

AZ:

Mitteilung-Nr.: 0018/2008/MV

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Bau-, Planungs- und Umwelt- ausschuss	18.09.2008	Ö	Kenntnisnahme

Betreff:

**Beantwortung der Fragen von Herrn Dr.
Rocke und Herrn Kamp zu Tagesord-
nungspunkt 4.2 Einwohnerfragestunde der
Sitzung des Bau-, Planungs- und Umwelt-
ausschusses am 10.07.2008**

**- 35. Änderung des Flächennutzungsplanes
1990 und Bebauungsplan Nr. 177 "Ent-
wicklungsfläche Nord / A 7"**

B e g r ü n d u n g :

Im Rahmen der Vorberatung zur 35. Änderung des Flächennutzungsplanes 1990 „Entwicklungsfläche Nord / A 7“ wurde festgehalten, dass die Anregungen und Bedenken, die sich aus den gestellten Fragen aus der Einwohnerfragestunde zu TOP 4.2 ableiten, in das weitere Bauleitplanverfahren einbezogen werden sollen. Die Verwaltung hat, soweit es der Verfahrensstand der Bauleitplanung erlaubt, bereits jetzt Antworten formuliert und wird sie nach der Sitzung des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses an Herrn Dr. Rocke und Herrn Kamp weiterleiten. In dem Schreiben wird darauf hingewiesen, dass Anregungen und Bedenken auch während der Beteiligungsmöglichkeiten (frühzeitige Bürgerbeteiligung, öffentliche Auslegung) abgegeben werden können.

Die Fragen von Herrn Dr. Rocke und Herrn Kamp werden wie folgt beantwortet:

Frage 1:

Weshalb will man von der vorbildlichen Planung des FNP 1990 abweichen, der nach einem langen Planungsprozess mit ausführlicher Bürgerbeteiligung von der damaligen Ratsversammlung nahezu einstimmig angenommen wurde?

Antwort:

Seit der Aufstellung des Flächennutzungsplanes sind nahezu 20 Jahre vergangen. Durch die Änderung der allgemeinen gesellschaftlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen haben sich inzwischen abweichende Planungserfordernisse gerade auch bei der Ausweisung gewerblicher Bauflächen ergeben, denen die Stadt Neumünster Rechnung zu tragen hat.

Frage 2:

Sollten die Aufforstungsflächen entlang der BAB A 7 (ca. 300 m breit zur Lärmabschirmung) kommerziellen Interessen geopfert werden und das zum Nachteil der Bürgerinnen und Bürger?

Im FNP 1990 wurde ein Landschaftsschutzgebiet „Stadtrand Neumünster“ zwischen der vorhandenen Wohnbebauung und der BAB mit einem ca. 300 m breiten Waldgürtel entlang der BAB ausgewiesen, der bislang noch nicht angepflanzt wurde. Dieser Streifen ist jetzt wegen des sechsspürigen Ausbaus der BAB umso notwendiger.

Antwort:

Die Ausweisung des Landschaftsschutzgebietes erfolgte nicht durch den Flächennutzungsplan 1990, sondern bereits im Jahre 1980 durch eine Verordnung der unteren Naturschutzbehörde. Die Landschaftsschutzgebietsverordnung enthält keine Aussagen zu einer verstärkten Aufforstung entlang der BAB-Trasse.

Der Flächennutzungsplan 1990 übernimmt die Grenzen der Landschaftsschutzgebietsverordnung; entgegen den in dieser Verordnung enthaltenen Schutzziele stellt er einen Waldgürtel entlang der BAB 7 dar, der laut Erläuterungsbericht „u. a. der Lärmabschirmung für die Bevölkerung in den Stadtteilen Einfeld und Gartenstadt dienen soll.“ Der Schutzeffekt wurde jedoch nicht durch ein entsprechendes Schallgutachten festgestellt.

Der im Jahre 2000 festgestellte Landschaftsplan der Stadt Neumünster greift die Walddarstellung des FNP nicht auf, sondern enthält nur für vereinzelte Flächen an der BAB 7 die Zielaussage einer Aufforstung. Das Plangebiet der 35. Änderung des FNP ist nach den Darstellungen des Landschaftsplanes nicht für eine Aufforstung geeignet. Im Textteil des Landschaftsplanes wird zu den Zielen bezüglich der Forstwirtschaft vielmehr u.a. eine „Rücknahme großflächiger Aufforstungsplanungen in der Aalbek- und Stover-Niederung“ aufgeführt mit dem Ziel, „die vorhandenen Niederungen als Grünlandstandorte zu entwickeln.“

Insgesamt bleibt festzustellen, dass eine durchgehende Aufforstung an der BAB 7 aus *natur-schutzfachlicher* Sicht nicht sinnvoll ist.

Auch aus *schalltechnischer* Sicht ist die Erforderlichkeit einer Aufforstung in diesem Bereich aus heutiger Sicht nicht gegeben. Gemäß einer überschlägigen schalltechnischen Berechnung werden die städtebaulichen Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete gegenüber Verkehrslärm (55 / 45 dB(A) tags / nachts) durch die BAB 7 erst ab einem Abstand von unter rd. 900 m (tags) bzw. 1.200 m (nachts) überschritten. Die der BAB nächstgelegenen geschlossenen Wohnsiedlungsbereiche in den Stadtteilen Gartenstadt und Einfeld weisen einen Abstand von rd. 1.300 m (Neue Gartenstadt) bzw. 1.700 m (Einfeld, westlich Roschdohler Weg) auf.

Dessen ungeachtet soll zu den Bauleitplänen eine Umweltprüfung durchgeführt werden, in

deren Rahmen auch eine gutachterliche Untersuchung der verkehrlichen und gewerblichen Schallimmissionen in den ggf. betroffenen Bereichen des Stadtgebietes zu erstellen ist. Hierbei wird zu untersuchen sein, ob und inwieweit die Planung zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Schallpegel in diesen Bereichen führt.

Frage 3:

Ist der Bedarf für ein Logistikzentrum vorhanden? Liegen konkrete Anfragen von Logistikfirmen vor, ggf. welche?

Die vorhandenen Logistiker wie DHL, UPS, GPS und einheimische Logistikfirmen haben längst ihre Logistikeinrichtungen in Neumünster geschaffen. In den neuen Bundesländern wurden vielfach neue Gewerbegebiete erschlossen, die nicht genutzt werden.

Antwort:

Im Vorfeld des Flächenankaufs durch die Stadt wurden bereits Bedarf und zu erwartende Nachfrage eingehend untersucht: Die Logistik gehört zu den stärksten Wachstumsbranchen in Deutschland. Dieses begründet sich zum einen aus der zunehmenden, spezialisierten Fertigung an unterschiedlichen Produktionsstätten sowie aus der fortschreitenden Auslagerung von Warenlagerung, Kommissionierung und Transport aus den Unternehmen. Neben dem weiteren Wachstum der Beschäftigtenzahl ist damit auch eine erhöhte Nachfrage nach Logistikflächen sowie Waren- und Verteillägern an verkehrsgünstigen Standorten (Autobahnnähe) verbunden. Aus dieser Erkenntnis hat z. B. Hamburg kürzlich einen Masterplan Logistik erarbeitet, der neben der Schaffung mehrerer 1.000 Arbeitsplätze eine steigende Flächennachfrage auch im Umland prognostiziert.

Die Planungen der Stadt haben auf einschlägigen Fachmessen (Expansion, Hamburg; Expo-Real, München) sehr positive Resonanzen von Projektentwicklern und Unternehmen ergeben.

Frage 4:

Empfiehl sich für die Lage eines Logistikzentrums und weitere Gewerbeflächen, wenn sie dann benötigt werden sollten, nicht ein Standort an der Südumgehung (siehe ISEK Neumünster 2020)?

Für diesen Standort spricht u. a. die ideale Verkehrskreuzlage in alle vier Himmelsrichtungen.

Antwort:

Eine wichtige Standortanforderung für ein attraktives Logistikzentrum mit dienstleistungsorientierten Zusatznutzungen wie Autohof, Serviceeinrichtungen oder Kfz-Handel ist die unmittelbare Anbindung an und die Sichtbarkeit von der Bundesautobahn. Auch im Regionalplan für den Planungsraum III - Technologie-Region K.E.R.N. - , Fortschreibung 2000, wird darauf hingewiesen, dass die Ansiedlung besonders verkehrserzeugender Unternehmen (zum Beispiel Logistikunternehmen), für die in den Siedlungsschwerpunkten keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen, vorrangig an Autobahnabfahrten vorgesehen werden soll. Die Flächen an der Südumgehung im Stadtgebiet Neumünsters verfügen im Gegensatz zum Bereich an der Autobahnabfahrt NMS-Nord nicht über dieses für die vorliegende Planung erforderliche Standortmerkmal.

Im räumlichen Leitbild des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ist eine Gewerbeansiedlung im Bereich der BAB-Anschlussstelle Neumünster-Nord dargestellt.

Frage 5:

Warum meint man, dass eine Rastanlage im Logistikzentrum und Flächen für KFZ-Präsentation ein „wirtschaftliches Alleinstellungsmerkmal mit deutlicher Anziehungskraft für die Region“ (Zitat aus der Sitzungsvorlage) darstellt?

Eine Rastanlage interessiert nur Durchreisende, im Logistikzentrum nur Zulieferer. Flächen für KFZ-Präsentation parallel zur Autobahn lenken Durchreisende Autofahrer/LKW-Fahrer ab und stellen eine Verkehrsgefährdung dar.

Antwort:

Der Standort bietet sich z. B. für die Ansiedlung von Servicestellen in Kombination mit zentralen Informationseinrichtungen für freizeit- und tourismusorientierte Nutzungen in Schleswig-Holstein an. Dies kann durch prägnante Architektur in der Wirkung verstärkt werden. So können Durchreisende auf entsprechende Angebote in Neumünster und in der Region aufmerksam gemacht werden.

Die Vermutung, dass autobahnahe Nutzungen wie KFZ-Präsentationen per se zu einer Verkehrsgefährdung führen, ist nach Kenntnis der Stadt Neumünster bislang noch nicht verifiziert worden. Dies kann allenfalls für auffällige Werbeanlagen o.ä. angenommen werden, die geeignet sind, Verkehrsteilnehmer in einer den Verkehr gefährdenden oder erschwerenden Weise abzulenken. Solche Anlagen sind jedoch gemäß § 33 Abs. 1 S. 1 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) ohnehin unzulässig.

Frage 6:

Wäre es nicht sinnvoll, neben dem geplanten FOC die Flächen für die KFZ-Präsentation vorzusehen?

Hier ist in Verbindung mit dem FOC ein großer, sich gegenseitig befruchtender Besucherstrom zu erwarten.

Antwort:

Die Planung geht von einem vielfältigen gewerblichen Nutzungsangebot im Gebiet aus, das unter dem Leitthema Logistik / Auto steht. Die Präsentation von KFZ kann einen Bestandteil des gesamten Angebotes darstellen, dieses soll sich jedoch hierauf nicht beschränken. Dadurch wird eine klare Abgrenzung zum DOC-Standort geschaffen, dessen Nutzungsmix sich um das Thema hochwertige Bekleidung mit bestimmten Randsortimenten gruppiert.

Frage 7:

Warum werden nicht die vorhandenen Raststätten Brokenlande und Aalbek um LKW-Abstellflächen und ein Motel etc. erweitert?

Darüber hinaus entsteht ein Autohof an der BAB in Dätgen und ein weiterer Autohof ist an der Südumgehung bereits vorhanden.

Antwort:

Die Stadt Neumünster ist nicht Träger der Planungshoheit für die BAB-Raststätten, insofern hat die Stadt keinen Einfluss auf dortige Ausbauplanungen. Üblicherweise werden an Raststätten keine sonstigen Flächen wie gewerbliche Waren- und Verteilläger ausgewiesen. Insgesamt ist – auch im Hinblick auf die bereits jetzt knappen Rastflächen an den Autobahnen – von einer Arbeitsteilung beider Anlagen auszugehen.

Bezogen auf den geplanten Autohof in Dätgen ist festzuhalten, dass in Neumünster die Ausrichtung auf logistische Gewerbeansiedlungen ausdrücklich im Vordergrund steht. Demgegenüber haben autoorientierte Dienstleistungen ergänzende Funktionen, auch weil sie weniger arbeitsplatzintensiv einzuschätzen sind. Eine endgültige Flächenabgrenzung soll aber flexibel, entsprechend der Nachfrageentwicklung erfolgen.

Der Standort des Autohofes an der Südumgehung bietet bei weitem nicht die potentiellen Möglichkeiten des Plangebietes. Insbesondere fehlt hier die unmittelbare Anbindung an die BAB 7.

Frage 8:

Sollte wider erwarten an der jetzigen Planung festgehalten werden, ist die Frage zu stellen, wie der weiteren Schädigung des „Naturerholungsgebietes Einfeld der See“ wegen des zusätzlichen Verkehrs planerisch begegnet werden soll?

Antwort:

Angesichts des mit rd. 2,5 km relativ großen Abstandes zum Naherholungsbereich am Einfeld der See kann davon ausgegangen werden, dass eine wesentliche Beeinträchtigung nicht zu erwarten ist.

Frage 9:

Wie wird der Schleichverkehr auf dem Eichhofweg (mit derzeit überwiegendem landwirtschaftlichen Verkehr von Einfeld mit dann direkter Anbindung an die Anschlussstelle NMS-Nord unterbunden?

Erfahrungsgemäß erzwingt ein derartiger, noch unzulänglich ausgebauter Schleichweg (mit beidseitigen Knicks) eine spätere Verbreiterung zu einer Haupteinfahrtsstraße.

Antwort:

Im Rahmen der Aufstellung der Bauleitpläne sind geeignete Maßnahmen zur Verkehrsführung und -regelung zu erörtern und festzulegen.

Frage 10:

Warum hat man neue Wohnbauflächen westlich Roschdohler Weg in nicht unerheblicher Größe zugelassen?

Der Abstand zum geplanten Gewerbegebiet beträgt 1.000 m.

Antwort:

Zu den Bauleitplänen soll eine Umweltprüfung durchgeführt werden, in deren Rahmen auch eine gutachterliche Untersuchung der verkehrlichen und gewerblichen Schallimmissionen in den ggf. betroffenen Bereichen des Stadtgebietes zu erstellen ist. Hierbei wird zu untersuchen sein, ob und inwieweit die Planung zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Schallpegel in diesen Bereichen führt. Angesichts des mit rd. 1.000 m relativ großen Abstandes zu den nächstgelegenen geschlossenen Wohnsiedlungsbereichen kann davon ausgegangen werden, dass städtebauliche Konflikte nicht zu erwarten sind.

Frage 11:

Welche Flächen im geplanten Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 177 hat wer in welcher Größe bereits gekauft?

Erst jetzt erfährt die Öffentlichkeit vom Planungsbegehren der Stadt.

Antwort:

Die Beteiligung der Öffentlichkeit zu Bauleitplanverfahren wird in § 3 des Baugesetzbuches (BauGB) geregelt. Hiernach erfolgt eine Information und Erörterung der Planungsziele in der Regel nach Fassung des Planaufstellungsbeschlusses. Angaben zum Grundstücksverkehr in Plangebietem sind üblicherweise nicht Bestandteil der öffentlichen Informationen zur Bauleitplanung.

Richtig ist, dass die Stadt mit Zustimmung der Gremien nach entsprechender Bedarfsanalyse (s. Antwort zu Frage 3.) bereits große Teile der Flächen des Plangebietes erworben hat. Dies entspricht der jahrzehnte langen, erfolgreichen Praxis der Erschließung und Vermarktung gewerblicher Bauflächen durch die Stadt .

Stellungnahme und Anregung

Abschließend haben wir den Eindruck, dass es sich in erster Linie um einen Einzelfallbebauungsplan als Gefälligkeitsplanung für einen einzelnen großen Autohändler handelt. Die Anschlussstelle NMS-Nord soll vorrangig zur Verkehrserschließung herangezogen werden. Rückstaugefahr und Auffahrunfälle sind die Folge auf einem ohnehin schon unfallträchtigen Autobahnabschnitt.

Es handelt sich bei der Größenordnung von 42 ha um eine überzogene Planung ohne erkennbaren Bedarf.

Die vorgesehene, zu überplanende Fläche an der Anschlussstelle NMS-Nord liegt isoliert und ist nicht in das vorhandene Siedlungsgefüge integrierbar. Es handelt sich um eine Insellösung. Wir bitten Sie um Überprüfung der Planung und von ihr Abstand zu nehmen.

Antwort:

Autobahnnahe Gewerbestandorte haben in Schleswig-Holstein, aber auch in anderen Bundesländern, in den vergangenen Jahren eine hohe Bedeutung für verkehrsintensive Gewerbeansiedlungen erlangt, so dass die Landesregierung im Entwurf des neuen Landesentwicklungsplanes diesen Bedarfen der Wirtschaft durch erleichterte Zulassungsvoraussetzungen Rechnung getragen hat. Derartige Vorhaben sind wegen der Erschließungserfordernisse und der zu erwartenden Störungen kaum in vorhandene Siedlungsgefüge zu integrieren.

Neumünster hat als traditioneller Logistikstandort mit der Einleitung der Bauleitplanverfahren aktuellen Entwicklungstendenzen Rechnung getragen, ohne die zu erwartenden Entwicklungsimpulse allein anderen zu überlassen. Das Bekanntwerden einer derartigen Planung löst naturgemäß eine Vielzahl von interessierten Anfragen aus. Über Ansiedlungen ist endgültig erst auf der Grundlage der zukünftigen Festsetzungen des Bebauungsplanes zu entscheiden.

Im Auftrag

(Levsen)