Durchgangsverkehrs von und nach Kiel um 9 %
3. Lokale Verkehrsentwicklung (mit Ausnahme der Bebauung): Reduktion um 3,8 %
4. Lokale Entwicklung durch neue Bebauung: Steigerung um 716 Einwohner (Gesamtverkehr durch Neuerzeugung: 1.828 Kfz/24h)

Um den Prognosehorizont 2030 abzubilden, werden die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2017 über die Veränderung der allgemeinen und lokalen Verkehrsentwicklung (+5,5 %; -3,8 %) um ca. 2 % hochgerechnet. Darauf aufbauend wird die festgelegte Steigerung der Durchgangsverkehre von und nach Kiel von 9 % auf die Ergebnisse addiert. Durch Berechnung der Verkehrserzeugung der 7 Baugebiete und entsprechender Umlegung auf das Straßennetz wird schließlich der 2030 zu erwartende Verkehr abgebildet.

4.7 Verkehrserzeugung der Baugebiete

4.7.1 Grundlagen

Zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens in den geplanten Wohngebieten können Berechnungsansätze über die Rahmenvorgaben des städtebaulichen Entwurfs abgeleitet werden.
Als Grundlage der Aufkommensabschätzung werden im Wesentlichen die beiden folgenden Publikationen Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen [9] und Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung [11] verwendet.
Beide Werke können für Planungen in der Bundesrepublik Deutschland als Standardwerke für die Ableitung des Verkehrsaufkommens aus der baulichen Nutzung angesehen werden. Gleichwohl bedarf es des verantwortungsvollen und erfahrungsbasierten Umgangs mit diesen Planungshilfen, da die dort genannten Parameter eine hohe Bandbreite aufweisen. Das Verkehrsaufkommen eines Baugebietes wird durch eine hohe Anzahl von Variablen gesteuert, die einen erheblichen Einfluss auf die Intensität der planungsgebiet-bezogenen Mobilität ausüben. Hierbei sind unter anderem die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- die großräumige Lage des Planungsgebietes (Ballungsraum, ländlicher Raum),
- die kleinräumige Lage innerhalb des Stadtgebietes (integriert, Randlage),
- die Lage des Planungsgebietes zu Siedlungsschwerpunkten (z.B. Wohnen) und Kerngebiete (Innenstadt),
- Lagegunst oder -ungunst in Bezug auf unterschiedliche Verkehrsträger
- sowie spezifische, oftmals in einer frühen Planungsphase nicht genau festzulegenden Faktoren, welche bei gleicher Nutzungsbestimmung entweder mobilitätsfördernd oder -dämpfend wirken können.

4.7.2 Ergebnis der Verkehrserzeugung der Neubaugebiete

Im Folgenden wird die Verkehrserzeugung der neuen Baugebiete dargestellt. Da es sich bei allen Baugebieten primär um Wohnnutzung handelt, erfolgt die Berechnung der entstehenden Verkehre sowie der tageszeitlichen Verteilung für alle 356 Wohneinheiten gemeinsam. Der erzeugte Neuverkehr wird entsprechend der jeweiligen Gebietsgröße den verschiedenen Standorten zugeordnet.

Nutzung	Verkehrserzeuger	Wohneinheiten (WE)	Frequenz pro Tag	Einheit	Anzahl Pers. bzw. Liefer. pro Tag	Anzahl Wege je Pers. pro Tag	Anteil MIV	Besetzungsgrad Fahrzeuge	MIV-Fahrten pro Tag
Wohnen	Anwohner	356	2,25	*Einwohner je WE*	801	3,4	70%	1,2	1.589
	Besucher		0,10	*Besucher-MIV-Fahrt je EW-MIV-Fahrten*			100%		159
	Wirtschafts-/ Lieferverkehr		0,10	*KFZ-Lieferfahrten und Wirtschaftsverkehr je Anwohner(SV-Anteil – 0,25)*	40	2,0	100%		80
Anwohnerverkehr je Tag:									**1.589 Kfz-Fahrten**
Besucherverkehr je Tag:									**159 Kfz-Fahrten**
Wirtschafts-/Lieferverkehr (inklusive Schwerverkehr) gesamt je Tag:									**80 Kfz-Fahrten**
Schwerverkehr (25% des Wirtschafts - und Lieferverkehrs) je Tag:									**20 Kfz-Fahrten**
Gesamtverkehr je Tag:									**1.828 Kfz-Fahrten**

Abb. 4-2: Summe der Verkehrserzeugung der 7 betrachteten Baugebiete

Gemäß der dargestellten tageszeitlichen Verteilung (siehe Tabelle 4-1) lässt sich erkennen, dass die Spitzenstunden morgens zwischen 7:00 und 8:00 Uhr und abends zwischen 17:00 und 18:00 Uhr zu erwarten sind. Die sich daraus ergebenden prozentualen Stundenanteile des Tages werden auf die in der Abb. 4-2 dargestellten zusätzlichen täglichen Verkehre in Folge der geplanten 7 Baugebiete übertragen. Somit ergibt sich für jedes Baugebiet eine Verkehrsbelastung in der Früh- und Spätspitzenstunde (siehe Tabelle 4-2).

Zeitintervall	Gesamtverkehr Quellverkehr			Gesamtverkehr Zielverkehr			Gesamtverkehr Querschnitt		
	[Pkw]	[SV]	[SV-Anteil]	[Pkw]	[SV]	[SV-Anteil]	[Pkw]	[SV]	[SV-Anteil]
00-01	0	0	0,0%	2	0	0,0%	2	0	0,0%
01-02	0	0	0,0%	2	0	0,0%	2	0	0,0%
02-03	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
03-04	2	0	0,0%	0	0	0,0%	2	0	0,0%
04-05	8	0	0,0%	0	0	25,0%	8	0	0,3%
05-06	36	0	0,3%	2	0	5,8%	38	0	0,6%
06-07	115	0	0,2%	10	0	2,8%	126	0	0,4%
07-08	121	0	0,4%	21	1	3,7%	142	1	0,9%
08-09	68	1	0,9%	24	1	4,1%	92	2	1,8%
09-10	46	1	1,8%	26	1	3,2%	72	2	2,3%
10-11	37	1	2,3%	33	1	3,0%	70	2	2,7%
11-12	30	1	3,3%	48	1	2,0%	78	2	2,5%
12-13	34	1	2,5%	66	1	1,1%	100	2	1,6%
13-14	49	1	1,6%	60	1	1,1%	109	1	1,3%
14-15	53	1	1,0%	40	1	1,5%	93	1	1,2%
15-16	43	1	1,6%	58	1	1,3%	101	1	1,4%
16-17	54	1	1,6%	118	1	0,6%	172	2	0,9%
17-18	68	1	1,0%	120	1	0,4%	188	1	0,6%
18-19	47	1	1,1%	96	0	0,4%	142	1	0,6%
19-20	45	0	0,8%	63	0	0,5%	108	1	0,6%
20-21	24	0	0,7%	38	0	0,4%	62	0	0,5%
21-22	11	0	0,9%	30	0	0,1%	41	0	0,3%
22-23	9	0	1,4%	31	0	0,1%	40	0	0,4%
23-24	4	0	1,5%	17	0	0,0%	21	0	0,3%

Tabelle 4-1: Tageszeitliche Verteilung aller Quell- und Zielverkehre

Gebiet	Anzahl WE	Erzeugung im Querschnitt [Kfz/24h]	Erzeugung je Richtung [Kfz/24h]	Erzeugung Frühspitze Quelle [Kfz/h]	Erzeugung Frühspitze Ziel [Kfz/h]	Erzeugung Spätspitze Quelle [Kfz/h]	Erzeugung Spätspitze Ziel [Kfz/h]
1	110	564	282	38	7	21	37
2	50	257	128,5	17	10	3	17
3	16	82	41	5	3	1	5
4	90	462	231	31	17	5	31
5	50	257	128,5	17	10	3	17
6	20	103	51,5	7	4	1	7
7	20	103	51,5	7	4	1	7
Summe	356	1.828		122	55	35	121

Tabelle 4-2: Verkehrserzeugung der Spitzenstunden

5 Verkehrsprognose 2030

5.1 Verkehrsprognoseberechnung

Die Prognoseverkehre ergeben sich aus den in Kapitel 4.6 beschriebenen Eingangsgrößen sowie des Entfalls von Famila und des Neubaus von Markant und Aldi.

- Verkehrserhebung 2017 als Basis
- Verkehrsentwicklung gesamt: + 2 % (Allgemeine und lokale Verkehrsentwicklung)
- Steigerung der Verkehre durch Neuverkehre im Zuge der Bebauung der 7 Baugebiete
- Zuschlag auf die Durchgangsverkehre von und nach Kiel auf Basis der Kennzeichenerfassung: + 9 % auf die entsprechenden Fahrbeziehungen
- Verlagerung der Verkehre von Famila zum neuen Standort von Markant (inklusive einer erwarteten Steigerung der Kundenzahl von 280.000 auf 310.000 Kunden pro Jahr (+ 11 %)

Die Prognoseverkehre sind in den folgenden Abbildungen für die 4 Knotenpunkte dargestellt und Belastungsfälle dargestellt:

1. Frühspitzenstunde von 06:00 bis 10:00 Uhr	[Kfz/h]
2. Spätspitzenstunde von 15:00 bis 19:00 Uhr	[Kfz/h]
3. Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke	[Kfz/24h]
3. Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke im Schwerverkehr	[SV/24h]

Der Schwerverkehrsanteil im Zuge der L 307 liegt zwischen 2 % und 3 % wobei Busse eingeschlossen sind.

Bis zum Prognosehorizont 2030 sind damit im Verlauf der L 307 maximal ca. 300 Schwerfahrzeuge je Tag im Querschnitt zu erwarten (Summe aller Schwerfahrzeuge inklusive Busse).

Abb. 5-1: Ergebnisse Prognose 2030 – Frühspitzenstunde [Kfz/h]

Abb. 5-2: : Ergebnisse Prognose 2030 – Spätspitzenstunde [Kfz/h]

Abb. 5-3: Ergebnisse Prognose 2030 – DTV [Kfz/24h]

Abb. 5-4: Ergebnisse Prognose 2030 – DTV-SV [Kfz/24h]

5.2 Durchgangsverkehr L 307 – Prognose 2030

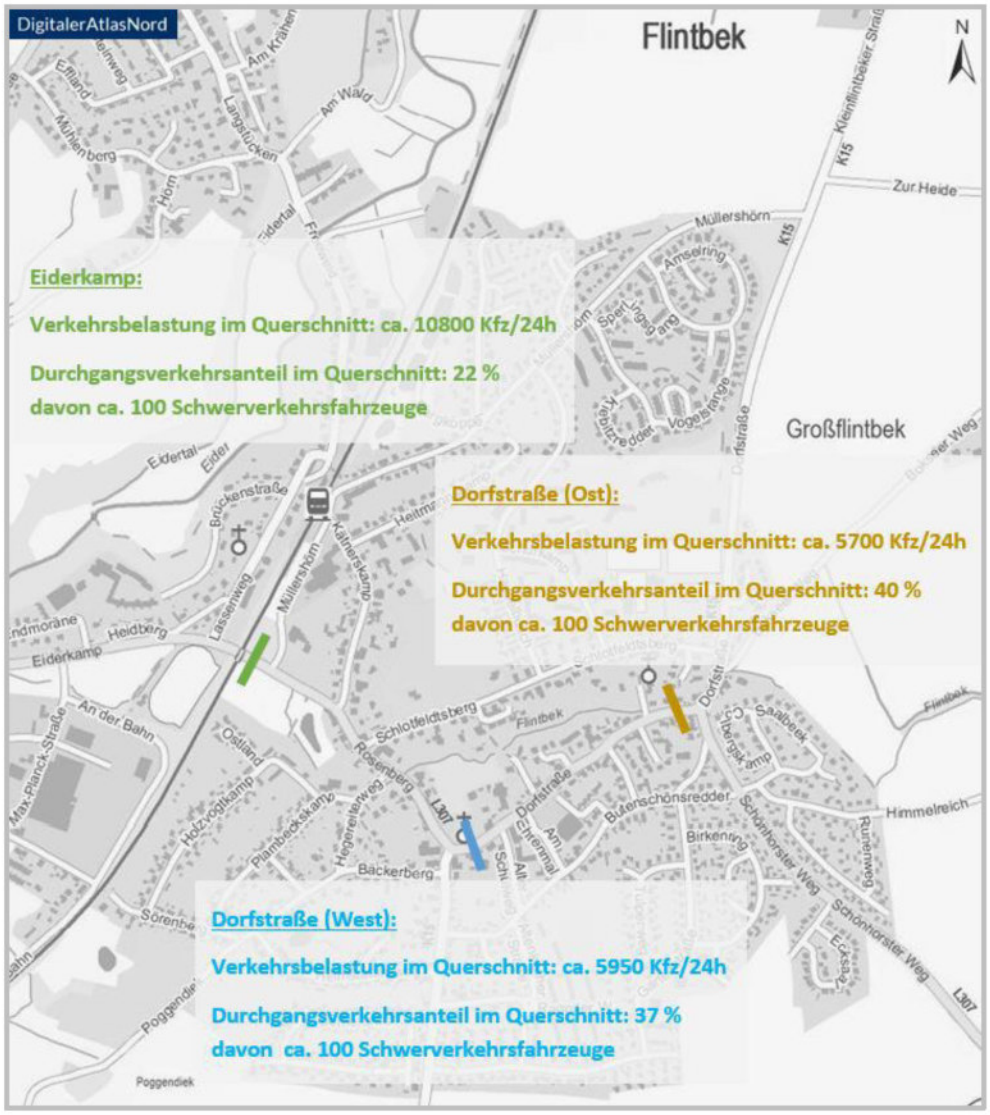


Abb. 5-5: Überblick Durchgangsverkehre im Untersuchungsraum – Prognose 2030

In Abb. 5-5 zeigt sich, dass sich die Durchgangsverkehrsanteile abhängig von der Lage im Netz zwischen 22 % und 40 % bewegen.

Entlang der gesamten L 307 ergeben sich damit täglich zwischen 2.100 und 2.400 Kfz als Durchgangsverkehr. Der Schwerverkehrsanteil dieser Durchfahrer beträgt ca. 5 %.

von \ nach	1	2	3	4	5	Summe Kfz Durchgangsverkehr stadtwärts	Summe Kfz Gesamtverkehr stadtwärts	Anteil Kfz Durchgangsverkehr stadtwärts
1		110	420	240	340	1.110	5.350	21%
2	140					140	880	16%
3	460			100	310	880	2.550	35%
4	300		130		110	540	2.000	27%
5	380		300	80		770	1.850	42%
Summe Kfz Durchgangsverkehr landwärts	1.280	110	860	430	770			
Summe Kfz Gesamtverkehr landwärts	5.450	1.010	2.050	1.900	2.050			
Anteil Kfz Durchgangsverkehr landwärts	23%	11%	42%	23%	38%			

Abb. 5-6: Zusammensetzung der Durchgangsverkehre – Prognose 2030

von \ nach	1	2	3	4	5	Summe Kfz Durchgangsverkehr stadtwärts
1		5	15	5	35	60
2	15					15
3	5				25	30
4	10				10	20
5	35		25	5		65
Summe Kfz Durchgangsverkehr landwärts	65	5	40	10	70	

Abb. 5-7: Steigerung der Durchgangsverkehre der Prognose 2030 gegenüber der Analyse 2017

Die Ergebnisse der Berechnung der Prognose 2030 zeigen, dass sich die Belastungen der Durchgangsverkehre in den nächsten 13 Jahren erhöhen werden. Dies liegt zum einen an der allgemein zu erwartenden Verkehrsentwicklung wie auch an der Entwicklung des Kieler Südens. Die zu erwartende Größenordnung beläuft sich hierbei jedoch für den Querschnitt der L 307 auf weniger als 150 Kfz/24h.

6 Neugestaltung im Bereich des Bahnhofs und Neubau ZOB

6.1 Grundlagen der Neugestaltung Bereich Bahnhof und ZOB

Im Rahmen der Neugestaltung im Bereich des Bahnhofs und des Neubaus des ZOB sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Verlagerung des ZOB vom Lassenweg in die Straße Müllershörn
- Neuordnung des Geländes des Famila-Marktes und Schaffung eines „neuen“ Ortszentrums mit gemischter Nutzung.

Folgendes Vorgehen wird hierbei angestrebt:

Die Verlagerung des ZOB sowie die Umgestaltung des benachbarten Geländes kann nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn sich die gewünschte Nutzung mit dem resultierenden Verkehr und der räumlichen Gestaltung in Einklang bringen lässt. Hierzu sind im ersten Schritt Aussagen zur Stärke der Verkehre (Müllershörn / Kätnerskamp) sowie der Zu- und Ausfahrt zum Markant-Markt erforderlich. Um Aussagen über die Verkehrsbelastung des Busverkehrs zu erhalten, wird auf die Informationen der aktuellen Fahrpläne zurückgegriffen. Aus diesen Informationen lässt sich der Verkehr eines mittleren Werktages sowie der maßgebenden Spitzenstunde ermitteln. Daraus lässt sich mit der allgemeinen Verkehrsentwicklung im Bereich Flintbek ein zu erwartender Verkehrszustand ableiten.

Die beschriebenen Annahmen wurden bei der Berechnung der in Kapitel 5 dargestellten Verkehre berücksichtigt.

Entsprechend der Aufgabenstellung ist das ZOB-Konzept bezüglich Machbarkeit und Verortung der einzelnen Bestandteile zu überprüfen und es sind gegebenenfalls Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Hierbei spielen besonders die fahrgeometrischen Ansprüche des Busverkehres, mögliche Wartepositionen, kurze und sichere Umsteigebeziehungen sowie die Wege zwischen Bus und Bahn maßgebende Rollen. Sollten sich im Bereich der veränderlichen Flächen optimierte Lösungsansätze ergeben, werden diese in entsprechenden Empfehlungen niedergeschrieben.

Als nördlicher Abschluss des Umbaugebietes befindet sich der Knotenpunkt Kätnerskamp / Müllershörn, welche im Zusammenhang mit den veränderten Verkehrsbelastungen und Ansprüchen des Busverkehres (z.B. Wendefahrten) umgebaut werden soll.

6.2 Verkehrliche Erschließung – Neugestaltung Bahnhof und ZOB

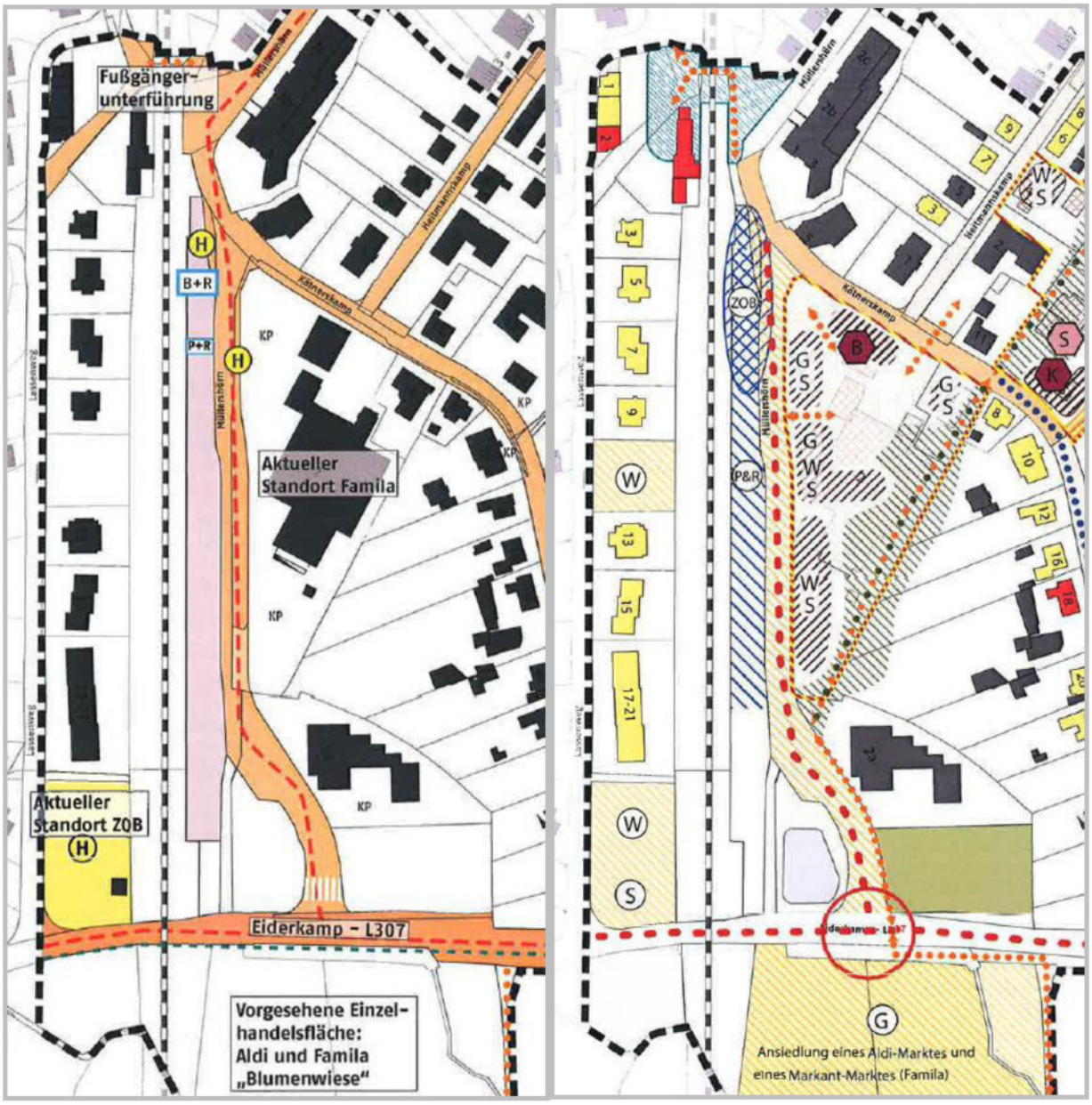


Abb. 6-1: Gegenüberstellung Bereich Bahnhof – Bestands- Zustand (links) und vorgesehene Neugestaltung (rechts)[10]

Folgende verkehrlich relevanten Veränderungen sind in den dargestellten Plänen von Bedeutung:

- Verlagerung des alten Standorts ZOB auf die östliche Seite der Bahnanlage und Neugestaltung der Verknüpfung ZOB – P&R
- Verlagerung des alten Standorts von Famila auf die südliche Seite des Eiderkamps; Anbindung des neuen Geländes über die Erweiterung des Knotenpunktes um einen vierten

[10] Quelle: Städtebaulicher Maßnahmenplan (Plan 8) und Erschließung (Plan 12); Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem Städtebaulichem Entwicklungskonzept Flintbek „Ortszentrum“; BIG Städtebau GmbH; Stand: 22. März 2016 bzw. 29. September 2016

Knotenpunktarm; Gestaltung eines neuen Ortzentrums auf dem ehemaligen Famila Gelänge inklusive Schaffung von ca. 50 neuen Wohneinheiten

Im Rahmen der Verlegung von Famila/ Markant wird mit einer Reduktion der Verkehre im Bereich des neuen ZOB gerechnet.

Gemäß den Darstellungen in Abb. 5-1 und Abb. 5-2 sind am Knotenpunkt Müllershörn / Kätnerskamp in den Spitzenstunden am gesamten Knotenpunkt maximal 315 Kraftfahrzeuge zu erwarten. Dies ergibt in der Minute eine Belastung der zufließenden Fahrzeuge von weniger als 6 Fahrzeugen. Damit ist eine Knotenpunktgestaltung als vorfahrtgeregelter Knotenpunkten wie auch als Kreisverkehr leistungsfähig. Für die möglichen Varianten des Kreisverkehrs sowie der vorfahrtgeregelten Knotenpunktgestaltung ist die Leistungsfähigkeit auch bei Anstieg der Anzahl an Bussen jederzeit gewährleistet.

Nachfolgend sind zwei mögliche ZOB-Konzepte abgebildet welche auf Ihre verkehrliche Machbarkeit untersucht werden.

6.3 Variantenvergleich – Neugestaltung Bahnhof und ZOB

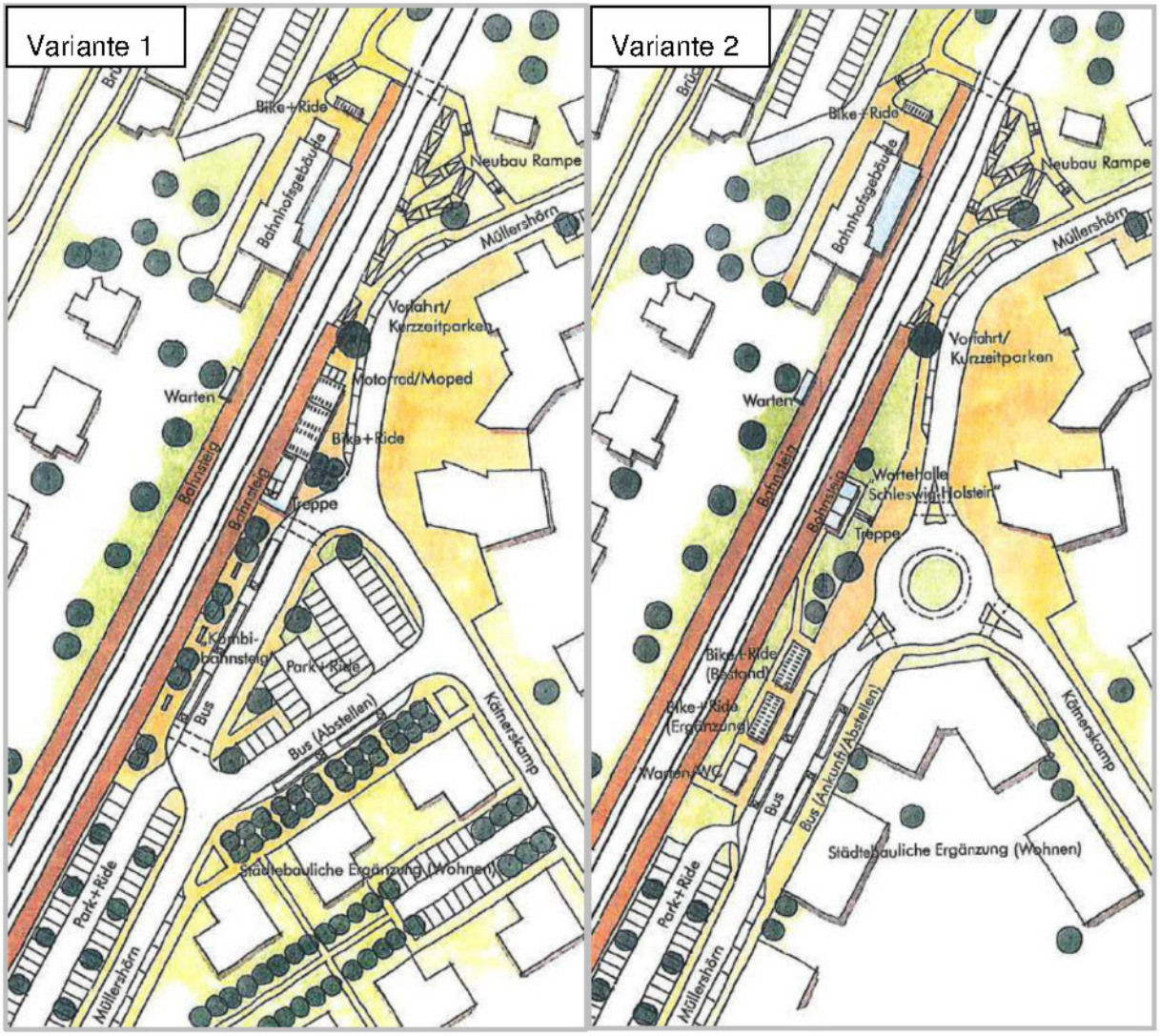


Abb. 6-2: Gegenüberstellung von 2 Gestaltungsvarianten des neuen Ortszentrums[11]

Durch die Neugestaltung werden folgende Ziele angestrebt:

- Verbesserung der Verknüpfung von ZOB, Park & Ride und Bahnhof
- Optimierung der Wegeverbindung hinsichtlich Laufstrecken und Sicherheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Städtebauliche Aufwertung

Die folgenden Bewertungen beziehen sich primär auf die verkehrlichen Aspekte welche sich aus den Vorgaben der Gestaltung und den erwarteten Verkehrsbelastungen ergeben.

[11] Quelle: Bahnhof Flintbek, Studie zur Erschließung und Verknüpfung; Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein Varianten 1 und 2; Stand: 02.03.2016

	Bestand	Variante 1	Variante 2
Platzbedarf	-	Flächenbedarf hoch; größere Verkehrsfläche	Flächenbedarf mittel, kompakte Gestaltung
Verkehrsablauf	keine Wendemöglichkeit; Leistungsfähigkeit gegeben; alle Fahrbeziehungen können mit weniger als 10 s Wartezeit abgewickelt werden	Wendemöglichkeit; Leistungsfähigkeit gegeben; alle Fahrbeziehungen können mit weniger als 10 s Wartezeit abgewickelt werden; erhöhter Verkehr durch P&R im Bereich des ZOB	Wendemöglichkeit; Leistungsfähigkeit gegeben; alle Fahrbeziehungen können mit weniger als 10 s Wartezeit abgewickelt werden
Aufenthaltsqualität	gering	gut	gut
Wegeverbindungen	keine Verknüpfung zwischen ZOB und Bahnhof; Verknüpfung zwischen Bushaltestelle "Bahnhof" mit Bahnhof und P&R gut	kurze Wege für Umsteiger aller Beziehungen; P&R teilweise besser erreichbar; Verbindung ZOB und Bahnhof sehr gut	kurze Wege für Umsteiger aller Beziehungen; Verbindung ZOB und Bahnhof sehr gut
Sicherheit Fußgänger / Radfahrer	Verbindung Bahnhof P&R ohne Fahrbahnquerung; Verbindung der Bushaltestelle "Bahnhof" am östlichen Fahrbahnrand mit Fahrbahnquerung	Verbindung Bahnhof, ZOB und P&R ohne Fahrbahnquerung	Verbindung Bahnhof, P&R ohne Fahrbahnquerung; Verbindung der Bushaltestelle "Bahnhof" am östlichen Fahrbahnrand mit Fahrbahnquerung
Anbindung Bahnsteig - Fahrtrichtung Süd (Neumünster)	Anbindung über nördlich gelegenen Fußgängertunnel	Anbindung über nördlich gelegenen Fußgängertunnel	Anbindung über nördlich gelegenen Fußgängertunnel
Anzahl Busstellplätze	Halt am Fahrbahnrand, keine Stellplätze nötig	Abstellen am östlichen Fahrbahnrand möglich, gemäß derzeitigem Busbetrieb ausreichend dimensioniert (Ortsbus mit 30 min Takt sowie Regionalbusse in 30 min oder 60 min Takt)	Abstellen am östlichen Fahrbahnrand möglich, gemäß derzeitigem Busbetrieb ausreichend dimensioniert (Ortsbus mit 30 min Takt sowie Regionalbusse in 30 min oder 60 min Takt)

Tabelle 6-1: Vergleich der Neugestaltung Bahnhof - ZOB

6.4 Empfehlung Neugestaltung Bahnhof und ZOB

Beide gewählten Varianten bieten eine gute Gestaltung der neuen Verknüpfung von ZOB und Bahnhof. Primärer Unterschied ist die Gestaltung des Knotenpunktes Müllershörn/ Kätnerskamp als dreiarmiger Knotenpunkt in Variante 1 bzw. als Kreisverkehr in Variante 2. Beide Knotenpunktformen können den Verkehr abwickeln und bieten gute Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer. In Variante 1 wird dabei empfohlen die Führung des Verkehrs entgegen dem Uhrzeigersinn im Einbahnstraßenbetrieb um die P&R Fläche zu leiten.

Neben der Führung der Verkehre besteht der Unterschied vorrangig darin, dass in Variante 1 eine P&R Fläche im Bereich des ZOB eingegliedert ist. Dies verbessert die Wegeverbindung für einige Nutzer, erhöht aber insgesamt den Verkehr im Bereich des Kätnerskamp sowie des nördlichen Armes der Straße Müllershörn. In Hinblick auf die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer wird dies als ungünstig bewertet. Die gewählte Gestaltung erhöht außerdem die versiegelte Fläche für den fließenden und ruhenden Verkehr und ist in Hinblick auf die Gestaltung eines Ortszentrums mit hoher Aufenthaltsqualität nachteilig.

Generell ist aus verkehrlicher Sicht die Anlage eines Kreisverkehrs nicht erforderlich, ermöglicht es jedoch dem Busverkehr sowie anderen Verkehrsteilnehmern ungestört zu wenden. Zur Gewährleistung aller Abbiegebeziehungen, besonders für Busse, sollten dabei die Mindestmaße eines kleinen Kreisverkehrs erfüllt werden (insbesondere der Außendurchmesser von mindestens 26 m). Alternativ ist eine Gestaltung entsprechend der Variante 1 möglich, jedoch sollte die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, die innenliegende Fläche nicht als Verkehrsfläche des Kfz auszuführen.

Die Wahl der Lage und Anzahl der Haltepositionen für Busse kann entsprechend der Varianten beibehalten werden (Summe der Stellplätze für Ausstieg, Einstieg und Warteposition: **4** bis 5).

Um die Attraktivität der Nutzung der öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten, sollte die bestehende Anzahl an P&R- Stellplätzen südwestlich des geplanten ZOB jedoch in der jetzigen Größenordnung (Summe aus Längs- und Querparkständen ca. 60) beibehalten werden, auch wenn die Auslastung derzeit bei unter 70% liegt.

Ein bestehendes Problem bei der gewählten Anordnung des ZOB bleibt die Anbindung des westlichen Bahnsteigs in Richtung Neumünster, welcher nur über eine lange Wegeverbindung über die bestehende Unterführung angeschlossen wird. Eine Gestaltung einer neuen, besser gelegenen Querung wird aufgrund der Verknüpfung mit der Deutschen Bahn und den damit verbundenen finanziellen und zeitlichen Aufwendungen als nicht realisierbar angesehen.

7 Anpassung der Fußgängerunterführung am Bahnhof

7.1 Grundlagen Fußgängerunterführung

Am Bahnhof in Flintbek befindet sich eine Fußgängerunterführung, die die Brückenstraße (bzw. das Bahnhofsgebäude) im Westen der Gleisanlage mit der Straße Müllershörn im Osten der Gleisanlage verbindet. Primäre Funktion ist außerdem die Anbindung des Ortsteils Voorde mit dem Zentrum Flintbeks. Im Folgenden wird diese Fußgängerunterführung auf Mängel überprüft. Dabei werden folgende Kriterien betrachtet:

1. Fußgängerfreundlichkeit
2. Gemeinsame Führung Fußgänger und Fahrradverkehrs
3. Gestaltung

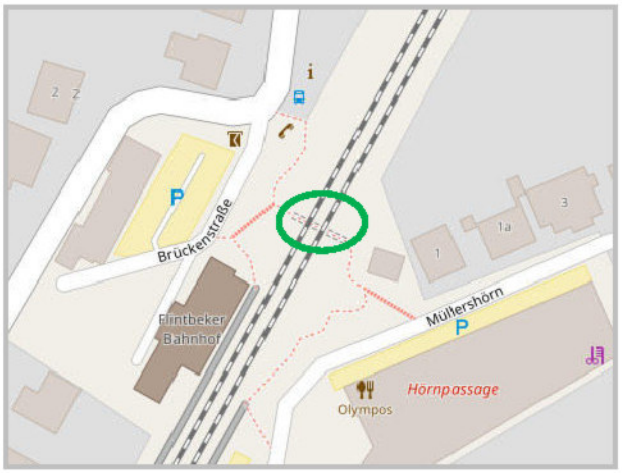


Abb. 7-1: Lage der Fußgängerunterführung am Bahnhof Flintbek

7.2 Bestandsaufnahme

Die Unterführung hat eine Breite von ca. 2,40 m und eine Höhe von ca. 2,30 m. Das Bauwerk ist ca. 12 m lang und verbindet den Ortsteil Voorde mit dem Zentrum Flintbeks.

Der Bestand wird auf Basis einer Ortsbegehung und der Aufnahmen relevanter Kenngrößen wie Rampengestaltung, verfügbare Breite, Barrierefreiheit und Beleuchtung ausgewertet und es werden Vorschläge zur Verbesserung des Zustandes unterbreitet. Gegebenenfalls sind einfache bauliche Maßnahmen möglich, welche den Zustand für die Nutzer spürbar verbessern. Alternativ sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, die abweichenden Gestaltungsanforderungen des Fuß- und Radverkehrs zuverlässig zu vereinen.

Abb. 7-2: Bestandssituation der Anbindung an die Unterführung (Ostseite)

Abb. 7-3: Bestandssituation der Anbindung an die Unterführung (Westseite)

Die Nutzung der Unterführung für Radfahrer ist derzeit untersagt, da der vorhandene Raum eine sichere Führung beider Verkehrsteilnehmer nicht ermöglicht.

Die Zuwegung erfolgt derzeit über Treppen beidseits der Unterführung in Verbindung mit einer Rampengestaltung welche die barrierefreie Nutzung ermöglichen soll. Die Gestaltung der Rampen ist als ungünstig zu bewerten, da die Längsneigung für mobilitätseingeschränkter Personen nicht geeignet ist.

7.3 Empfehlung zur Gestaltung der Unterführung

Um die Möglichkeit der Nutzung zu verbessern, wird eine Anpassung der Führung gemäß der Varianten 1 und 2 (siehe Abb. 6-2) befürwortet. Hierbei ist die direkte Anbindung zwischen ZOB und Unterführung gewährleistet und eine gutes Angebot für mobilitätseingeschränkte Nutzer geschaffen. Dabei ist auf eine maximale Längsneigung der Rampen von 6 % mit entsprechenden Zwischenpodesten (Mindestlänge 1,5 m nach 6 m Rampe) zu achten. Außerdem darf in der Verlängerung einer Rampe keine abwärtsführende Treppe angeordnet werden (siehe „Leitfaden Barrierefreies Bauen“ des BMUB).

Aufgrund dieser Einschränkungen ist es nicht möglich, eine durchgängige Rampe (mit Zwischenpodesten) parallel zur Bahntrasse bis zur Unterführung zu errichten. Zwischen östlichen Bahnsteig und Unterführung muss auf einer Länge von ca. 45 m eine Höhendifferenz von ca. 4,5 m überwunden werden. Bei regelkonformer Gestaltung müsste die Rampe bei der zulässigen Längsneigung von 6 % und einer Anordnung von 6 m Rampe, gefolgt von 1,5 m Podest, eine Gesamtlänge von ca. 94 m aufweisen. Dies ist lediglich durch die unter Abb. 7.4 dargestellte Verschachtelung der Rampen möglich. Trotz der regelkonformen Gestaltung besteht bei der angepassten Variante das Problem, dass die große Länge der Gefällestrecke besonders für Rollstuhlfahrer nicht sicher genutzt werden kann. Um den tatsächlichen Nutzbarkeit zu verbessern wird alternativ vorgeschlagen, auf die Gestaltung einer Rampe zu verzichten und einen Fahrstuhl sowohl westlich als auch östlich der Unterführung zu errichten.

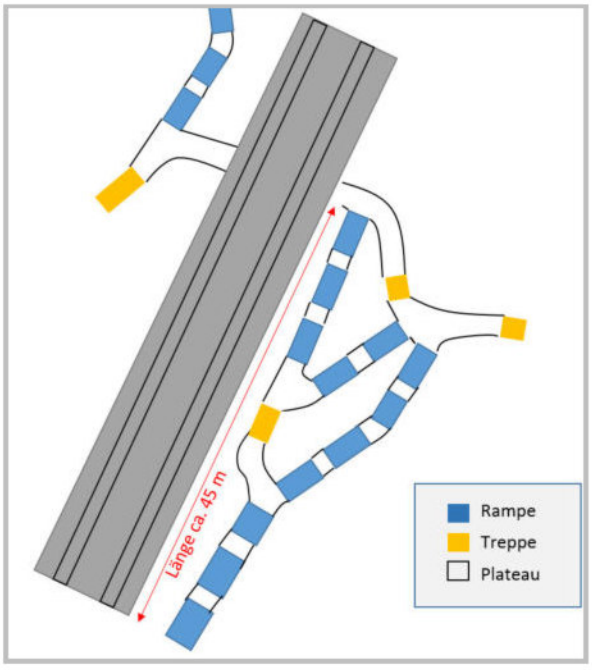


Abb. 7-4: Gestaltung der Zuführung der Unterführung

Um die Nutzung für alle Teilnehmer möglichst angenehm zu gestalten, sind alle Bereiche gut auszuleuchten und die Behinderung der Übersicht durch hohe Bepflanzung zu vermeiden.

Die Anpassung des Bauwerks selbst wird nicht angestrebt, da dies aus finanzieller Sicht nicht zu realisieren scheint.

Weiterhin besteht der Schwerpunkt der unverträglichen Radverkehrsführung. Aus Gründen der Sicherheit kann die Freigabe der Unterführung für die Radfahrer nicht erfolgen. Die Breite der Unterführung ermöglicht keinen Zweirichtungs- Radverkehr in Kombination mit der Fußgängerführung. Die einzige Möglichkeit wäre weiterhin das Absteigen der Radfahrer bzw. die Umfahrung über den Eiderkamp.

8 Verlagerung des Markant-Marktes und der Ansiedlung eines Discounters an den Eiderkamp

8.1 Grundlagen Verlagerung Markant

Im Zusammengang mit der Umgestaltung des „neuen“ Ortszentrums sollen die Flächen neu gestaltet werden. Im Zuge dieser Umgestaltung wird der Standort des Famila-Marktes auf die südliche Seite des Eiderkamps verlagert und zusammen mit einem neuen Discounters (Aldi) aufgebaut. Im Rahmen dieser veränderten Verkehrserzeugung sind die verkehrlichen Auswirkungen der Maßnahme mit den resultierenden Einflüssen auf alle betroffenen Verkehrsarten darzustellen und zu bewerten.

Um das Verkehrsgeschehen aussagekräftig bewerten zu können, wurden hierzu folgende Bearbeitungsschritte vorgenommen:

- Verkehrszählung am bestehenden Knotenpunkt Eiderkamp/ Müllershörn (siehe Anlage 1)
- Prognose der Verkehrserzeugung von Famila und Aldi anhand der erhobenen Verkehrszahlen des bestehenden Famila-Marktes sowie Berechnungen nach VER_BAU (Bosserhoff)
- Prognose der Knotenströme des neuen Knotenpunktes zum Anschluss an den Eiderkamp
- Konzeptionelle Ausarbeitung möglicher Anschlussformen des Knotenpunktes unter Berücksichtigung der bestehenden Rahmenbedingungen wie der Straße Müllershörn, der anliegenden Brückenanlage, den auftretenden Verkehrsbelastungen sowie der räumlichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen
- Leistungsfähigkeitsberechnung des Knotenpunktes
- Vorschlag zur Gestaltung des Knotenpunktes unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs sowie der Schulwegsicherheit

8.2 Verkehrserzeugung des neuen Standorts von Markant

Gemäß Aussagen der Betreiber wird der derzeitige Famila mit den dazugehörigen Geschäften von ca. 280.000 Kunden jährlich besucht. Für den neuen Standort ist eine Steigerung der Kundenzahl auf ca. 310.000 Besucher zu erwarten. Bei Gleichverteilung der Besucherzahl auf alle Öffnungstage (6 von 7 Tages je Woche) ergibt dies im Mittel eine tägliche Zahl von ca. 990 Kunden.

Verkehrs-erzeuger	Verkaufs-fläche	Frequenz pro Tag	Anwesenheits-faktor der Beschäftigten	Anzahl Pers. bzw. Liefer. pro Tag	Anzahl Wege je Pers./ Liefer. pro Tag	Anteil MIV	Besetzungs-grad Fahrzeuge	MIV-Fahrten pro Tag
Beschäftigte	3.200 m²	1,50	0,85	41	2,5	70%	1,1	65
Kundenverkehr		31		992	2,0	70%	1,0	1.389
Wirtschafts-/ Lieferverkehr		0,20		4	2,0	100%		8
Beschäftigtenverkehr :								**65 Kfz-Fahrten**
Kundenverkehr :								**1.389 Kfz-Fahrten**
Wirtschafts-/Lieferverkehr (inklusive Schwerverkehr) gesamt :								**8 Kfz-Fahrten**
Schwerverkehr (25% des Wirtschafts - und Lieferverkehrs):								**2 Kfz-Fahrten**
Gesamtverkehr :								**1.462 Kfz-Fahrten**

Tabelle 8-1: Verkehrserzeugung des neuen Standorts von Markant [12]

Für die Spitzenstunden wird ein Anteil von bis zu 15 % am Tagesverkehr erwartet, wobei die Spätspitze im Allgemeinen die höheren Werte erreicht. In der Spitzenstunde ist hierbei lediglich der Kundenverkehr relevant, da weder die Beschäftigten eintreffen oder abfahren, noch die Wirtschafts- und Lieferfahrten erfolgen. In der Spätspitzenstunde wird daher eine Erzeugung von maximal 210 Kfz/ Fahrten im Querschnitt erwartet.

[12] Anmerkung zu „Frequenz pro Tag“: 1,5 Beschäftigte je 100 m² ; 31 Kunden je 100m² Verkaufsfläche; 0,20 Kfz-Lieferfahrten und Wirtschaftsverkehr je Beschäftigtem (SV-Anteil = 0,25)

8.3 Verkehrliche Erschließung von Markant

8.3.1 Räumliche Situation

Das neue Grundstück des Markant-Marktes wird über einen neuen Knotenarm am Knotenpunkt Eiderkamp/ Müllershörn angebunden. Bei der Wahl der Knotenpunktform sind verschiedene Faktoren zu berücksichtigen. Dabei ist die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten und die L 307 muss als übergeordnete Straße ihre Verbindungsfunktion behalten. Es muss eine sichere und direkte Führung aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet sein, wobei dabei besonders auch die Schulwegsicherheit zu berücksichtigen ist.

Im Folgenden werden drei Knotenpunktvarianten gegenübergestellt:

1. Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt
2. Signalisierter Knotenpunkt
3. Kleiner Kreisverkehr (Darstellung in 2 Varianten)

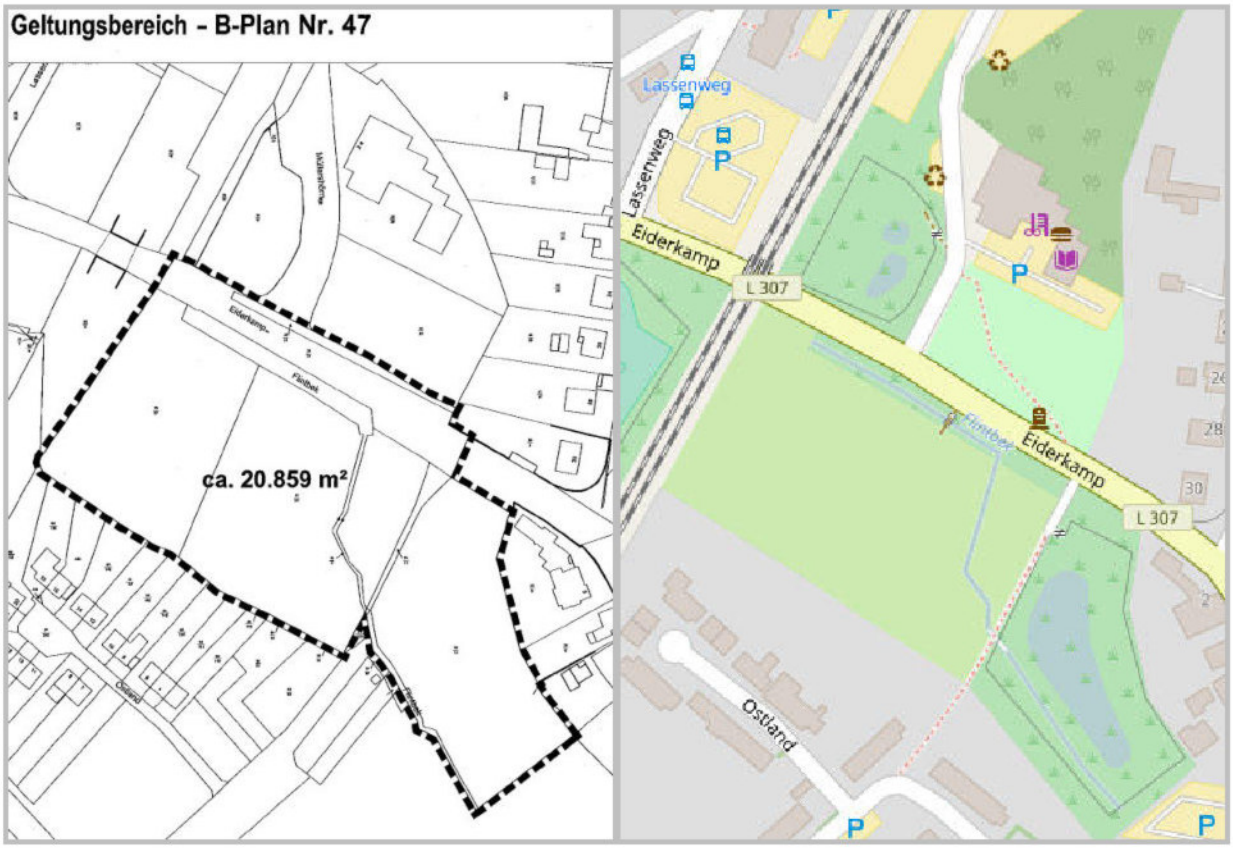


Tabelle 8-2: neuer Standort Markant

8.3.2 Knotenpunktvarianten der Anbindung von Markant

Abb. 8-1: Anbindung Markant – vorfahrtgeregelter Knotenpunkt

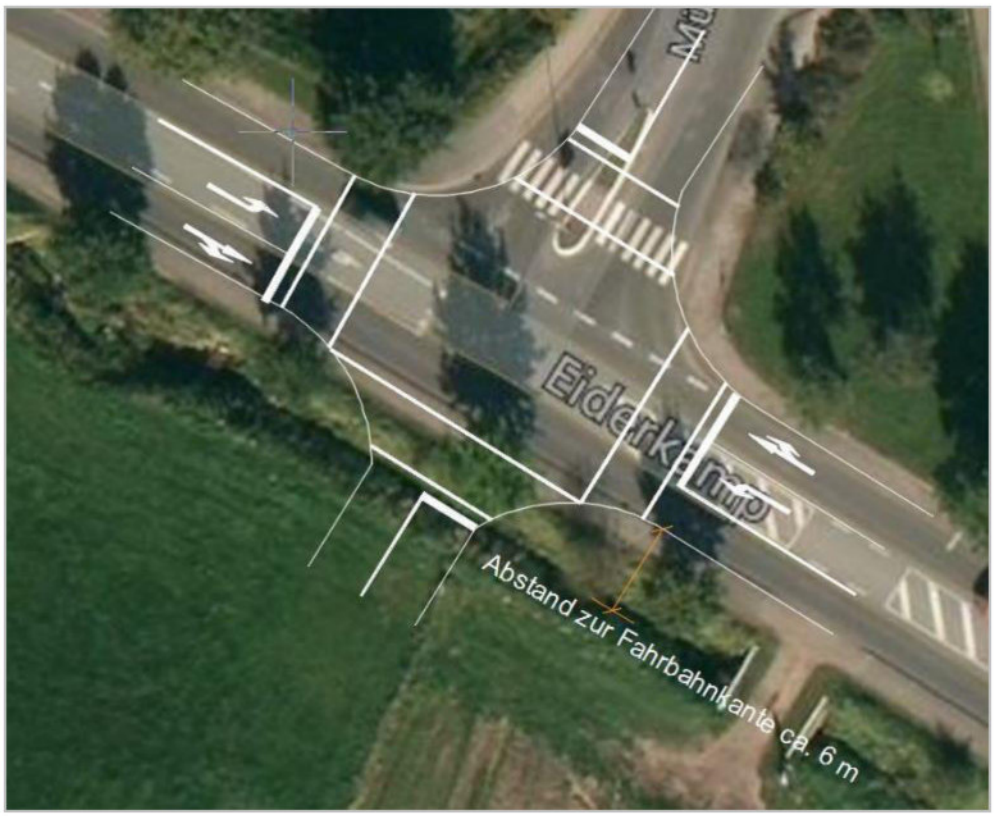


Abb. 8-2: Anbindung Markant – signalisierter Knotenpunkt

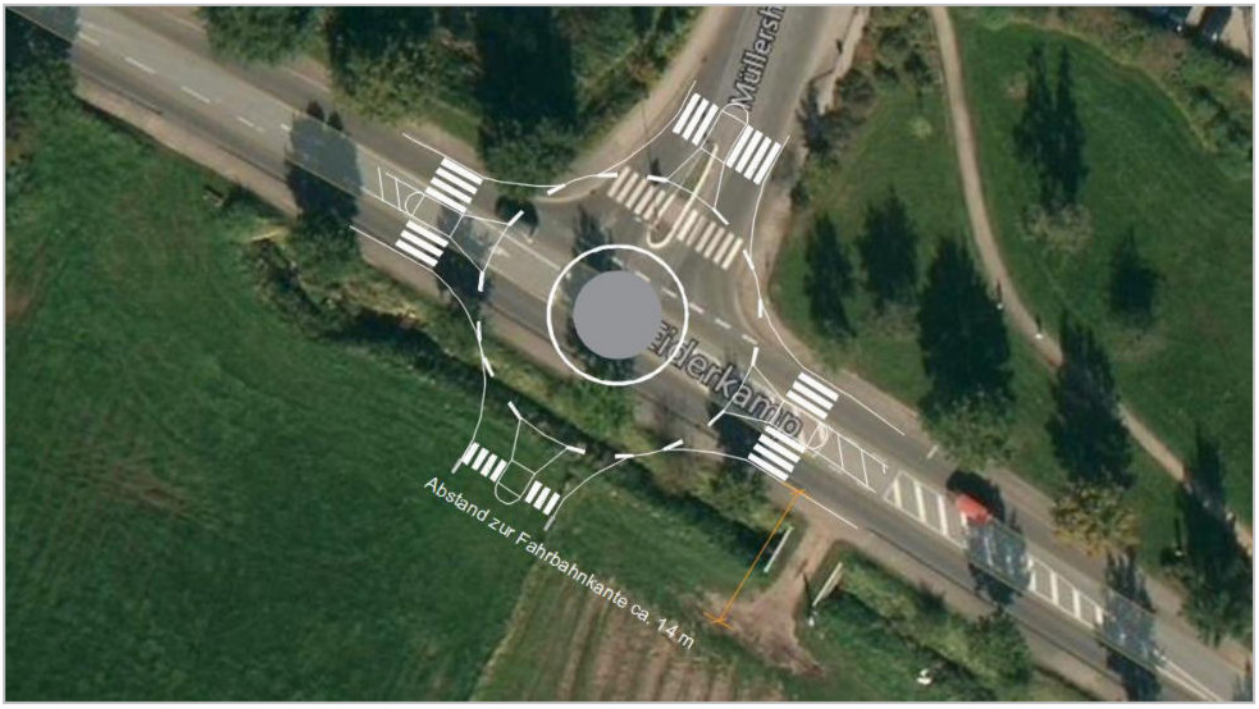


Abb. 8-3: Anbindung Markant – Kreisverkehr

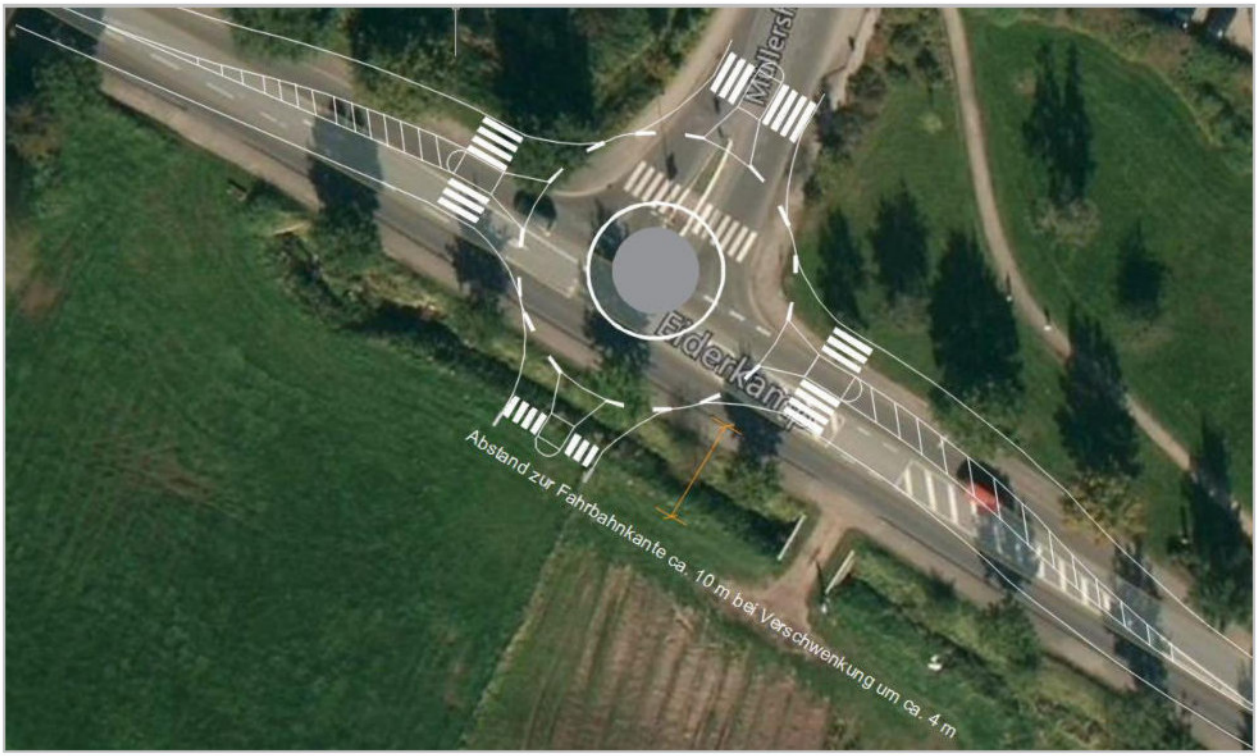


Abb. 8-4: Anbindung Markant – Kreisverkehr mit Verschwenkung der L 307 um 4 m

8.3.3 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsberechnung

Als Beurteilungskriterium der Leistungsfähigkeit für Knotenpunkte gilt die anhand der zu berechnenden **mittleren Wartezeiten** ableitbare Verkehrsqualität. Diese wird in 6 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von A bis F eingestuft, von denen A der bestmöglichen Verkehrsqualität entspricht. Gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) ist mindestens Qualitätsstufe D anzustreben.

Die Qualitätsstufen für **signalisierte Knotenpunkte** sind wie folgt definiert (der Wortlaut der Qualitätsstufen weicht an unsignalisierten Knotenpunkten etwas ab):

QSV A: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.

QSV B: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit.

QSV C: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen trifft im Kfz-Verkehr am der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.

QSV D: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.

QSV E: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.

QSV F: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Maßgebend für die Bewertung des gesamten Knotenpunktes ist jeweils der Strom bzw. Fahrstreifen mit der höchsten Wartezeit und der daraus abgeleiteten geringsten Verkehrsqualität.

QSV	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit t_W [s]	Fußgänger- und Radverkehr [1] maximale Wartezeit $t_{W,max}$ [s]
A	≤ 20	≤ 30
B	≤ 35	≤ 40
C	≤ 50	≤ 55
D	≤ 70	≤ 70
E	> 70	≤ 85
F	_ [2]	> 85 [3]

[1] Die Grenzwerte gelten für den Radverkehr auch, wenn er auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt wird.

[2] Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt (q > C).

[3] Die Grenze zwischen den QSV E und F ergibt sich aus dem in den RiLSA (2015) vorgegebenen Richtwert für die maximale Umlaufzeit von 90 s und der Mindestfreigabezeit von 5 s.

Abb. 8-5: Grenzwerte für die Qualitätsstufen an signalisierten Knotenpunkten (Quelle: HBS 2015; L4-6)

QSV	mittlere Wartezeit t_W [s]
A	≤ 10
B	≤ 20
C	≤ 30
D	≤ 45
E	> 45
F	_ [1]

[1] Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt ($q_i > C_i$).

Abb. 8-6: Grenzwerte für die Qualitätsstufen an unsignalisierten Knotenpunkten im Kfz-Verkehr (Quelle: HBS 2015; L5-4)

8.3.4 Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Knotenpunktvarianten

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit erfolgt jeweils nach HBS 2015 für die maßgebende Spitzenstunde des Bemessungsjahres 2030. Gemäß der Prognose ist in der Spätspitzenstunde in allen Fahrbeziehungen die größere Belastung zu erwarten.

Zusammenfassung der Leistungsfähigkeit - maßgebende Spitzenstunde - Nachmittagsspitzenstunde								
Ausbauvariante	Zufahrt		maßgebender Verkehrsstrom	mittl. Wartezeit [s]	Auslastung [%]	erforderliche Stauraumlänge [m]	QSV [-]	QSV Gesamtknoten [-]
vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Eiderkamp	West	Linksabbieger in Müllershörn	5,7	16%	< 20	A	D
	Markant	Süd	Linkseinbieger in Eiderkamp West	35,2	31%	< 30	D	
	Eiderkamp	Ost	Linksabbieger zu Markant	5,2	4%	< 20	A	
	Müllershörn	Nord	Linkseinbieger in Eiderkamp Ost	25,9	20%	< 30	C	
signalisierter Knotenpunkt	Eiderkamp	West	Linksabbieger in Müllershörn	20,8	27%	26	B	B
	Markant	Süd	Linkseinbieger in Eiderkamp West	20,4	25%	24	B	
	Eiderkamp	Ost	Linksabbieger zu Markant	19,1	7%	10	A	
	Müllershörn	Nord	Linkseinbieger in Eiderkamp Ost	24,3	41%	35	B	
Kreisverkehr	Eiderkamp	West		6,8	52%	< 20	A	A
	Markant	Süd		6	16%	< 10	A	
	Eiderkamp	Ost		6,4	44%	< 20	A	
	Müllershörn	Nord		5,8	21%	< 10	A	

Abb. 8-7: Zusammenfassung der Leistungsfähigkeitsberechnung – Bemessungsbelastung Nachmittagsspitze

8.3.5 Variantenvergleich der Anbindung von Markant

	vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	signalisierter Knotenpunkt	Kreisverkehr
Platzbedarf	gering	leicht erhöht	hoch
Allgemeiner Verkehrsablauf	leistungsfähig (QSV D)	leistungsfähig (QSV B)	leistungsfähig (QSV A)
mittlere Wartezeit der untergeordneten Ströme	25 - 35 s	ca. 20 - 30 s	< 10 s
mittlere Wartezeit der Hauptrichtung	< 10 s	ca. 15 - 25 s	< 10 s
Leistungsfähigkeitsreserven	gering	groß	mittel
direkte Fußgängerführung	schlecht	gut	mittel
Sicherheit Fußgänger / Radfahrer	schlecht	gut	gut

Tabelle 8-3: Variantenvergleiche – Anbindung Markant

Im Ergebnis des Variantenvergleichs lässt sich Folgendes festhalten:

- Alle Knotenpunktformen ermöglichen einen leistungsfähigen Verkehrsablauf, wobei die Reserven im Fall der Vorfahrtregelung gering ausfallen.
- Gegenüber der Gestaltung als vorfahrtgeregelter Knotenpunkt steigt der Platzbedarf für den signalisierten Knoten und besonders für den Kreisverkehr an. Um die Fläche des Markant-Marktes nicht zu sehr einzuschränken, kann eine Verschwenkung der Achse der Landesstraße gegebenenfalls im Fall des Baues eines Kreisverkehrs sinnvoll sein. Gegenüber einem signalisierten Knotenpunkt greift die Zu-/ Ausfahrt zu Markant bei der Gestaltung als Kreisverkehr (ohne Verschwenkung) ca. 8 m weiter in die Grundstücksfläche ein.
- Die Gestaltung als signalisierter Knotenpunkt bzw. als Kreisverkehr ermöglicht eine kurze und sichere Führung der Fußgänger auf eigenen Furten bzw. den Fußgängerüberwegen.
- In den Nebenzeiten und Nachtstunden ist eine Signalisierung des Knotenpunktes nicht erforderlich

8.3.6 Empfehlung zur Anbindung des Markant-Marktes

Aus verkehrlicher Sicht wird die Errichtung eines Kreisverkehrs empfohlen. Dies reduziert die Geschwindigkeit der aus Westen einfahrenden Fahrzeuge und ermöglicht allen Verkehrsteilnehmern ein zügiges Passieren ohne lange Wartezeiten.

Die Verschwenkung der L 307 ist aus verkehrlicher Sicht nicht von Deutung, sie schlägt sich jedoch in höherem Maße auf die Kosten der Maßnahme nieder.

In Bezug auf die Betriebs- und Instandhaltungskosten ist die Errichtung eines Kreisverkehrs ebenfalls empfehlenswert.

Gemäß Regelwerk ist jedoch auch der Ausbau eines vorfahrtgeregelten Knotenpunktes möglich, da für Neubaumaßnahmen die Gewährleistung der Qualitätsstufe D angesetzt ist und die Möglichkeit von möglichen kurzfristigen Überstauungen in Folge von Umleitungen oder besonders starker Einzelereignissen akzeptiert wird. Im diesem Fall ist die Führung und die Sicherheit der querenden Fußgänger jedoch mangelhaft.

9 Verkehrssituation im Zuge der Ortsdurchfahrt Landesstraße 307

9.1 Verkehrssituation L 307

Entsprechend der Aufgabenstellung ist der räumliche Verlauf der Ortsdurchfahrt im ersten Schritt auf Schwachstellen und Mängel zu prüfen. Im diesem Zuge wird eine Ortsbegehung durchgeführt und an relevanten Stellen die verfügbare Verkehrsfläche per Handaufmaß erhoben.

Es erfolgte die Prüfung grundsätzlicher Ansätze zur Ortsdurchfahrt auf der L 307 die das Verkehrsaufkommen, besonders den Durchgangsverkehr des Schwerverkehrs verringern können (Prüfung von Ausweichrouten, möglicher Änderung der Verkehrsführung oder der Beschilderung sowie punktuellen Anpassungsmaßnahmen im Straßennetz).

9.2 Notwenigkeit der Verkehrsverlagerung

Aufgrund der in Abschnitt 5 dargestellten Größenordnung des Durchgangsverkehrs (sowohl im Pkw- wie auch im Lkw-Verkehr), erscheint die zwingende Notwendigkeit von Verkehrsverlagerungsmaßnahmen nicht gegeben. Bei Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheit und der Lage von Flintbek im Netz zeigt sich außerdem, dass Fahrzeuge welche Ihren Weg durch Flintbek wählen, nur mit großem Aufwand eine alternative Route wählen können. Weder im Norden noch im Süden gibt es gut angebundene Alternativrouten.

Die Problematik des Durchgangsverkehrs zeigt sich primär dann, wenn es zu erheblichen Verkehrsstörungen auf der östlich gelegenen B 404 oder der westlich gelegenen A 215 kommt. Die Verkehrsanlagen können jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nicht für solche Störzustände ausgelegt werden.

Im Rahmen des geplanten Ausbaus der B 404 zur Autobahn werden die Belastungen der B 404 aufgrund der besseren Infrastruktur zunehmen. In diesem Zusammenhang ist es denkbar, dass die L 307 stärker als Verbindungsstraße zur A 215 genutzt wird. Dies ist jedoch nur zu erwarten, sollten die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes zwischen der B 404 (südlich von Kiel) und der A 210 (westlich von Kiel) die Neuverkehre nicht abwickeln können. Eine Prognose dieser potentiellen Zusatzbelastungen hängt von vielen Faktoren ab und deshalb zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Die Tatsache, dass die Straße Müllershörn täglich von ca. 250 Fahrzeugen als Durchfahrtstraße genutzt wird, kann als verträglich eingeordnet werden. Es kann unter anderem davon ausgegangen werden, dass ein Teil dieser Fahrten mit Zwischenhalt am Bahnhof stattfinden und aus diesem Grund nicht direkt dem Durchgangsverkehr zugeordnet werden müssten.

9.3 Führung des Rad- und Fußverkehrs in Längsrichtung

Die Führung der Radfahrer im Zuge der Ortsdurchfahrt Eiderkamp – Rosenberg – Dorfstraße erfolgt im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Eine Führung der Radfahrer im Seitenraum ist aufgrund der zu geringen Breite der Gehwege (<2 m) nicht möglich.

Eine Führung der Radfahrer mittels Radfahrstreifen auf der Fahrbahn ist aufgrund der Breite der Fahrbahn nicht möglich. Die erforderliche Mindestbreite eines einseitigen Radfahrstreifens beträgt 1,85 m, die erforderliche Breite der verbleibenden Fahrbahn muss Mindestens 5,5 m betragen. Dies ist bei den verfügbaren Breiten in Rosenberg und Dorfstraße von 6 - 7 m nicht möglich (vgl. ERA 2010).

Einzige Möglichkeit dem Radfahrer ein Angebot zu gewähren, ist die einseitige Markierung eines Radschutzstreifens mit einer Breite von Mindestens 1,25 m. Hiermit wird den Kfz verdeutlicht, dass Sie mit Radfahrern zu rechnen haben und diese gleichberechtigt die Fahrbahn nutzen. Die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens empfiehlt sich im Zuge der Steigungsstrecke der L 307 zwischen Hegereiterweg und Dorfstraße. Nachteil dies ist jedoch, dass bei einer verfügbaren Breite von ca. 6,20 m, die verbleibende Fahrbahnbreite lediglich 5 m beträgt und damit die Fahrzeuge aus Westen kommend bei Gegenverkehr permanent den Schutzstreifen befahren müssten.

Durch bauliche Maßnahmen oder Anpassungen der Markierung ist es nicht möglich, den Radfahrer ein sicheres Angebot im Verlauf der L 307 zu schaffen. Einzig die Markierung eines Schutzstreifens im Zuge der Steigungsstrecke Rosenberg – Dorfstraße kann die Toleranz gegenüber Radfahrer erhöhen, auch wenn damit objektiv gesehen kein Sicherheitsgewinn erreicht wird. Es wird Vorschlagen geeignete Routen im Nebennetz zu schaffen und damit den Radfahrer von der L 307 in das Nebennetz zu verlagern. Hierfür könnte eine Beschilderung verschiedener Routen mit Zielangaben eine geeignete Lösung bieten.

9.4 Querungsmöglichkeiten Fußgängervekehr – Barrierefreiheit

Im Verlauf der L 307 zwischen der Bahnquerung im Westen und dem Schönhorster Weg im Osten gibt es derzeit zwei gesicherte Querungsmöglichkeiten. Am Knotenpunkt Rosenberg/ Schlotfeldtsberg sowie im Bereich „Alter Schulweg“ können Fußgänger und Radfahrer die Fahrbahn sicher queren.

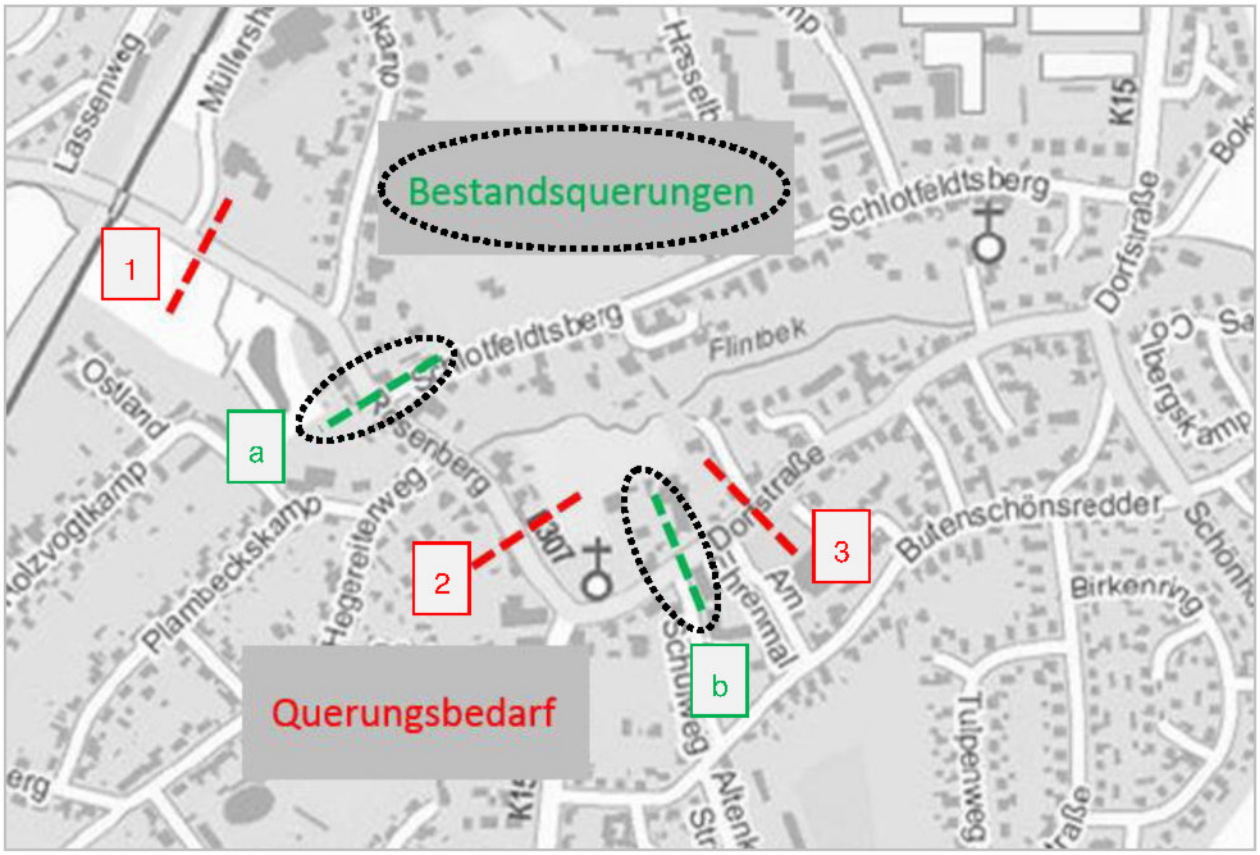


Abb. 9-1: Darstellung von Querungsstellen und möglichem Querungsbedarf

Auf Höhe der Baufläche (1) des neuen Markant Marktes wird es einen erhöhten Querungsbedarf geben. Durch den Neubau des Knotenpunktes wird hier eine neue Querungsmöglichkeit entstehen.

Im Bereich des Rosenbergs (2), zwischen den beiden Signalanlagen „Schlotfeldtsberg“ (a) und „Alter Schulweg“ (b) gibt es derzeit keine Möglichkeit eine sichere Querung vorzusehen. Des Weiteren gibt es für Kunden des Edeka Marktes (3) keine Möglichkeiten die Fahrbahn direkt gesichert zu queren. An beiden benannten Stellen ist die Fahrbahn zwischen 6,2 m und 6,7 m breit. Daneben ist beidseitig ein Fußweg mit einer Breite zwischen 1,5 m und 2 m angeordnet.

Abb. 9-2: Fahrbahnbreiten L 307

Abb. 9-3: Verkehrsbelastung - Rosenberg / Böhnhusener Weg – Prognose 2030

Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) gibt es verschiedene Möglichkeiten Querungshilfen anzuordnen.

Querungshilfen sind demnach notwendig, wenn

- ausgeprägter Querungsbedarf vorliegt bzw. regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern zu rechnen ist,
- die Verkehrsstärke mehr als 1000 Kfz/h im Querschnitt beträgt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt.

Gemäß der Anforderungen ist eine Anlage einer Querungshilfe aufgrund der Verkehrsbelastung nicht erforderlich (Prognose ergibt lediglich ca. 665 Kfz/h im Querschnitt) sondern lediglich aufgrund des erhöhten Querungsbedarfs.

Unter der Annahme der erwarteten Verkehrsbelastung von maximal 700 Kfz/h im Querschnitt sowie maximal 100 Fußgängern je Stunde ergeben sich die Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen wie folgt:

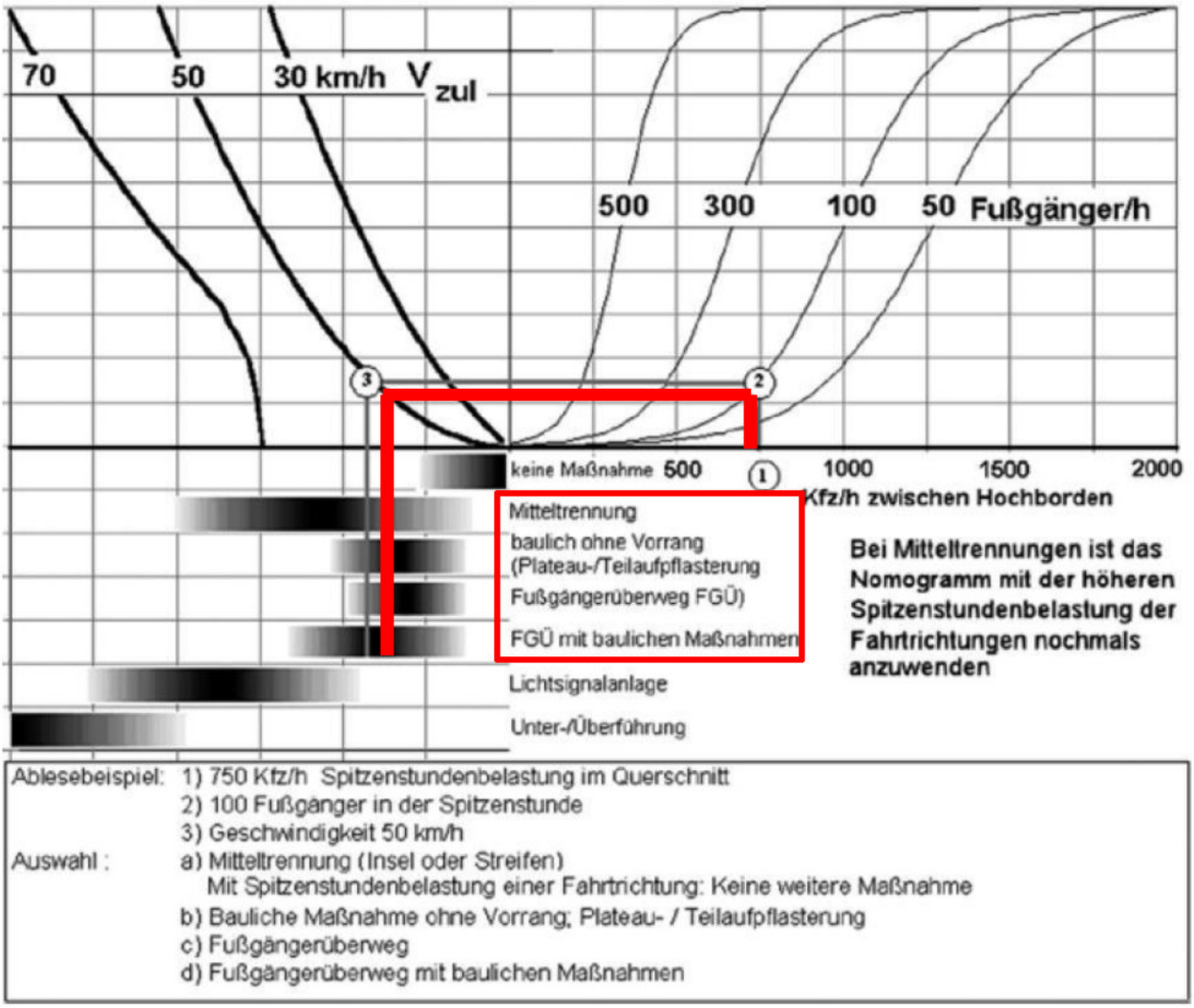


Abb. 9-4: Einsatzbereich von Überquerungsanlagen (Quelle: RASt 06; Bild 77)

- **Mitteltrennung**

  Um die Querung zu ermöglichen, kann eine Mittelinsel mit einer Breite von mindestens 2,00 m angeordnet werden. Um die Führung des Kfz-Verkehrs zu gewährleisten, muss zu beiden Seiten der Insel eine Breite von mindestens 3,00 m eingehalten werden. Insgesamt ergibt sich eine erforderliche Breite der Fahrbahn von 8 m.

  Sowohl im Bereich des Rosenbergs als auch vor dem Edeka-Markt sind weniger als 7 m Fahrbahn verfügbar. Da die Nebenanlagen ebenfalls lediglich mit Mindestmaßen zwischen 1,5 m und 2 m ausgeführt sind, kann keine Verbreiterung der Fahrbahn erfolgen. Eine punktuelle Verbreiterung der freistehenden Fläche gegenüber von Edeka wird aufgrund der Lage in der Kurve sowie der ungünstigen resultierenden Fahrgeometrie nicht empfohlen.

- **Baulich Gestaltung ohne Vorrang (Plateau-/ Teilaufpflasterung)**

  Die Gestaltung einer Aufpflasterung im Zuge der Landesstraße wird nicht als geeignetes Mittel eingeschätzt, da damit der Verkehrsfluss auch bei fehlendem Querungsbedarf stark beeinträchtigt wird.

- **Fußgängerüberweg**

  Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen ist eine Möglichkeit die Querung der Fußgänger zu gestalten. Hierbei müssen die Sichtbeziehungen auf die querenden Fußgänger sichergestellte werden, was an den dargestellten Standorten gegeben ist. Im Rahmen der erwarteten Verkehrsbelastungen im Kfz- und Fußgängerverkehr sind die erwarteten Einschränkungen für den Kfz-Verkehr als verträglich einzuschätzen. In der Straße „Rosenberg“ muss die Errichtung eines FGÜ gegeben falls aufgrund der Längsneigung im Detail geprüft werden.

- **FGÜ mit baulichen Maßnahmen**

  Weiterführende bauliche Maßnahmen in Verbindung mit einem Fußgängerüberweg sind nicht erforderlich.

Neben der Errichtung von Fußgängerüberwegen bietet sich nach RASt die Errichtung einer Fußgängersignalanlage an. Hiervon wird jedoch abgeraten, da erhöhte Wartezeiten für Fußgänger und den Kfz-Verkehr zu erwarten sind. Auch in Verbindung mit den auftretenden Verkehrsbelastungen gemäß RASt wird eine Fußgänger-Lichtsignalanlage nicht empfohlen.

Im Rahmen von Bordanpassungen und Umgestaltungen im Bestand ist die Gestaltung regelkonformer Absenkungen im Zuge des barrierefreien Bauens zu berücksichtigen. Dies wird ebenfalls für die Gestaltung von Haltestellen empfohlen.

10 Zusammenfassung und Empfehlungen

Im Rahmen des Gutachtens wurde eine Prognose der Verkehrsbelastungen in Flintbek für das Prognosejahr 2030 erstellt. Es zeigte sich, dass die Verkehrsbelastungen, auch in Zusammenhang mit geplanten Gebietseinwicklungen, steigen werden, das Straßennetz in seiner jetzigen Form diese Verkehre jedoch weiterhin aufnehmen kann.

Ortszentrum - ZOB

Das geplante Ortszentrum soll eine gute Verknüpfung zwischen Pkw, Bus und Bahn ermöglichen, dabei jedoch nur wenig Straßenraum in Anspruch nehmen. Die Gestaltung eines kompakten Straßenquerschnittes mit einem Kreisverkehr als Wendemöglichkeit am Knotenpunkt Müllershörn/ Kätnerskamp bietet hierfür eine gute Lösung, wobei die Querung der Fußgänger über die anliegenden Fußgängerüberwege in allen Knotenarmen gesichert ist.

Knotenpunkt Eiderkamp/ Müllershörn

Der angepasste Knotenpunkt, welcher im Rahmen der Verlagerung von Famila bzw. zukünftig Markant erforderlich ist, kann aus verkehrlicher Sicht in verschiedenen Ausbauformen gestaltet werden. Hierbei ergeben sich jeweils Vor- und Nachteile für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer und schlagen sich in deutlich veränderlichem Platzbedarf nieder. Aus verkehrlicher Sicht, in Verbindung mit einer guten Führung von Fußgängern, wird die Errichtung eines Kreisverkehrs vorgeschlagen, welches sich jedoch deutlich auf den erforderlichen Flächenbedarf auswirkt.

Ortsdurchfahrt L 307

Besonders aufgrund des begrenzten Straßenraumes gibt es auch weiterhin die bestehenden Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzungsgruppen. Die Gehwege entsprechen mit einer Breite von maximal 2 m nicht den derzeitigen Anforderung an barrierefreie Gestaltung der Nebenanlagen und auch die Straßenbreiten zwischen 6 m und 7 m im Zuge der Ortsdurchfahrt ermöglichen keine Umverteilung der verfügbaren Flächen zugunsten von Fußgängern oder Radfahrern. Die Schaffung von eigenen Radverkehrsanlagen wie Radwegen oder Radfahrstreifen ist im Zuge der Ortsdurchfahrt nicht möglich und auch die Markierung eines Radschutzstreifens kann die Situation nicht nachhaltig verbessern.

Querungsmöglichkeiten

Um die Barrierefreiheit des Straßenraumes zu erhöhen, sollten die Bordabsenkungen an die aktuellen Empfehlungen zum barrierefreien Bauen angepasst werden. Außerdem sollten an Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf Fußgängerüberwege bzw. Lichtsignalanlagen errichtet werden. Im direkten Knotenpunktsbereich Rosenberg/ Kätnerskamp sowie Rosenberg/ Böhnhusener Weg können aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen keine Fußgängerquerungen über die L 307 angelegt werden. Im Bereich des Edeka-Marktes (Dorfstraße) empfiehlt sich die Schaffung einer neuen Querung.

Es wird empfohlen die Signalanlage Rosenberg/ Schlotfeldtsberg in Bezug auf vorhandenes Optimierungspotential der Steuerung zu untersuchen.

Aufgestellt:

Hamburg, 29. Mai 2017

Dorsch Gruppe
BDC
Ingenieurgesellschaft mbH
Osterbekstraße 90 c • 22083 Hamburg

i.A. Tobias Kraxenberger
Projektingenieur

i. V. Kristian Bock
Abteilungsleiter Verkehrsplanung/-technik

Auswertung Knotenstromerhebung

Anlage 1.1

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Zählstelle: KP 1 - Eiderkamp / Müllershörn

Nord	**Müllershörn**
Ost	**Eiderkamp Ost**
Süd	-
West	**Eiderkamp West**

KP-Zufahrt	Nord	Müllershörn																		
Fz-Strom	LA	Eiderkamp Ost					GF	---- Knotenarm entfällt ----					RA	Eiderkamp West					KP-Zufahrt	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15	0	**1**	0	0	0	**1**						**0**	0	**10**	0	1	0	**11**	12	67
06.15 - 06.30	0	**1**	0	0	0	**1**						**0**	0	**12**	0	0	0	**12**	13	87
06.30 - 06.45	0	**2**	0	0	0	**2**						**0**	0	**16**	0	1	0	**17**	19	100
06.45 - 07.00	0	**3**	0	1	0	**4**						**0**	0	**18**	0	1	0	**19**	23	115
07.00 - 07.15	0	**3**	0	0	0	**3**						**0**	0	**27**	0	2	0	**29**	32	123
07.15 - 07.30	0	**3**	0	0	0	**3**						**0**	0	**23**	0	0	0	**23**	26	114
07.30 - 07.45	0	**4**	0	0	0	**4**						**0**	0	**25**	3	1	1	**30**	34	108
07.45 - 08.00	0	**5**	1	0	0	**6**						**0**	0	**20**	1	2	2	**25**	31	91
08.00 - 08.15	0	**1**	0	0	0	**1**						**0**	0	**20**	1	1	0	**22**	23	82
08.15 - 08.30	0	**4**	1	0	0	**5**						**0**	0	**13**	1	0	1	**15**	20	79
08.30 - 08.45	0	**2**	0	0	1	**3**						**0**	0	**13**	0	1	0	**14**	17	77
08.45 - 09.00	0	**2**	0	0	1	**3**						**0**	0	**15**	3	0	1	**19**	22	79
09.00 - 09.15	0	**5**	0	0	0	**5**						**0**	0	**15**	0	^1	0	**15**	20	78
09.15 - 09.30	0	**5**	0	0	0	**5**						**0**	0	**13**	0	0	0	**13**	18	
09.30 - 09.45	0	**6**	0	0	0	**6**						**0**	0	**12**	0	1	0	**13**	19	
09.45 - 10.00	0	**8**	0	0	0	**8**						**0**	0	**11**	0	1	1	**13**	21	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr	**0**	**55**	**2**	**1**	**2**	**60**						**0**	**0**	**263**	**9**	**12**	**6**	**290**	**350**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	91,7%	3,3%	1,7%	3,3%	**100,0%**						**0,0%**	0,0%	90,7%	3,1%	4,1%	2,1%	**100,0%**	**123**	35,1%
15.00 - 15.15	0	**4**	0	0	0	**4**						**0**	0	**10**	0	0	0	**10**	14	83
15.15 - 15.30	0	**8**	0	0	0	**8**						**0**	0	**13**	1	1	0	**15**	23	96
15.30 - 15.45	0	**6**	1	0	0	**7**						**0**	0	**15**	1	0	0	**16**	23	106
15.45 - 16.00	0	**5**	0	0	0	**5**						**0**	0	**16**	1	1	0	**18**	23	112
16.00 - 16.15	0	**7**	0	0	0	**7**						**0**	0	**18**	2	0	0	**20**	27	121
16.15 - 16.30	0	**7**	0	0	0	**7**						**0**	0	**22**	1	1	2	**26**	33	126
16.30 - 16.45	0	**12**	0	0	0	**12**						**0**	0	**16**	0	0	1	**17**	29	120
16.45 - 17.00	0	**13**	0	0	0	**13**						**0**	0	**17**	0	1	1	**19**	32	123
17.00 - 17.15	0	**11**	1	0	0	**12**						**0**	0	**19**	0	0	1	**20**	32	137
17.15 - 17.30	0	**9**	0	0	0	**9**						**0**	0	**16**	1	1	0	**18**	27	130
17.30 - 17.45	0	**10**	0	0	0	**10**						**0**	0	**22**	0	0	0	**22**	32	133
17.45 - 18.00	0	**14**	1	0	0	**15**						**0**	0	**27**	0	1	3	**31**	46	130
18.00 - 18.15	0	**10**	0	0	0	**10**						**0**	0	**14**	1	0	0	**15**	25	117
18.15 - 18.30	0	**7**	0	0	0	**7**						**0**	0	**22**	0	1	0	**23**	30	
18.30 - 18.45	0	**9**	0	0	0	**9**						**0**	0	**20**	0	0	0	**20**	29	
18.45 - 19.00	0	**8**	0	0	0	**8**						**0**	0	**22**	2	1	0	**25**	33	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr	**0**	**140**	**3**	**0**	**0**	**143**						**0**	**0**	**289**	**10**	**8**	**8**	**315**	**458**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	97,9%	2,1%	0,0%	0,0%	**100,0%**						**0,0%**	0,0%	91,7%	3,2%	2,5%	2,5%	**100,0%**	**137**	29,9%

Auswertung Knotenstromerhebung

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Anlage 1.2

Zählstelle: KP 1 - Eiderkamp / Müllershörn

KP-Zufahrt	Ost	Eiderkamp Ost																		
Fz-Strom	**LA**	---- Knotenarm entfällt ----					**GF**	Eiderkamp West					**RA**	Müllershörn					**KP-Zufahrt**	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15						**0**	0	**69**	0	0	5	**74**	0	**2**	0	0	0	**2**	76	294
06.15 - 06.30						**0**	0	**46**	3	1	2	**52**	0	**1**	0	0	0	**1**	53	303
06.30 - 06.45						**0**	0	**73**	0	0	3	**76**	0	**3**	0	0	0	**3**	79	338
06.45 - 07.00						**0**	0	**76**	4	0	1	**81**	0	**5**	0	0	0	**5**	86	359
07.00 - 07.15						**0**	0	**77**	1	0	5	**83**	0	**2**	0	0	0	**2**	85	369
07.15 - 07.30						**0**	0	**80**	1	0	2	**83**	0	**5**	0	0	0	**5**	88	367
07.30 - 07.45						**0**	0	**85**	3	0	3	**91**	0	**8**	1	0	0	**9**	100	347
07.45 - 08.00						**0**	0	**85**	1	0	2	**88**	0	**6**	1	0	1	**8**	96	321
08.00 - 08.15						**0**	0	**75**	2	0	0	**77**	0	**5**	1	0	0	**6**	83	297
08.15 - 08.30						**0**	0	**61**	5	0	1	**67**	0	**0**	0	0	1	**1**	68	276
08.30 - 08.45						**0**	0	**67**	2	0	3	**72**	0	**2**	0	0	0	**2**	74	260
08.45 - 09.00						**0**	0	**61**	1	0	5	**67**	0	**5**	0	0	0	**5**	72	239
09.00 - 09.15						**0**	0	**55**	0	0	1	**56**	0	**6**	0	0	0	**6**	62	231
09.15 - 09.30						**0**	0	**39**	1	0	3	**43**	0	**9**	0	0	0	**9**	52	
09.30 - 09.45						**0**	0	**44**	2	0	1	**47**	0	**6**	0	0	0	**6**	53	
09.45 - 10.00						**0**	0	**54**	3	0	0	**57**	0	**7**	0	0	0	**7**	64	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr						**0**	**0**	**1.047**	**29**	**1**	**37**	**1.114**	**0**	**72**	**3**	**0**	**2**	**77**	**1.191**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**	0,0%	94,0%	2,6%	0,1%	3,3%	**100,0%**	0,0%	93,5%	3,9%	0,0%	2,6%	**100,0%**	**369**	31,0%
15.00 - 15.15						**0**	0	**52**	2	0	4	**58**	0	**4**	0	0	0	**4**	62	261
15.15 - 15.30						**0**	1	**66**	6	0	3	**76**	0	**5**	1	0	0	**6**	82	251
15.30 - 15.45						**0**	0	**45**	1	0	2	**48**	0	**7**	1	0	0	**8**	56	258
15.45 - 16.00						**0**	0	**55**	1	0	0	**56**	0	**5**	0	0	0	**5**	61	281
16.00 - 16.15						**0**	0	**43**	5	0	0	**48**	0	**3**	1	0	0	**4**	52	301
16.15 - 16.30						**0**	0	**70**	8	0	1	**79**	0	**9**	0	0	1	**10**	89	352
16.30 - 16.45						**0**	1	**64**	3	0	0	**68**	0	**8**	3	0	0	**11**	79	334
16.45 - 17.00						**0**	0	**70**	3	0	1	**74**	0	**7**	0	0	0	**7**	81	327
17.00 - 17.15						**0**	0	**88**	8	0	0	**96**	0	**6**	1	0	0	**7**	103	325
17.15 - 17.30						**0**	0	**61**	2	0	0	**63**	0	**8**	0	0	0	**8**	71	330
17.30 - 17.45						**0**	0	**64**	1	0	0	**65**	0	**6**	1	0	0	**7**	72	323
17.45 - 18.00						**0**	0	**68**	4	0	0	**72**	0	**7**	0	0	0	**7**	79	313
18.00 - 18.15						**0**	0	**93**	3	0	4	**100**	0	**8**	0	0	0	**8**	108	299
18.15 - 18.30						**0**	0	**56**	3	0	0	**59**	0	**5**	0	0	0	**5**	64	
18.30 - 18.45						**0**	0	**55**	0	0	1	**56**	0	**6**	0	0	0	**6**	62	
18.45 - 19.00						**0**	0	**57**	2	0	0	**59**	0	**5**	1	0	0	**6**	65	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr						**0**	**2**	**1.007**	**52**	**0**	**16**	**1.077**	**0**	**99**	**9**	**0**	**1**	**109**	**1.186**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**	0,2%	93,5%	4,8%	0,0%	1,5%	**100,0%**	0,0%	90,8%	8,3%	0,0%	0,9%	**100,0%**	**352**	29,7%

Auswertung Knotenstromerhebung

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Anlage 1.3

Zählstelle: KP 1 - Eiderkamp / Müllershörn

KP-Zufahrt	Süd	---- Knotenarm entfällt ----																		
Fz-Strom	**LA**	Eiderkamp West					**GF**	Müllershörn					**RA**	Eiderkamp Ost					**KP-Zufahrt**	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15						**0**						**0**						**0**	0	0
06.15 - 06.30						**0**						**0**						**0**	0	0
06.30 - 06.45						**0**						**0**						**0**	0	0
06.45 - 07.00						**0**						**0**						**0**	0	0
07.00 - 07.15						**0**						**0**						**0**	0	0
07.15 - 07.30						**0**						**0**						**0**	0	0
07.30 - 07.45						**0**						**0**						**0**	0	0
07.45 - 08.00						**0**						**0**						**0**	0	0
08.00 - 08.15						**0**						**0**						**0**	0	0
08.15 - 08.30						**0**						**0**						**0**	0	0
08.30 - 08.45						**0**						**0**						**0**	0	0
08.45 - 09.00						**0**						**0**						**0**	0	0
09.00 - 09.15						**0**						**0**						**0**	0	0
09.15 - 09.30						**0**						**0**						**0**	0	
09.30 - 09.45						**0**						**0**						**0**	0	
09.45 - 10.00						**0**						**0**						**0**	0	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr						**0**						**0**						**0**	**0**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**						**0,0%**						**0,0%**	**0**	
15.00 - 15.15						**0**						**0**						**0**	0	0
15.15 - 15.30						**0**						**0**						**0**	0	0
15.30 - 15.45						**0**						**0**						**0**	0	0
15.45 - 16.00						**0**						**0**						**0**	0	0
16.00 - 16.15						**0**						**0**						**0**	0	0
16.15 - 16.30						**0**						**0**						**0**	0	0
16.30 - 16.45						**0**						**0**						**0**	0	0
16.45 - 17.00						**0**						**0**						**0**	0	0
17.00 - 17.15						**0**						**0**						**0**	0	0
17.15 - 17.30						**0**						**0**						**0**	0	0
17.30 - 17.45						**0**						**0**						**0**	0	0
17.45 - 18.00						**0**						**0**						**0**	0	0
18.00 - 18.15						**0**						**0**						**0**	0	0
18.15 - 18.30						**0**						**0**						**0**	0	
18.30 - 18.45						**0**						**0**						**0**	0	
18.45 - 19.00						**0**						**0**						**0**	0	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr						**0**						**0**						**0**	**0**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**						**0,0%**						**0,0%**	**0**	

Auswertung Knotenstromerhebung

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Anlage 1.4

Zählstelle: KP 1 - Eiderkamp / Müllershörn

KP-Zufahrt	West	Eiderkamp West																		
Fz-Strom	LA	Müllershörn					GF	Eiderkamp Ost					RA	---- Knotenarm entfällt ----					KP-Zufahrt	
Zeit	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw/Lz	Summe Kfz	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw/Lz	Summe Kfz	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw/Lz	Summe Kfz	Summe Kfz	Gleitende Spitzenstd.
06.00 - 06.15	0	1	0	0	0	1	0	12	0	0	2	14						0	15	108
06.15 - 06.30	0	2	0	0	0	2	0	18	2	1	4	25						0	27	148
06.30 - 06.45	0	8	2	0	0	10	0	16	2	0	2	20						0	30	187
06.45 - 07.00	0	11	0	0	1	12	0	21	1	1	1	24						0	36	233
07.00 - 07.15	0	16	1	0	0	17	0	32	0	2	4	38						0	55	268
07.15 - 07.30	0	17	1	0	1	19	0	42	1	1	3	47						0	66	298
07.30 - 07.45	0	18	0	0	1	19	0	49	3	0	5	57						0	76	312
07.45 - 08.00	0	20	1	0	0	21	0	43	2	1	4	50						0	71	312
08.00 - 08.15	0	20	2	0	0	22	0	57	5	0	1	63						0	85	310
08.15 - 08.30	0	12	4	0	0	16	0	58	2	1	3	64						0	80	289
08.30 - 08.45	0	21	1	0	1	23	0	48	2	0	3	53						0	76	275
08.45 - 09.00	0	20	0	0	0	20	0	43	3	1	2	49						0	69	267
09.00 - 09.15	0	18	4	0	0	22	0	38	2	0	2	42						0	64	272
09.15 - 09.30	0	16	3	0	1	20	0	41	0	1	4	46						0	66	
09.30 - 09.45	0	20	1	0	2	23	0	42	0	0	3	45						0	68	
09.45 - 10.00	0	25	0	0	1	26	0	43	2	1	2	48						0	74	max. Std.
Sum. 6-10 Uhr	**0**	**245**	**20**	**0**	**8**	**273**	**0**	**603**	**27**	**10**	**45**	**685**						**0**	**958**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	89,7%	7,3%	0,0%	2,9%	**100,0%**	0,0%	88,0%	3,9%	1,5%	6,6%	**100,0%**						**0,0%**	**312**	32,6%
15.00 - 15.15	0	21	1	0	1	23	1	72	1	1	2	77						0	100	445
15.15 - 15.30	0	30	0	0	1	31	0	70	2	0	4	76						0	107	461
15.30 - 15.45	0	36	1	0	0	37	0	81	2	1	3	87						0	124	501
15.45 - 16.00	0	30	0	0	1	31	0	82	0	0	1	83						0	114	500
16.00 - 16.15	0	27	2	0	1	30	0	80	5	1	0	86						0	116	524
16.15 - 16.30	0	31	0	0	2	33	0	108	5	0	1	114						0	147	565
16.30 - 16.45	0	24	1	0	0	25	0	94	3	1	0	98						0	123	546
16.45 - 17.00	0	35	0	0	0	35	0	101	2	0	0	103						0	138	542
17.00 - 17.15	0	51	2	0	0	53	0	100	4	0	0	104						0	157	510
17.15 - 17.30	0	39	1	0	0	40	0	88	0	0	0	88						0	128	467
17.30 - 17.45	0	29	0	0	1	30	0	85	2	1	1	89						0	119	444
17.45 - 18.00	0	22	1	0	1	24	0	80	1	0	1	82						0	106	421
18.00 - 18.15	0	35	2	0	0	37	0	76	0	1	0	77						0	114	404
18.15 - 18.30	0	27	1	0	0	28	0	74	3	0	0	77						0	105	
18.30 - 18.45	0	25	0	0	0	25	0	70	0	0	1	71						0	96	
18.45 - 19.00	0	22	0	0	0	22	0	64	2	0	1	67						0	89	max. Std.
Sum. 15-19 Uhr	**0**	**484**	**12**	**0**	**8**	**504**	**1**	**1.325**	**32**	**6**	**15**	**1.379**						**0**	**1.883**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	96,0%	2,4%	0,0%	1,6%	**100,0%**	0,1%	96,1%	2,3%	0,4%	1,1%	**100,0%**						**0,0%**	**565**	30,0%

Auswertung Knotenstromerhebung

Anlage 1.5

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Zählstelle: KP 2 - Müllershörn / Kätnerskamp

Nord	**Müllershörn Nord**
Ost	**Kätnerskamp**
Süd	**Müllershörn Süd**
West	-

KP-Zufahrt	Nord	**Müllershörn Nord**																		
Fz-Strom	**LA**	Kätnerskamp					**GF**	Müllershörn Süd					**RA**	---- Knotenarm entfällt ----					**KP-Zufahrt**	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15	0	**1**	0	0	0	**1**	0	**7**	0	1	0	**8**						**0**	9	64
06.15 - 06.30	0	**0**	0	0	0	**0**	0	**13**	0	0	0	**13**						**0**	13	87
06.30 - 06.45	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**19**	0	1	1	**21**						**0**	24	101
06.45 - 07.00	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**12**	0	3	0	**15**						**0**	18	114
07.00 - 07.15	0	**4**	0	0	0	**4**	0	**25**	1	2	0	**28**						**0**	32	116
07.15 - 07.30	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**24**	0	0	0	**24**						**0**	27	113
07.30 - 07.45	0	**4**	0	0	0	**4**	0	**30**	0	1	2	**33**						**0**	37	106
07.45 - 08.00	0	**1**	0	0	0	**1**	0	**18**	0	1	0	**19**						**0**	20	96
08.00 - 08.15	0	**4**	0	0	0	**4**	0	**22**	0	2	1	**25**						**0**	29	98
08.15 - 08.30	0	**4**	0	0	0	**4**	0	**16**	0	0	0	**16**						**0**	20	103
08.30 - 08.45	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**23**	0	1	0	**24**						**0**	27	107
08.45 - 09.00	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**18**	0	0	1	**19**						**0**	22	101
09.00 - 09.15	0	**8**	0	0	0	**8**	0	**24**	0	1	1	**26**						**0**	34	101
09.15 - 09.30	0	**5**	0	0	0	**5**	0	**19**	0	0	0	**19**						**0**	24	
09.30 - 09.45	0	**4**	1	0	0	**5**	0	**13**	2	1	0	**16**						**0**	21	
09.45 - 10.00	0	**5**	0	0	0	**5**	0	**16**	0	0	1	**17**						**0**	22	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr	**0**	**55**	**1**	**0**	**0**	**56**	**0**	**299**	**3**	**14**	**7**	**323**						**0**	**379**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	98,2%	1,8%	0,0%	0,0%	**100,0%**	0,0%	92,6%	0,9%	4,3%	2,2%	**100,0%**						**0,0%**	**116**	30,6%
15.00 - 15.15	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**14**	0	0	1	**15**						**0**	18	86
15.15 - 15.30	0	**7**	0	0	0	**7**	0	**16**	2	1	0	**19**						**0**	26	91
15.30 - 15.45	0	**8**	0	0	0	**8**	0	**11**	0	0	0	**11**						**0**	19	90
15.45 - 16.00	0	**5**	0	0	0	**5**	0	**16**	0	1	1	**18**						**0**	23	95
16.00 - 16.15	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**19**	1	0	0	**20**						**0**	23	97
16.15 - 16.30	0	**7**	0	0	0	**7**	0	**15**	2	1	0	**18**						**0**	25	96
16.30 - 16.45	0	**4**	0	0	0	**4**	0	**19**	1	0	0	**20**						**0**	24	94
16.45 - 17.00	0	**6**	0	0	0	**6**	0	**17**	1	1	0	**19**						**0**	25	87
17.00 - 17.15	0	**2**	0	0	0	**2**	0	**20**	0	0	0	**20**						**0**	22	81
17.15 - 17.30	0	**5**	0	0	0	**5**	0	**14**	3	1	0	**18**						**0**	23	75
17.30 - 17.45	0	**1**	0	0	0	**1**	0	**16**	0	0	0	**16**						**0**	17	79
17.45 - 18.00	0	**5**	0	0	0	**5**	0	**13**	0	1	0	**14**						**0**	19	83
18.00 - 18.15	0	**5**	0	0	0	**5**	0	**10**	1	0	0	**11**						**0**	16	83
18.15 - 18.30	0	**2**	0	0	0	**2**	0	**23**	1	1	0	**25**						**0**	27	
18.30 - 18.45	0	**2**	0	0	0	**2**	0	**18**	1	0	0	**19**						**0**	21	
18.45 - 19.00	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**15**	0	1	0	**16**						**0**	19	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr	**0**	**68**	**0**	**0**	**0**	**68**	**0**	**256**	**13**	**8**	**2**	**279**						**0**	**347**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	**100,0%**	0,0%	91,8%	4,7%	2,9%	0,7%	**100,0%**						**0,0%**	**97**	28,0%

Auswertung Knotenstromerhebung

Anlage 1.6

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Zählstelle: KP 2 - Müllershörn / Kätnerskamp

KP-Zufahrt	Ost	Kätnerskamp																		
Fz-Strom	LA	Müllershörn Süd					GF	---- Knotenarm entfällt ----					RA	Müllershörn Nord					KP-Zufahrt	
Zeit	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw/Lz	Summe Kfz	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw/Lz	Summe Kfz	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw/Lz	Summe Kfz	Summe Kfz	Gleitende Spitzenstd.
06.00 - 06.15	0	1	0	0	0	1						0	0	0	0	0	0	0	1	11
06.15 - 06.30	0	1	0	0	0	1						0	0	0	0	0	0	0	1	18
06.30 - 06.45	0	2	0	0	0	2						0	0	1	0	0	0	1	3	30
06.45 - 07.00	0	5	0	0	0	5						0	0	1	0	0	0	1	6	36
07.00 - 07.15	0	6	0	0	0	6						0	0	2	0	0	0	2	8	39
07.15 - 07.30	0	4	0	0	0	4						0	0	8	1	0	0	9	13	40
07.30 - 07.45	0	5	0	0	0	5						0	0	3	0	0	1	4	9	35
07.45 - 08.00	0	6	0	0	0	6						0	0	3	0	0	0	3	9	38
08.00 - 08.15	0	3	0	0	0	3						0	0	6	0	0	0	6	9	40
08.15 - 08.30	0	5	0	0	1	6						0	0	2	0	0	0	2	8	42
08.30 - 08.45	0	5	1	0	0	6						0	0	6	0	0	0	6	12	44
08.45 - 09.00	0	5	1	0	0	6						0	0	4	0	0	1	5	11	43
09.00 - 09.15	0	5	0	0	0	5						0	0	5	1	0	0	6	11	36
09.15 - 09.30	0	3	1	0	1	5						0	0	5	0	0	0	5	10	
09.30 - 09.45	0	3	1	0	1	5						0	0	6	0	0	0	6	11	
09.45 - 10.00	0	2	0	0	0	2						0	0	2	0	0	0	2	4	max. Std.
Sum. 6-10 Uhr	**0**	**61**	**4**	**0**	**0**	**65**						**0**	**0**	**54**	**2**	**0**	**2**	**58**	**126**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	93,8%	6,2%	0,0%	0,0%	**100,0%**						**0,0%**	0,0%	93,1%	3,4%	0,0%	3,4%	**100,0%**	**44**	34,9%
15.00 - 15.15	0	4	0	0	0	4						0	0	3	0	0	0	3	7	44
15.15 - 15.30	0	7	0	0	0	7						0	0	2	0	0	0	2	9	57
15.30 - 15.45	0	5	0	0	0	5						0	0	7	0	0	0	7	12	72
15.45 - 16.00	0	7	1	0	0	8						0	0	8	0	0	0	8	16	77
16.00 - 16.15	0	9	1	0	0	10						0	0	10	0	0	0	10	20	77
16.15 - 16.30	0	14	0	0	0	14						0	0	9	0	0	1	10	24	71
16.30 - 16.45	0	10	1	0	0	11						0	0	6	0	0	0	6	17	61
16.45 - 17.00	0	7	0	0	0	7						0	0	8	1	0	0	9	16	57
17.00 - 17.15	0	8	0	0	0	8						0	0	6	0	0	0	6	14	54
17.15 - 17.30	0	6	0	0	0	6						0	0	8	0	0	0	8	14	56
17.30 - 17.45	0	3	0	0	0	3						0	0	10	0	0	0	10	13	56
17.45 - 18.00	0	5	0	0	0	5						0	0	8	0	0	0	8	13	55
18.00 - 18.15	0	9	0	0	0	9						0	0	7	0	0	0	7	16	52
18.15 - 18.30	0	7	0	0	0	7						0	0	7	0	0	0	7	14	
18.30 - 18.45	0	5	0	0	0	5						0	0	6	1	0	0	7	12	
18.45 - 19.00	0	6	0	0	0	6						0	0	4	0	0	0	4	10	max. Std.
Sum. 15-19 Uhr	**0**	**112**	**3**	**0**	**0**	**115**						**0**	**0**	**109**	**2**	**0**	**0**	**112**	**227**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	97,4%	2,6%	0,0%	0,0%	**100,0%**						**0,0%**	0,0%	97,3%	1,8%	0,0%	0,0%	**99,1%**	**77**	33,9%

Auswertung Knotenstromerhebung

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Anlage 1.7

Zählstelle: KP 2 - Müllershörn / Kätnerskamp

KP-Zufahrt	Süd	Müllershörn Süd																		
Fz-Strom	LA	---- Knotenarm entfällt ----					GF	Müllershörn Nord					RA	Kätnerskamp					KP-Zufahrt	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15						**0**	0	**0**	0	0	0	**0**	0	**1**	0	0	0	**1**	1	19
06.15 - 06.30						**0**	0	**2**	0	0	0	**2**	0	**1**	0	0	0	**1**	3	26
06.30 - 06.45						**0**	0	**5**	0	0	0	**5**	0	**0**	0	0	0	**0**	5	43
06.45 - 07.00						**0**	0	**6**	0	0	0	**6**	0	**3**	0	0	1	**4**	10	49
07.00 - 07.15						**0**	0	**6**	0	0	0	**6**	0	**2**	0	0	0	**2**	8	52
07.15 - 07.30						**0**	0	**12**	0	0	0	**12**	0	**8**	0	0	0	**8**	20	55
07.30 - 07.45						**0**	0	**6**	0	0	1	**7**	0	**4**	0	0	0	**4**	11	49
07.45 - 08.00						**0**	0	**9**	0	0	1	**10**	0	**3**	0	0	0	**3**	13	49
08.00 - 08.15						**0**	0	**6**	1	0	0	**7**	0	**4**	0	0	0	**4**	11	49
08.15 - 08.30						**0**	0	**6**	2	0	1	**9**	0	**4**	1	0	0	**5**	14	58
08.30 - 08.45						**0**	0	**5**	1	0	0	**6**	0	**5**	0	0	0	**5**	11	54
08.45 - 09.00						**0**	0	**7**	0	0	0	**7**	0	**5**	0	0	1	**6**	13	52
09.00 - 09.15						**0**	0	**14**	2	0	1	**17**	0	**2**	1	0	0	**3**	20	52
09.15 - 09.30						**0**	0	**5**	0	0	0	**5**	0	**4**	1	0	0	**5**	10	
09.30 - 09.45						**0**	0	**4**	1	0	0	**5**	0	**3**	0	0	1	**4**	9	
09.45 - 10.00						**0**	0	**5**	0	0	1	**6**	0	**7**	0	0	0	**7**	13	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr						**0**	**0**	**98**	**7**	**0**	**5**	**110**	**0**	**56**	**3**	**0**	**3**	**62**	**172**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**	0,0%	89,1%	6,4%	0,0%	4,5%	**100,0%**	0,0%	90,3%	4,8%	0,0%	4,8%	**100,0%**	**58**	33,7%
15.00 - 15.15						**0**	0	**7**	1	0	1	**9**	0	**6**	0	0	1	**7**	16	84
15.15 - 15.30						**0**	0	**15**	0	0	1	**16**	0	**7**	0	0	0	**7**	23	96
15.30 - 15.45						**0**	0	**11**	0	0	0	**11**	0	**11**	0	0	1	**12**	23	96
15.45 - 16.00						**0**	0	**14**	0	0	0	**14**	0	**8**	0	0	0	**8**	22	100
16.00 - 16.15						**0**	0	**18**	2	0	0	**20**	0	**7**	0	0	1	**8**	28	107
16.15 - 16.30						**0**	0	**16**	0	0	0	**16**	0	**6**	1	0	0	**7**	23	113
16.30 - 16.45						**0**	0	**18**	0	0	0	**18**	0	**9**	0	0	0	**9**	27	122
16.45 - 17.00						**0**	0	**19**	0	0	0	**19**	0	**10**	0	0	0	**10**	29	126
17.00 - 17.15						**0**	0	**22**	1	0	0	**23**	0	**11**	0	0	0	**11**	34	120
17.15 - 17.30						**0**	0	**19**	0	0	0	**19**	0	**13**	0	0	0	**13**	32	104
17.30 - 17.45						**0**	0	**23**	0	0	0	**23**	0	**8**	0	0	0	**8**	31	102
17.45 - 18.00						**0**	0	**17**	0	0	0	**17**	0	**5**	1	0	0	**6**	23	96
18.00 - 18.15						**0**	0	**14**	1	0	0	**15**	0	**3**	0	0	0	**3**	18	94
18.15 - 18.30						**0**	0	**25**	0	0	0	**25**	0	**5**	0	0	0	**5**	30	
18.30 - 18.45						**0**	0	**20**	0	0	0	**20**	0	**4**	1	0	0	**5**	25	
18.45 - 19.00						**0**	0	**18**	0	0	0	**18**	0	**3**	0	0	0	**3**	21	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr						**0**	**0**	**276**	**5**	**0**	**2**	**283**	**0**	**116**	**3**	**0**	**3**	**122**	**405**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**	0,0%	97,5%	1,8%	0,0%	0,7%	**100,0%**	0,0%	95,1%	2,5%	0,0%	2,5%	**100,0%**	**126**	31,1%

Auswertung Knotenstromerhebung

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Anlage 1.8

Zählstelle: KP 2 - Müllershörn / Kätnerskamp

KP-Zufahrt	West	---- Knotenarm entfällt ----																		
Fz-Strom	**LA**	Müllershörn Nord					**GF**	Kätnerskamp					**RA**	Müllershörn Süd					**KP-Zufahrt**	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15						**0**						**0**						**0**	0	0
06.15 - 06.30						**0**						**0**						**0**	0	0
06.30 - 06.45						**0**						**0**						**0**	0	0
06.45 - 07.00						**0**						**0**						**0**	0	0
07.00 - 07.15						**0**						**0**						**0**	0	0
07.15 - 07.30						**0**						**0**						**0**	0	0
07.30 - 07.45						**0**						**0**						**0**	0	0
07.45 - 08.00						**0**						**0**						**0**	0	0
08.00 - 08.15						**0**						**0**						**0**	0	0
08.15 - 08.30						**0**						**0**						**0**	0	0
08.30 - 08.45						**0**						**0**						**0**	0	0
08.45 - 09.00						**0**						**0**						**0**	0	0
09.00 - 09.15						**0**						**0**						**0**	0	0
09.15 - 09.30						**0**						**0**						**0**	0	
09.30 - 09.45						**0**						**0**						**0**	0	
09.45 - 10.00						**0**						**0**						**0**	0	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr						**0**						**0**						**0**	**0**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**						**0,0%**						**0,0%**	**0**	
15.00 - 15.15						**0**						**0**						**0**	0	0
15.15 - 15.30						**0**						**0**						**0**	0	0
15.30 - 15.45						**0**						**0**						**0**	0	0
15.45 - 16.00						**0**						**0**						**0**	0	0
16.00 - 16.15						**0**						**0**						**0**	0	0
16.15 - 16.30						**0**						**0**						**0**	0	0
16.30 - 16.45						**0**						**0**						**0**	0	0
16.45 - 17.00						**0**						**0**						**0**	0	0
17.00 - 17.15						**0**						**0**						**0**	0	0
17.15 - 17.30						**0**						**0**						**0**	0	0
17.30 - 17.45						**0**						**0**						**0**	0	0
17.45 - 18.00						**0**						**0**						**0**	0	0
18.00 - 18.15						**0**						**0**						**0**	0	0
18.15 - 18.30						**0**						**0**						**0**	0	
18.30 - 18.45						**0**						**0**						**0**	0	
18.45 - 19.00						**0**						**0**						**0**	0	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr						**0**						**0**						**0**	**0**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**						**0,0%**						**0,0%**	**0**	

Auswertung Knotenstromerhebung

Anlage 1.9

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Zählstelle: KP 3 - Rosenberg / Dorfstraße

Nord -
Ost **Dorfstraße**
Süd **Böhnhusener Weg**
West **Rosenberg**

KP-Zufahrt	Nord	---- Knotenarm entfällt ----																		
Fz-Strom	**LA**	Dorfstraße					**GF**	Böhnhusener Weg					**RA**	Rosenberg					**KP-Zufahrt**	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15						**0**						**0**						**0**	0	0
06.15 - 06.30						**0**						**0**						**0**	0	0
06.30 - 06.45						**0**						**0**						**0**	0	0
06.45 - 07.00						**0**						**0**						**0**	0	0
07.00 - 07.15						**0**						**0**						**0**	0	0
07.15 - 07.30						**0**						**0**						**0**	0	0
07.30 - 07.45						**0**						**0**						**0**	0	0
07.45 - 08.00						**0**						**0**						**0**	0	0
08.00 - 08.15						**0**						**0**						**0**	0	0
08.15 - 08.30						**0**						**0**						**0**	0	0
08.30 - 08.45						**0**						**0**						**0**	0	0
08.45 - 09.00						**0**						**0**						**0**	0	0
09.00 - 09.15						**0**						**0**						**0**	0	0
09.15 - 09.30						**0**						**0**						**0**	0	
09.30 - 09.45						**0**						**0**						**0**	0	
09.45 - 10.00						**0**						**0**						**0**	0	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr						**0**						**0**						**0**	**0**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**						**0,0%**						**0,0%**	**0**	
15.00 - 15.15						**0**						**0**						**0**	0	0
15.15 - 15.30						**0**						**0**						**0**	0	0
15.30 - 15.45						**0**						**0**						**0**	0	0
15.45 - 16.00						**0**						**0**						**0**	0	0
16.00 - 16.15						**0**						**0**						**0**	0	0
16.15 - 16.30						**0**						**0**						**0**	0	0
16.30 - 16.45						**0**						**0**						**0**	0	0
16.45 - 17.00						**0**						**0**						**0**	0	0
17.00 - 17.15						**0**						**0**						**0**	0	0
17.15 - 17.30						**0**						**0**						**0**	0	0
17.30 - 17.45						**0**						**0**						**0**	0	0
17.45 - 18.00						**0**						**0**						**0**	0	0
18.00 - 18.15						**0**						**0**						**0**	0	0
18.15 - 18.30						**0**						**0**						**0**	0	
18.30 - 18.45						**0**						**0**						**0**	0	
18.45 - 19.00						**0**						**0**						**0**	0	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr						**0**						**0**						**0**	**0**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**						**0,0%**						**0,0%**	**0**	

Auswertung Knotenstromerhebung

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Anlage 1.10

Zählstelle: KP 3 - Rosenberg / Dorfstraße

KP-Zufahrt	Ost	Dorfstraße																		
Fz-Strom	LA	Böhnhusener Weg					GF	Rosenberg					RA	---- Knotenarm entfällt ----					KP-Zufahrt	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**18**	0	0	1	**19**						**0**	22	137
06.15 - 06.30	0	**8**	0	0	0	**8**	0	**20**	0	0	4	**24**						**0**	32	169
06.30 - 06.45	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**35**	2	0	2	**39**						**0**	42	194
06.45 - 07.00	0	**1**	0	0	0	**1**	0	**38**	2	0	0	**40**						**0**	41	222
07.00 - 07.15	0	**2**	0	0	0	**2**	0	**45**	3	0	4	**52**						**0**	54	238
07.15 - 07.30	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**53**	1	0	0	**54**						**0**	57	239
07.30 - 07.45	0	**4**	1	0	0	**5**	0	**60**	3	0	2	**65**						**0**	70	237
07.45 - 08.00	0	**1**	0	0	2	**3**	0	**47**	1	0	6	**54**						**0**	57	219
08.00 - 08.15	0	**5**	0	0	0	**5**	0	**48**	2	0	0	**50**						**0**	55	207
08.15 - 08.30	0	**10**	1	0	1	**12**	0	**41**	0	0	2	**43**						**0**	55	193
08.30 - 08.45	0	**3**	0	0	0	**3**	0	**45**	3	0	1	**49**						**0**	52	173
08.45 - 09.00	0	**5**	0	0	0	**5**	0	**37**	1	0	2	**40**						**0**	45	160
09.00 - 09.15	0	**7**	0	0	0	**7**	0	**32**	0	0	2	**34**						**0**	41	154
09.15 - 09.30	0	**5**	0	0	0	**5**	0	**28**	0	0	2	**30**						**0**	35	
09.30 - 09.45	0	**6**	0	0	1	**7**	0	**30**	0	1	1	**32**						**0**	39	
09.45 - 10.00	0	**10**	0	0	0	**10**	0	**28**	0	0	1	**29**						**0**	39	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr	**0**	**76**	**2**	**0**	**4**	**82**	**0**	**605**	**18**	**1**	**30**	**654**						**0**	**736**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	92,7%	2,4%	0,0%	4,9%	**100,0%**	0,0%	92,5%	2,8%	0,2%	4,6%	**100,0%**						**0,0%**	**239**	32,5%
15.00 - 15.15	0	**7**	0	0	1	**8**	0	**29**	0	0	5	**34**						**0**	42	190
15.15 - 15.30	0	**12**	0	0	0	**12**	0	**35**	3	0	1	**39**						**0**	51	198
15.30 - 15.45	0	**13**	0	0	1	**14**	0	**33**	0	0	0	**33**						**0**	47	212
15.45 - 16.00	0	**14**	0	0	0	**14**	0	**35**	1	0	0	**36**						**0**	50	218
16.00 - 16.15	0	**14**	1	0	0	**15**	0	**33**	1	0	1	**35**						**0**	50	216
16.15 - 16.30	0	**16**	2	0	0	**18**	0	**45**	0	0	2	**47**						**0**	65	202
16.30 - 16.45	0	**15**	0	0	0	**15**	0	**36**	1	0	1	**38**						**0**	53	186
16.45 - 17.00	0	**13**	0	0	0	**13**	0	**35**	0	0	0	**35**						**0**	48	164
17.00 - 17.15	0	**10**	0	0	0	**10**	0	**25**	1	0	0	**26**						**0**	36	162
17.15 - 17.30	0	**17**	0	0	0	**17**	0	**31**	1	0	0	**32**						**0**	49	189
17.30 - 17.45	0	**9**	0	0	0	**9**	0	**20**	2	0	0	**22**						**0**	31	185
17.45 - 18.00	0	**12**	2	0	0	**14**	0	**31**	1	0	0	**32**						**0**	46	195
18.00 - 18.15	0	**14**	2	0	0	**16**	0	**41**	4	0	2	**47**						**0**	63	186
18.15 - 18.30	0	**18**	1	0	0	**19**	0	**26**	0	0	0	**26**						**0**	45	
18.30 - 18.45	0	**13**	0	0	0	**13**	0	**27**	0	0	1	**28**						**0**	41	
18.45 - 19.00	0	**8**	0	0	0	**8**	0	**28**	1	0	0	**29**						**0**	37	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr	**0**	**205**	**8**	**0**	**2**	**215**	**0**	**510**	**16**	**0**	**13**	**539**						**0**	**754**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	95,3%	3,7%	0,0%	0,9%	**100,0%**	0,0%	94,6%	3,0%	0,0%	2,4%	**100,0%**						**0,0%**	**218**	28,9%

Auswertung Knotenstromerhebung

Anlage 1.11

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Zählstelle: KP 3 - Rosenberg / Dorfstraße

KP-Zufahrt	Süd	Böhnhusener Straße																		
Fz-Strom	LA	Rosenberg					GF	---- Knotenarm entfällt ----					RA	Dorfstraße					KP-Zufahrt	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15	0	**10**	0	0	2	**12**						**0**	0	**8**	0	0	0	**8**	20	133
06.15 - 06.30	0	**13**	1	0	0	**14**						**0**	0	**15**	1	0	1	**17**	31	155
06.30 - 06.45	0	**17**	2	0	1	**20**						**0**	0	**16**	0	0	1	**17**	37	167
06.45 - 07.00	0	**27**	1	0	1	**29**						**0**	0	**13**	2	1	0	**16**	45	172
07.00 - 07.15	0	**25**	0	0	3	**28**						**0**	0	**14**	0	0	0	**14**	42	171
07.15 - 07.30	0	**25**	1	0	1	**27**						**0**	0	**16**	0	0	0	**16**	43	166
07.30 - 07.45	0	**22**	1	0	2	**25**						**0**	0	**15**	0	1	1	**17**	42	156
07.45 - 08.00	0	**28**	0	0	0	**28**						**0**	0	**16**	0	0	0	**16**	44	154
08.00 - 08.15	0	**22**	0	0	0	**22**						**0**	0	**15**	0	0	0	**15**	37	146
08.15 - 08.30	0	**17**	1	0	1	**19**						**0**	0	**14**	0	0	0	**14**	33	137
08.30 - 08.45	0	**23**	1	0	3	**27**						**0**	0	**12**	1	0	0	**13**	40	129
08.45 - 09.00	0	**18**	1	0	3	**22**						**0**	0	**14**	0	0	0	**14**	36	114
09.00 - 09.15	0	**11**	1	0	0	**12**						**0**	0	**13**	0	0	3	**16**	28	101
09.15 - 09.30	0	**18**	0	0	1	**19**						**0**	0	**6**	0	0	0	**6**	25	
09.30 - 09.45	0	**17**	1	0	0	**18**						**0**	0	**7**	0	0	0	**7**	25	
09.45 - 10.00	0	**15**	0	0	1	**16**						**0**	0	**6**	0	0	1	**7**	23	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr	**0**	**308**	**11**	**0**	**19**	**338**						**0**	**0**	**200**	**4**	**2**	**7**	**213**	**551**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	91,1%	3,3%	0,0%	5,6%	**100,0%**						**0,0%**	0,0%	93,9%	1,9%	0,9%	3,3%	**100,0%**	**172**	31,2%
15.00 - 15.15	0	**15**	1	0	0	**16**						**0**	0	**8**	0	0	0	**8**	24	120
15.15 - 15.30	0	**19**	1	0	4	**24**						**0**	0	**12**	1	0	0	**13**	37	114
15.30 - 15.45	0	**20**	0	0	1	**21**						**0**	0	**11**	1	0	0	**12**	33	101
15.45 - 16.00	0	**15**	1	0	0	**16**						**0**	0	**10**	0	0	0	**10**	26	98
16.00 - 16.15	0	**10**	1	0	0	**11**						**0**	0	**7**	0	0	0	**7**	18	101
16.15 - 16.30	0	**11**	1	0	0	**12**						**0**	0	**11**	1	0	0	**12**	24	115
16.30 - 16.45	0	**13**	2	0	1	**16**						**0**	0	**13**	1	0	0	**14**	30	120
16.45 - 17.00	0	**12**	0	0	0	**12**						**0**	0	**15**	2	0	0	**17**	29	120
17.00 - 17.15	0	**10**	1	0	0	**11**						**0**	0	**20**	1	0	0	**21**	32	120
17.15 - 17.30	0	**13**	1	0	0	**14**						**0**	0	**15**	0	0	0	**15**	29	119
17.30 - 17.45	0	**14**	0	0	0	**14**						**0**	0	**13**	3	0	0	**16**	30	119
17.45 - 18.00	0	**14**	0	0	0	**14**						**0**	0	**15**	0	0	0	**15**	29	114
18.00 - 18.15	0	**13**	0	0	0	**13**						**0**	0	**18**	0	0	0	**18**	31	106
18.15 - 18.30	0	**17**	1	0	0	**18**						**0**	0	**10**	0	0	1	**11**	29	
18.30 - 18.45	0	**15**	0	0	0	**15**						**0**	0	**10**	0	0	0	**10**	25	
18.45 - 19.00	0	**12**	1	0	0	**13**						**0**	0	**8**	0	0	0	**8**	21	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr	**0**	**223**	**11**	**0**	**6**	**240**						**0**	**0**	**196**	**10**	**0**	**1**	**207**	**447**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	92,9%	4,6%	0,0%	2,5%	**100,0%**						**0,0%**	0,0%	94,7%	4,8%	0,0%	0,5%	**100,0%**	**120**	26,8%

Auswertung Knotenstromerhebung

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Anlage 1.12

Zählstelle: KP 3 - Rosenberg / Dorfstraße

KP-Zufahrt	West	Rosenberg																		
Fz-Strom	**LA**	---- Knotenarm entfällt ----					**GF**	Dorfstraße					**RA**	Böhnhusener Weg					**KP-Zufahrt**	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15						**0**	0	**15**	0	0	2	**17**	0	**6**	0	0	0	**6**	23	88
06.15 - 06.30						**0**	0	**5**	2	0	0	**7**	0	**2**	0	0	1	**3**	10	101
06.30 - 06.45						**0**	0	**22**	0	0	1	**23**	0	**3**	0	1	1	**5**	28	126
06.45 - 07.00						**0**	0	**20**	0	0	1	**21**	0	**4**	0	0	2	**6**	27	139
07.00 - 07.15						**0**	0	**25**	1	0	3	**29**	0	**5**	0	1	1	**7**	36	156
07.15 - 07.30						**0**	0	**24**	1	0	1	**26**	0	**9**	0	0	0	**9**	35	163
07.30 - 07.45						**0**	0	**26**	1	0	2	**29**	0	**10**	0	0	2	**12**	41	174
07.45 - 08.00						**0**	0	**32**	0	1	0	**33**	0	**10**	0	0	1	**11**	44	181
08.00 - 08.15						**0**	0	**30**	1	0	0	**31**	0	**11**	0	0	1	**12**	43	180
08.15 - 08.30						**0**	0	**31**	0	0	1	**32**	0	**12**	1	0	1	**14**	46	173
08.30 - 08.45						**0**	0	**29**	1	0	3	**33**	0	**12**	2	0	1	**15**	48	161
08.45 - 09.00						**0**	0	**23**	0	0	3	**26**	0	**15**	0	0	2	**17**	43	148
09.00 - 09.15						**0**	0	**18**	0	0	0	**18**	0	**17**	0	0	1	**18**	36	144
09.15 - 09.30						**0**	0	**20**	0	0	1	**21**	0	**13**	0	0	0	**13**	34	
09.30 - 09.45						**0**	0	**22**	0	0	0	**22**	0	**12**	1	0	0	**13**	35	
09.45 - 10.00						**0**	0	**24**	3	0	1	**28**	0	**11**	0	0	0	**11**	39	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr						**0**	**0**	**366**	**10**	**1**	**19**	**396**	**0**	**152**	**4**	**2**	**14**	**172**	**568**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**	0,0%	92,4%	2,5%	0,3%	4,8%	**100,0%**	0,0%	88,4%	2,3%	1,2%	8,1%	**100,0%**	**181**	31,9%
15.00 - 15.15						**0**	0	**28**	0	0	1	**29**	0	**16**	1	0	0	**17**	46	209
15.15 - 15.30						**0**	0	**28**	1	0	0	**29**	0	**20**	0	0	1	**21**	50	221
15.30 - 15.45						**0**	0	**30**	2	0	2	**34**	0	**21**	0	0	2	**23**	57	260
15.45 - 16.00						**0**	0	**35**	0	0	1	**36**	0	**19**	0	0	1	**20**	56	282
16.00 - 16.15						**0**	0	**37**	1	0	0	**38**	0	**20**	0	0	0	**20**	58	302
16.15 - 16.30						**0**	0	**39**	1	0	1	**41**	0	**45**	2	0	1	**48**	89	313
16.30 - 16.45						**0**	0	**37**	0	0	0	**37**	0	**42**	0	0	0	**42**	79	289
16.45 - 17.00						**0**	0	**42**	0	0	0	**42**	0	**34**	0	0	0	**34**	76	293
17.00 - 17.15						**0**	0	**38**	1	0	0	**39**	0	**29**	1	0	0	**30**	69	291
17.15 - 17.30						**0**	0	**34**	1	0	0	**35**	0	**29**	1	0	0	**30**	65	291
17.30 - 17.45						**0**	0	**42**	0	0	2	**44**	0	**36**	1	0	2	**39**	83	297
17.45 - 18.00						**0**	0	**40**	1	0	1	**42**	0	**30**	2	0	0	**32**	74	277
18.00 - 18.15						**0**	0	**45**	1	0	0	**46**	0	**23**	0	0	0	**23**	69	265
18.15 - 18.30						**0**	0	**39**	1	0	2	**42**	0	**29**	0	0	0	**29**	71	
18.30 - 18.45						**0**	0	**37**	0	0	0	**37**	0	**25**	1	0	0	**26**	63	
18.45 - 19.00						**0**	0	**36**	1	0	1	**38**	0	**24**	0	0	0	**24**	62	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr						**0**	**0**	**587**	**11**	**0**	**11**	**609**	**0**	**442**	**9**	**0**	**7**	**458**	**1.067**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**	0,0%	96,4%	1,8%	0,0%	1,8%	**100,0%**	0,0%	96,5%	2,0%	0,0%	1,5%	**100,0%**	**313**	29,3%

Auswertung Knotenstromerhebung

Anlage 1.13

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Zählstelle: KP 4 - Dorfstraße / Schönhorster Weg

Nord -
Ost **Dorfstraße Ost**
Süd **Schönhorster Weg**
West **Dorfstraße West**

KP-Zufahrt	Nord	---- Knotenarm entfällt ----																		
Fz-Strom	**LA**	Dorfstraße Ost					**GF**	Schönhorster Weg					**RA**	Dorfstraße West					**KP-Zufahrt**	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15						**0**						**0**						**0**	0	0
06.15 - 06.30						**0**						**0**						**0**	0	0
06.30 - 06.45						**0**						**0**						**0**	0	0
06.45 - 07.00						**0**						**0**						**0**	0	0
07.00 - 07.15						**0**						**0**						**0**	0	0
07.15 - 07.30						**0**						**0**						**0**	0	0
07.30 - 07.45						**0**						**0**						**0**	0	0
07.45 - 08.00						**0**						**0**						**0**	0	0
08.00 - 08.15						**0**						**0**						**0**	0	0
08.15 - 08.30						**0**						**0**						**0**	0	0
08.30 - 08.45						**0**						**0**						**0**	0	0
08.45 - 09.00						**0**						**0**						**0**	0	0
09.00 - 09.15						**0**						**0**						**0**	0	0
09.15 - 09.30						**0**						**0**						**0**	0	
09.30 - 09.45						**0**						**0**						**0**	0	
09.45 - 10.00						**0**						**0**						**0**	0	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr						**0**						**0**						**0**	**0**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**						**0,0%**						**0,0%**	**0**	
15.00 - 15.15						**0**						**0**						**0**	0	0
15.15 - 15.30						**0**						**0**						**0**	0	0
15.30 - 15.45						**0**						**0**						**0**	0	0
15.45 - 16.00						**0**						**0**						**0**	0	0
16.00 - 16.15						**0**						**0**						**0**	0	0
16.15 - 16.30						**0**						**0**						**0**	0	0
16.30 - 16.45						**0**						**0**						**0**	0	0
16.45 - 17.00						**0**						**0**						**0**	0	0
17.00 - 17.15						**0**						**0**						**0**	0	0
17.15 - 17.30						**0**						**0**						**0**	0	0
17.30 - 17.45						**0**						**0**						**0**	0	0
17.45 - 18.00						**0**						**0**						**0**	0	0
18.00 - 18.15						**0**						**0**						**0**	0	0
18.15 - 18.30						**0**						**0**						**0**	0	
18.30 - 18.45						**0**						**0**						**0**	0	
18.45 - 19.00						**0**						**0**						**0**	0	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr						**0**						**0**						**0**	**0**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**						**0,0%**						**0,0%**	**0**	

Auswertung Knotenstromerhebung

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Anlage 1.14

Zählstelle: KP 4 - Dorfstraße / Schönhorster Weg

KP-Zufahrt	Ost	Dorfstraße Ost																		
Fz-Strom	LA	Schönhorster Weg					GF	Dorfstraße West					RA	---- Knotenarm entfällt ----					KP-Zufahrt	
Zeit	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw/Lz	Summe Kfz	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw/Lz	Summe Kfz	Krad	Pkw	Liefer-wagen	Bus	Lkw/Lz	Summe Kfz	Summe Kfz	Gleitende Spitzenstd.
06.00 - 06.15	0	2	0	0	0	2	0	4	0	0	0	4						0	6	46
06.15 - 06.30	0	3	0	0	0	3	0	8	0	0	1	9						0	12	58
06.30 - 06.45	0	4	0	0	0	4	0	10	0	0	0	10						0	14	71
06.45 - 07.00	0	5	0	0	0	5	0	8	1	0	0	9						0	14	85
07.00 - 07.15	0	9	0	0	0	9	0	9	0	0	0	9						0	18	99
07.15 - 07.30	0	9	0	0	0	9	0	15	0	0	1	16						0	25	93
07.30 - 07.45	0	8	0	0	1	9	0	19	0	0	0	19						0	28	85
07.45 - 08.00	0	6	0	0	0	6	0	22	0	0	0	22						0	28	85
08.00 - 08.15	0	1	0	0	0	1	0	11	0	0	0	11						0	12	80
08.15 - 08.30	0	4	0	0	0	4	0	13	0	0	0	13						0	17	83
08.30 - 08.45	0	7	1	0	0	8	0	20	0	0	0	20						0	28	76
08.45 - 09.00	0	5	1	0	0	6	0	15	0	0	2	17						0	23	63
09.00 - 09.15	0	3	0	0	0	3	0	12	0	0	0	12						0	15	57
09.15 - 09.30	0	3	1	0	0	4	0	5	0	0	1	6						0	10	
09.30 - 09.45	0	5	1	0	0	6	0	7	1	0	1	9						0	15	
09.45 - 10.00	0	6	0	0	0	6	0	10	0	0	1	11						0	17	max. Std.
Sum. 6-10 Uhr	**0**	**80**	**4**	**0**	**0**	**84**	**0**	**188**	**2**	**0**	**7**	**197**						**0**	**282**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	95,2%	4,8%	0,0%	0,0%	**100,0%**	0,0%	95,4%	1,0%	0,0%	3,6%	**100,0%**						**0,0%**	**99**	35,1%
15.00 - 15.15	0	7	0	0	0	7	0	22	0	0	2	24						0	31	158
15.15 - 15.30	0	14	0	0	0	14	0	30	0	0	2	32						0	46	168
15.30 - 15.45	0	12	0	0	0	12	0	28	0	0	0	28						0	40	161
15.45 - 16.00	0	11	0	0	0	11	0	29	1	0	0	30						0	41	165
16.00 - 16.15	0	8	1	0	0	9	0	29	2	0	1	32						0	41	155
16.15 - 16.30	0	12	0	0	0	12	0	27	0	0	0	27						0	39	147
16.30 - 16.45	0	14	0	0	0	14	0	29	0	0	1	30						0	44	141
16.45 - 17.00	0	13	0	0	0	13	0	18	0	0	0	18						0	31	133
17.00 - 17.15	0	15	0	0	0	15	0	17	1	0	0	18						0	33	133
17.15 - 17.30	0	13	0	0	1	14	0	19	0	0	0	19						0	33	137
17.30 - 17.45	0	17	0	0	0	17	0	19	0	0	0	19						0	36	140
17.45 - 18.00	0	14	0	0	0	14	0	17	0	0	0	17						0	31	136
18.00 - 18.15	0	16	0	0	0	16	0	20	0	0	1	21						0	37	133
18.15 - 18.30	0	12	0	0	0	12	0	24	0	0	0	24						0	36	
18.30 - 18.45	0	15	0	0	0	15	0	17	0	0	0	17						0	32	
18.45 - 19.00	0	12	0	0	0	12	0	16	0	0	0	16						0	28	max. Std.
Sum. 15-19 Uhr	**0**	**205**	**1**	**0**	**1**	**207**	**0**	**361**	**4**	**0**	**7**	**372**						**0**	**579**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	99,0%	0,5%	0,0%	0,5%	**100,0%**	0,0%	97,0%	1,1%	0,0%	1,9%	**100,0%**						**0,0%**	**168**	29,0%

Auswertung Knotenstromerhebung

Anlage 1.15

Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Zählstelle: KP 4 - Dorfstraße / Schönhorster Weg

KP-Zufahrt	Süd	Schönhorster Weg																		
Fz-Strom	LA	Dorfstraße West					GF	---- Knotenarm entfällt ----					RA	Dorfstraße Ost					KP-Zufahrt	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15	0	**9**	0	0	1	**10**						**0**	0	**8**	0	1	0	**9**	19	135
06.15 - 06.30	0	**16**	0	0	2	**18**						**0**	0	**11**	0	0	0	**11**	29	189
06.30 - 06.45	0	**27**	0	0	0	**27**						**0**	0	**13**	1	0	0	**14**	41	233
06.45 - 07.00	0	**23**	2	0	2	**27**						**0**	0	**18**	0	1	0	**19**	46	261
07.00 - 07.15	0	**39**	3	0	2	**44**						**0**	0	**27**	1	1	0	**29**	73	272
07.15 - 07.30	0	**46**	1	0	2	**49**						**0**	0	**24**	0	0	0	**24**	73	237
07.30 - 07.45	0	**40**	0	0	2	**42**						**0**	0	**25**	0	2	0	**27**	69	207
07.45 - 08.00	0	**38**	1	0	4	**43**						**0**	0	**14**	0	0	0	**14**	57	183
08.00 - 08.15	0	**28**	0	0	0	**28**						**0**	0	**9**	0	1	0	**10**	38	160
08.15 - 08.30	0	**34**	2	0	1	**37**						**0**	0	**6**	0	0	0	**6**	43	148
08.30 - 08.45	0	**32**	2	0	1	**35**						**0**	0	**10**	0	0	0	**10**	45	129
08.45 - 09.00	0	**24**	0	0	3	**27**						**0**	0	**7**	0	0	0	**7**	34	111
09.00 - 09.15	0	**18**	0	0	1	**19**						**0**	0	**5**	0	1	1	**7**	26	106
09.15 - 09.30	0	**20**	0	0	0	**20**						**0**	0	**3**	1	0	0	**4**	24	
09.30 - 09.45	0	**19**	1	0	1	**21**						**0**	0	**5**	0	1	0	**6**	27	
09.45 - 10.00	0	**20**	1	0	1	**22**						**0**	0	**7**	0	0	0	**7**	29	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr	**0**	**433**	**13**	**0**	**23**	**469**						**0**	**0**	**192**	**3**	**8**	**1**	**204**	**673**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	92,3%	2,8%	0,0%	4,9%	**100,0%**						**0,0%**	0,0%	94,1%	1,5%	3,9%	0,5%	**100,0%**	**272**	40,4%
15.00 - 15.15	0	**19**	0	0	0	**19**						**0**	0	**10**	0	0	1	**11**	30	138
15.15 - 15.30	0	**14**	2	0	1	**17**						**0**	0	**12**	1	1	1	**15**	32	139
15.30 - 15.45	0	**20**	1	0	2	**23**						**0**	0	**11**	0	0	1	**12**	35	146
15.45 - 16.00	0	**30**	0	0	0	**30**						**0**	0	**10**	0	1	0	**11**	41	155
16.00 - 16.15	0	**24**	0	0	1	**25**						**0**	0	**5**	0	0	1	**6**	31	142
16.15 - 16.30	0	**27**	2	0	2	**31**						**0**	0	**7**	0	1	0	**8**	39	138
16.30 - 16.45	0	**31**	2	0	1	**34**						**0**	0	**10**	0	0	0	**10**	44	129
16.45 - 17.00	0	**18**	1	0	0	**19**						**0**	0	**8**	0	1	0	**9**	28	113
17.00 - 17.15	0	**16**	1	0	0	**17**						**0**	0	**9**	0	0	1	**10**	27	130
17.15 - 17.30	0	**20**	1	0	1	**22**						**0**	0	**7**	0	1	0	**8**	30	151
17.30 - 17.45	0	**17**	0	0	0	**17**						**0**	0	**10**	1	0	0	**11**	28	166
17.45 - 18.00	0	**35**	1	0	0	**36**						**0**	0	**7**	1	1	0	**9**	45	176
18.00 - 18.15	0	**32**	0	0	5	**37**						**0**	0	**9**	2	0	0	**11**	48	168
18.15 - 18.30	0	**34**	0	0	0	**34**						**0**	0	**10**	0	1	0	**11**	45	
18.30 - 18.45	0	**26**	0	0	0	**26**						**0**	0	**12**	0	0	0	**12**	38	
18.45 - 19.00	0	**25**	0	0	0	**25**						**0**	0	**11**	0	1	0	**12**	37	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr	**0**	**388**	**11**	**0**	**13**	**412**						**0**	**0**	**148**	**5**	**8**	**5**	**166**	**578**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:	0,0%	94,2%	2,7%	0,0%	3,2%	**100,0%**						**0,0%**	0,0%	89,2%	3,0%	4,8%	3,0%	**100,0%**	**176**	30,4%

Auswertung Knotenstromerhebung

Anlage 1.16

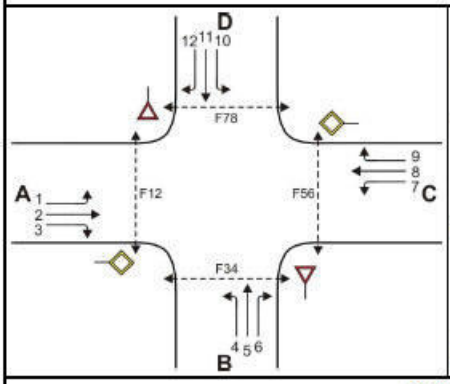
Ort: Flintbek

Datum: 07.03.2017

Zählstelle: KP 4 - Dorfstraße / Schönhorster Weg

KP-Zufahrt	West	Dorfstraße West																		
Fz-Strom	LA	---- Knotenarm entfällt ----					GF	Dorfstraße Ost					RA	Schönhorster Weg					KP-Zufahrt	
Zeit	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Krad**	**Pkw**	**Liefer-wagen**	**Bus**	**Lkw/Lz**	**Summe Kfz**	**Summe Kfz**	**Gleitende Spitzenstd.**
06.00 - 06.15						**0**	0	**8**	0	0	0	**8**	0	**12**	0	0	0	**12**	20	122
06.15 - 06.30						**0**	0	**14**	0	0	0	**14**	0	**10**	0	0	0	**10**	24	139
06.30 - 06.45						**0**	0	**22**	0	0	0	**22**	0	**18**	0	0	2	**20**	42	163
06.45 - 07.00						**0**	0	**15**	0	0	0	**15**	0	**18**	0	1	2	**21**	36	169
07.00 - 07.15						**0**	0	**26**	0	0	1	**27**	0	**8**	0	0	2	**10**	37	170
07.15 - 07.30						**0**	0	**29**	2	0	0	**31**	0	**17**	0	0	0	**17**	48	160
07.30 - 07.45						**0**	0	**34**	0	0	2	**36**	0	**10**	1	1	0	**12**	48	148
07.45 - 08.00						**0**	0	**26**	0	0	1	**27**	0	**8**	0	1	1	**10**	37	138
08.00 - 08.15						**0**	0	**16**	0	0	0	**16**	0	**10**	1	0	0	**11**	27	139
08.15 - 08.30						**0**	0	**18**	0	0	0	**18**	0	**18**	0	0	0	**18**	36	153
08.30 - 08.45						**0**	0	**22**	0	0	0	**22**	0	**15**	0	1	0	**16**	38	150
08.45 - 09.00						**0**	0	**20**	0	0	0	**20**	0	**17**	1	0	0	**18**	38	140
09.00 - 09.15						**0**	0	**19**	0	0	1	**20**	0	**18**	1	0	2	**21**	41	131
09.15 - 09.30						**0**	0	**18**	0	0	0	**18**	0	**13**	0	0	2	**15**	33	
09.30 - 09.45						**0**	0	**16**	0	0	0	**16**	0	**12**	0	0	0	**12**	28	
09.45 - 10.00						**0**	0	**15**	2	0	0	**17**	0	**11**	0	0	1	**12**	29	**max. Std.**
Sum. 6-10 Uhr						**0**	**0**	**318**	**4**	**0**	**5**	**327**	**0**	**215**	**4**	**4**	**12**	**235**	**562**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**	0,0%	97,2%	1,2%	0,0%	1,5%	**100,0%**	0,0%	91,5%	1,7%	1,7%	5,1%	**100,0%**	**170**	30,2%
15.00 - 15.15						**0**	0	**10**	0	0	0	**10**	0	**18**	2	0	1	**21**	31	145
15.15 - 15.30						**0**	0	**15**	1	0	0	**16**	0	**21**	1	0	0	**22**	38	159
15.30 - 15.45						**0**	0	**14**	0	0	0	**14**	0	**22**	1	0	2	**25**	39	171
15.45 - 16.00						**0**	0	**13**	0	0	0	**13**	0	**23**	1	0	0	**24**	37	191
16.00 - 16.15						**0**	0	**19**	0	0	0	**19**	0	**25**	1	0	0	**26**	45	211
16.15 - 16.30						**0**	0	**20**	0	0	0	**20**	0	**27**	2	0	1	**30**	50	224
16.30 - 16.45						**0**	0	**27**	0	0	0	**27**	0	**30**	0	0	2	**32**	59	228
16.45 - 17.00						**0**	0	**27**	0	0	0	**27**	0	**30**	0	0	0	**30**	57	229
17.00 - 17.15						**0**	0	**25**	1	0	0	**26**	0	**32**	0	0	0	**32**	58	219
17.15 - 17.30						**0**	0	**24**	0	0	0	**24**	0	**29**	1	0	0	**30**	54	202
17.30 - 17.45						**0**	0	**23**	1	0	0	**24**	0	**35**	0	0	1	**36**	60	187
17.45 - 18.00						**0**	0	**21**	0	0	1	**22**	0	**23**	1	0	1	**25**	47	164
18.00 - 18.15						**0**	0	**17**	0	0	0	**17**	0	**24**	0	0	0	**24**	41	147
18.15 - 18.30						**0**	0	**12**	0	0	0	**12**	0	**25**	2	0	0	**27**	39	
18.30 - 18.45						**0**	0	**18**	0	0	0	**18**	0	**17**	1	0	1	**19**	37	
18.45 - 19.00						**0**	0	**15**	0	0	0	**15**	0	**15**	0	0	0	**15**	30	**max. Std.**
Sum. 15-19 Uhr						**0**	**0**	**300**	**3**	**0**	**1**	**304**	**0**	**396**	**13**	**0**	**9**	**418**	**722**	**Anteil an ZZt.**
Anteil VM-Art:						**0,0%**	0,0%	98,7%	1,0%	0,0%	0,3%	**100,0%**	0,0%	94,7%	3,1%	0,0%	2,2%	**100,0%**	**229**	31,7%

Formblatt S5-2a: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Eiderkamp West /B-D Zufahrt Markant

Verkehrsdaten: Datum _____
Uhrzeit _____ [x] Planung [] Analyse

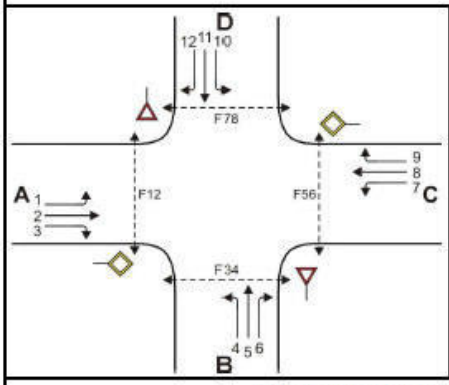
Verkehrsregelung: Zufahrt B: [x] ▽ [] STOP
Zufahrt D: [x] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Verkehrsstrom	Fahrstreifen			Fußgängerfurt	
		Anzahl (0/1/2)	Aufstellänge n [Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)	Mittelinsel (ja/nein)	FGÜ (ja/nein)
		1	2	3	4a	4b
A	1	1	5	---	---	---
	2	1	---	---	---	---
	3	0	---	nein	---	---
	F12	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
B	4	0		---	---	---
	5	1		---	---	---
	6	0	0	nein	---	---
	F34	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
C	7	1	4	---	---	---
	8	1	---	---	---	---
	9	0	---	nein	---	---
	F56	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)
D	10	0		---	---	---
	11	1		---	---	---
	12	0	0	nein	---	---
	F78	---	---	---	nein	nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)

Formblatt S5-2b: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Eiderkamp West /B-D Zufahrt Markant

Verkehrsdaten: Datum _____
Uhrzeit _____ [x] Planung [] Analyse

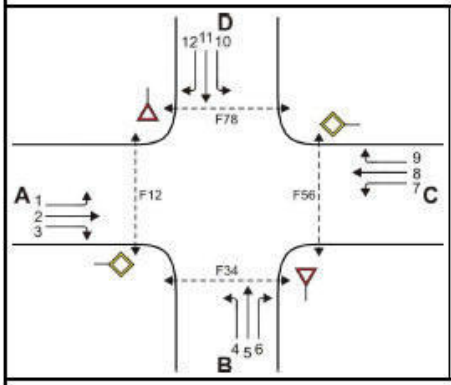
Verkehrsregelung: Zufahrt B: [x] ▽ [] STOP
Zufahrt D: [x] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

Zufahrt	Verkehrs-strom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
		5	6	7	8	9	10	11	12
A	1	0	114	6	0	120	---	1,025	123
	2	0	385	20	0	405	---	1,025	415
	3	0	47	3	0	50	---	1,040	52
	F12	---	---	---	---	---	0	---	---
B	4	0	43	2	0	45	---	1,022	46
	5	0	33	2	0	35	---	1,029	36
	6	0	28	2	0	30	---	1,033	31
	F34	---	---	---	---	---	40	---	---
C	7	0	28	2	0	30	---	1,033	31
	8	0	370	20	0	390	---	1,026	400
	9	0	28	2	0	30	---	1,033	31
	F56	---	---	---	---	---	0	---	---
D	10	0	33	2	0	35	---	1,029	36
	11	0	28	2	0	30	---	1,033	31
	12	0	95	5	0	100	---	1,030	103
	F78	---	---	---	---	---	40	---	---

Formblatt S5-2c: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Eiderkamp West /B-D Zufahrt Markant

Verkehrsdaten: Datum _____
Uhrzeit _____ [x] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [x] ▽ [] STOP
Zufahrt D: [x] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

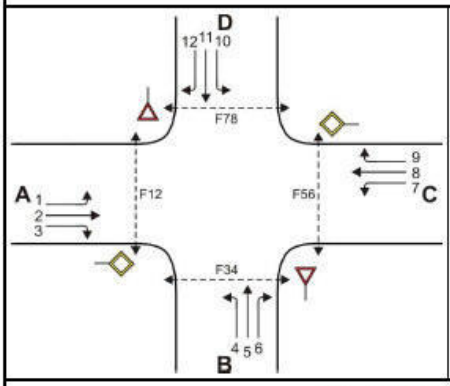
Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-]
	13	14	15
2	415	1800	0,231
8	400	1800	0,222

Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12

Verkehrs-strom	Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle S5-4) $q_{p,i}$ [Fz/h]		Grundkapazität (Bild S5-9 bzw. Bild S5-10) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]		Abminderungsfaktor Fg (Bild S5-11) $f_{f,EK,j}$ [-]	
	16	17		18		19	
3	52	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 0,967	mit RA ---
9	31	ohne RA 0	mit RA -	ohne RA 1600	mit RA -	ohne RA 0,967	mit RA ---
1 (j=F78)	123	420		797		0,967	
7 (j=F34)	31	455		766		0,967	
6	31	430		709		ohne RA 1,000	mit RA ---
12	103	405		731		ohne RA 0,996	mit RA ---
5	36	1000		268		---	
11	31	1010		265		---	
4 (j=F12)	46	1115		247		1,000	
10 (j=F56)	36	1050		269		1,000	

Formblatt S5-2d: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Eiderkamp West /B-D Zufahrt Markant

Verkehrsdaten: Datum _____
Uhrzeit _____ [x] Planung [] Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B: [x] ▽ [] STOP
Zufahrt D: [x] ▽ [] STOP

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit t_w = 45 s Qualitätsstufe D

Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9, und 12

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-13)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-14), (S5-15) bzw. (S5-18) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-17) mit Sp.22) p_x [-]
	20	21	22	23
3	1547	0,034	0,966	---
9	1547	0,020	0,980	---
1	770	0,160	0,840	0,805
7	740	0,042	0,958	
6	709	0,044	0,956	---
12	728	0,141	0,859	---

Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-16)) (Sp.18*Sp.23) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.24) x_i [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-18) mit Sp.16 und 24) $p_{0,i}$ [-]	staufreier Zustand (Gl.(S5-19)bzw.(S5-20) mit Sp.23 und 26) p_z [-]
	24	25	26	27
5	216	0,167	0,833	0,693
11	213	0,146	0,854	0,708

Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10

Verkehrs-strom	Kapazität (Gl.(S5-21))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22*Sp.27) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.28) x_i [-]
	28	29
4	150	0,307
10	179	0,201

Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)

Knotenpunkt: A-C Eiderkamp West /B-D Zufahrt Markant

Verkehrsdaten: Datum _____

Uhrzeit _____ [x] Planung [ ] Analyse

Verkehrsregelung:

Zufahrt B: [x] ▽ [ ] STOP

Zufahrt D: [x] ▽ [ ] STOP

Kapazität der Mischströme

Zufahrt	Verkehrs-strom	Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) x_i [-]	Aufstellplätze (Sp.2) n [Pkw-E]	Verkehrsstärke (ΣSp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Verkehrszusam-mensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m}$ [-]
		30	31	32	33	34
A	1	0,160	5			
	2	0,231	---			
	3	0,034	---			
B	4	0,307				
	5	0,167		113	218	1,027
	6	0,044	0			
C	7	0,042	4			
	8	0,222	---			
	9	0,020	---			
D	10	0,201				
	11	0,146		170	348	1,030
	12	0,141	0			

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme

Zufahrt	Verkehrs-strom	Verkehrs-zusammen-setzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35 C_i bzw. C_m [Fz/h]	Kapazitäts-reserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) R_i bzw. R_m [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV
		35	36	37	38	39	40
A	1	1,025	770	751	631	5,7	A
	2	1,025	1800	1757	1352	2,7	A
	3	1,040	1547	1488	1438	2,5	A
B	4	1,022	150	147	102	35,2	D
	5	1,029	216	210	175	20,6	C
	6	1,033	709	686	656	5,5	A
C	7	1,033	740	716	686	5,2	A
	8	1,026	1800	1755	1365	2,6	A
	9	1,033	1547	1497	1467	2,5	A
D	10	1,029	179	174	139	25,9	C
	11	1,033	213	206	176	20,4	C
	12	1,030	728	707	607	5,9	A
A	1+2+3	---	---	---	---	---	---
B	4+5+6	1,027	218	212	102	34,9	D
C	7+8+9	---	---	---	---	---	---
D	10+11+12	1,030	348	338	173	20,7	C
					erreichbare Qualitätsstufe QSV $_{Fz,ges}$		D

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: Flinktbekkreis.krs
Projekt: Flintbek
Projekt-Nummer: Flintbek
Knoten: Eiderkamp /Müllershörn
Stunde: Bemessungsbelastung Nachmittagsspitze

Wartezeiten

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	Eiderkamp West	1	50	98	590	1135	0,52	545	6,8	A
2	Zufahrt Markant	1	50	574	113	726	0,16	613	6,0	A
3	Eiderkamp Ost	1	50	205	462	1039	0,44	577	6,4	A
4	Müllershörn	1	50	477	170	806	0,21	636	5,8	A

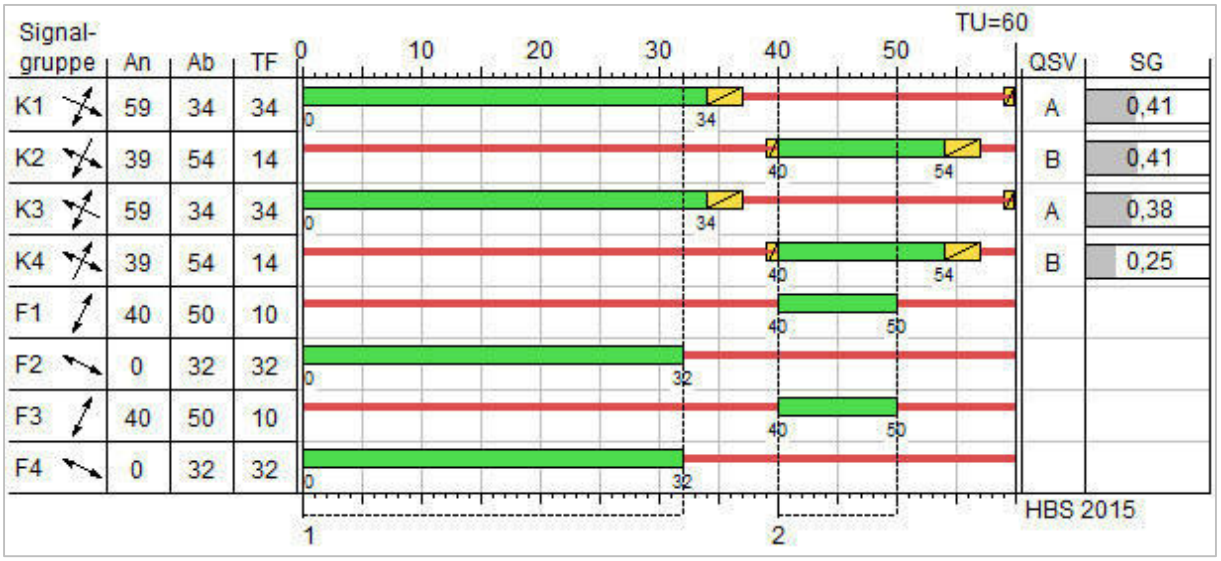
Staulängen

		n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz	Fz	Fz	-
1	Eiderkamp West	1	50	98	590	1135	0,7	3	5	A
2	Zufahrt Markant	1	50	574	113	726	0,1	1	1	A
3	Eiderkamp Ost	1	50	205	462	1039	0,6	2	4	A
4	Müllershörn	1	50	477	170	806	0,2	1	1	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

		Gesamter Verkehr Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	:	1335	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	1300	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	2,3	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	6,5	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5
Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen : Wu, 1997
Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992
LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)



Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t_F [s]	t_A [s]	t_S [s]	f_A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t_B [s/Kfz]	q_S [Kfz/h]	$N_{MS,95}>n_K$	n_C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t_W [s]	N_{GE} [Kfz]	N_{MS} [Kfz]	$N_{MS,95}$ [Kfz]	L_x [m]	QSV	Bemerkung
1	2		K1	34	35	26	0,583	120	2,000	1,868	1927	-	7	440	0,273	20,817	0,214	1,860	4,167	25,952	B	
	1		K1	34	35	26	0,583	455	7,583	1,869	1926	-	19	1113	0,409	8,317	0,408	4,599	8,226	51,182	A	
2	1		K2	14	15	46	0,250	165	2,750	1,874	1921	-	7	399	0,414	24,335	0,415	2,798	5,627	35,045	B	
3	1		K3	34	35	26	0,583	420	7,000	1,870	1925	-	19	1116	0,376	7,903	0,352	4,112	7,541	46,965	A	
	3		K3	34	35	26	0,583	30	0,500	1,890	1905	-	7	412	0,073	19,119	0,044	0,442	1,566	9,866	A	
4	1		K4	14	15	46	0,250	110	1,833	1,873	1922	-	7	442	0,249	20,399	0,188	1,685	3,880	24,048	B	
Knotenpunktssummen:								1300						3922								
Gewichtete Mittelwerte:															0,365	12,642						
				TU = 60 s T = 3600 s																		