

Neumünster - Messeachse
Vorbereitende Untersuchungen
mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept (IEK)

Stadt Neumünster

Oktober 2021



Auftraggeber



Stadt Neumünster

Großflecken 59
24534 Neumünster
www.neumuenster.de

Ansprechpartner

Bernd Heilmann
Abteilungsleiter Stadtplanung /
Erschließung
T 04321 942-2623
bernd.heilmann@neumuenster.de

Auftragnehmer



BIG Städtebau GmbH
Eckernförder Straße 212
24119 Kronshagen
www.dsk-big.de

Ansprechpartner

Dr. Jesko Mühlenberend
T 0431 5468-426
jesko.muehlenberend@dsk-big.de

Fördermittelgeber



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



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

Inhalt

Inhalt.....	2
1. Einleitung.....	5
1.1. Anlass und Aufgabe.....	5
1.2. Arbeitsweise und Methode.....	5
2. Rahmenbedingungen und Planungskontext.....	9
2.1. Bedeutung der Stadt Neumünster und des Untersuchungsgebietes.....	9
2.1.1. Geschichte und Lage der Stadt Neumünster.....	9
2.1.2. Das Untersuchungsgebiet „Messeachse“ und seine städtebauliche Entwicklung.....	11
2.2. Übergeordnete Planungen und Konzepte.....	12
2.2.1. Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010.....	12
2.2.2. Regionalplan Schleswig-Holstein 2001 und Fortschreibungen.....	13
2.2.3. Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum II.....	13
2.2.4. Flächennutzungsplan.....	14
2.2.5. Landschaftsplan.....	17
2.2.6. Bebauungspläne.....	19
2.2.7. Planfeststellungsverfahren.....	29
2.2.8. Fortschreibung Einzelhandelskonzept 2016.....	31
2.2.9. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (2006) und Evaluierungsbericht (2015).....	31
2.2.10. Verkehrskonzepte- und Untersuchungen.....	33
2.2.11. Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Neumünster (2015).....	36
2.2.12. Gutachten und sonstige Konzepte.....	36
3. Bestandsanalyse.....	39
3.1. Siedlungsstrukturelle Gliederung des Untersuchungsgebietes.....	39
3.2. Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur.....	45
3.2.1. Bevölkerungsentwicklung.....	45
3.2.2. Alters- und Haushaltsstrukturen.....	46
3.2.3. Daten aus der Sozialberichterstattung (2020).....	48
3.3. Gebäudebestand.....	49
3.3.1. Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe.....	49
3.3.2. Energetische Ertüchtigung.....	52
3.3.3. Denkmalschutz und weitere erhaltenswerte Gebäude.....	54
3.4. Nutzungsstruktur.....	56
3.4.1. Messestandort.....	57
3.4.2. Eisenbahnnutzung/Bahnhof.....	58
3.4.3. Einzelhandels-, Gewerbe- und Sonderstandort.....	59
3.4.4. Wohnen und wohnungsnaher Grundversorgung.....	59

3.4.5.	Dienstleistungszentren und Arbeitsplätze.....	60
3.4.6.	Untergenutzte Flächen.....	60
3.5.	Soziale und bildungsbezogene Infrastruktur.....	61
3.5.1.	Bildungseinrichtungen.....	62
3.5.2.	Betreuungsangebote für Kinder.....	62
3.5.3.	Beratungsstellen und weitere Betreuungsangebote.....	63
3.6.	Medizinische und pflegebezogene Infrastruktur.....	63
3.7.	Kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur.....	64
3.8.	Grün- und Freiraumstrukturen.....	65
3.8.1.	(Öffentliche) Grünanlagen und Freiflächen.....	65
3.8.2.	Plätze.....	67
3.8.3.	Blockinnenbereiche und privates Wohnumfeld.....	68
3.9.	Verkehrssituation und Erschließung.....	69
3.9.1.	Straßen- und Wegenetz.....	69
3.9.2.	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	71
3.9.3.	Öffentlicher Personennah- und Fernverkehr.....	72
3.9.4.	Radfahrverkehr.....	73
3.9.5.	Fußverkehr.....	74
3.9.6.	Ruhender Verkehr.....	74
3.9.7.	Barrierefreiheit.....	75
3.10.	Zustand der Erschließungsanlagen.....	77
3.11.	Umweltsituation.....	87
3.11.1.	Klimatische und ökologische Bedeutung.....	87
3.11.2.	Lärmbelastung.....	88
3.11.3.	Altlasten.....	89
3.12.	Eigentumsverhältnisse.....	90
4.	Zusammenfassende Bewertung.....	91
4.1.	Stärken und Potentiale.....	91
4.2.	Misstände und Mängel.....	92
5.	Leitbild und Entwicklungsziele.....	95
5.1.	Leitbild.....	95
5.2.	Entwicklungsziele.....	96
6.	Handlungsschwerpunkte und Empfehlungen.....	97
6.1.	Thematische Handlungsschwerpunkte.....	97
6.2.	Räumliche Handlungsschwerpunkte.....	99
7.	Verfahrensrechtliche Abwägung.....	103
7.1.	Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit.....	103
7.1.1.	Substanzschwächen.....	103

7.1.2.	Funktionsschwächen.....	104
7.2.	Behebung der städtebaulichen Missstände durch das Maßnahmenprogramm	105
7.2.1.	Maßnahmen zur wesentlichen Verbesserung des Gebiets	105
7.2.2.	Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung des Gebiets	106
7.3.	Durchführbarkeit der Sanierung.....	107
7.3.1.	Abwägung der Verfahrensart und der Abgrenzung des Sanierungsgebiets	107
7.3.2.	Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen und der öffentlichen Aufgabenträger.....	108
7.3.3.	Kommunalpolitische Durchsetzbarkeit und Verwaltungskraft.....	108
7.4.	Nachteilige Auswirkungen und öffentliches Interesse	109
8.	Umsetzungskonzept	110
8.1.	Maßnahmenkatalog	110
8.2.	Kosten- und Finanzierungsübersicht	119
8.3.	Monitoring	124

1. Einleitung

1.1. Anlass und Aufgabe

Die Stadt Neumünster hat mit Beschluss der Ratsversammlung vom 27. März 2012 die Durchführung vorbereitender Untersuchungen gemäß § 141 BauGB für das Untersuchungsgebiet „Messeachse“ eingeleitet (Bekanntmachung 18. April 2012; Drucksache: 0913/2008/DS).

Im Verlauf der Erstellung der vorbereitenden Untersuchungen haben sich die Rahmenbedingungen im Gebiet der Messeachse verändert. Maßgeblich war die Erwerb von großen Flächen innerhalb des Untersuchungsgebiets vom Immobilienentwickler Aurelis durch die Stadt Neumünster Ende 2017. Ein weiterer wichtiger Schritt ist die Entwicklung und Erweiterung des Messestandorts durch die Modernisierung und den Umbau großer Teile der Holstenhallen mit Mitteln des „Zukunftsprogramms Wirtschaft“ und die derzeit laufende Erweiterung des Messestandorts durch den Neubau eines Kongress- und Tagungszentrums. Wesentlich war auch der Erwerb von Teilflächen der Deutschen Bahn AG durch die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll (NEG) im Juni 2013 und die anschließende Inbetriebnahme eines Kombiverkehrsterminals im Bereich der Max-Johannsen-Brücke.

Die beschriebenen, durch private Investitionen oder die Stadt vorangetriebenen Entwicklungen haben dazu geführt, dass sich im Verlauf der Erstellung der vorbereitenden Untersuchungen die Rahmenbedingungen, die Handlungsmöglichkeiten der Stadt aber auch die zu erreichenden Sanierungsziele gewandelt haben. Aus diesem Grund haben die Arbeiten an den vorbereitenden Untersuchungen zwischenzeitlich geruht.

Mittlerweile hat sich jedoch gezeigt, dass vor allem im Bereich des Bahnhofsumfelds Missstände verbleiben, die einer integrierten Betrachtung unterzogen werden müssen, auch um die Zukunftsfähigkeit des Verkehrs- und Messestandorts Neumünster zu sichern. Aus diesem Grund wurde am 27. September 2016 mit Ratsbeschluss das Untersuchungsgebiet der vorbereitenden Untersuchungen um weitere Flächen um den Konrad-Adenauer-Platz erweitert (Drucksache: 0788/2013/DS). Seit 2019 laufen intensive Gespräche mit der Deutschen Bahn, um die durch die DB geplante Modernisierung des Bahnhofs Neumünster mit Maßnahmen zur Beseitigung der Missstände im Bahnhofsumfeld zu verknüpfen.

Schlüsselfrage im Bereich des Bahnhofsumfeldes ist, ob durch eine Verlagerung des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) auf die Westseite des Bahnhofs die verkehrlichen und städtebaulichen Probleme im Bereich des jetzigen Bahnhofsvorplatzes und ZOB gelöst werden können. Aus diesem Grund wurde im August 2019 ein Planungsbüro mit einer verkehrlichen Machbarkeitsanalyse zu dieser Fragestellung beauftragt. Die Ergebnisse liegen mittlerweile vor und sind in das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept eingeflossen.

1.2. Arbeitsweise und Methode

Der Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen richtet sich nach den Kriterien des Baugesetzbuches gemäß § 141 BauGB und des sechsten Abschnitts im ersten Teil des besonderen Städtebaurechts. Nach der Beschreibung der Rahmenbedingungen und des Planungskontextes (Kap. 2) werden im ersten Teil dieses Berichts (Kap. 3 und 4) die städtebaulichen und funktionalen Missstände aufgezeigt, die im Rahmen der Bestandsanalyse ermittelt wurden und den Einsatz des besonderen Städtebaurechts rechtfertigen können. Im zweiten Teil (Kap. 5 bis 6) wird das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK) dargelegt. Es enthält das Leitbild sowie die städtebaulichen Entwicklungsziele. Anschließend werden thematische und räumliche

Handlungsschwerpunkte erläutert. Im dritten Teil (Kap. 7 bis 8) wird die verfahrensrechtliche Abwägung dargestellt. Darin wird die Notwendigkeit einer Sanierung begründet und ein Vorschlag über das zu wählende Sanierungsverfahren sowie die Angrenzung des Sanierungsgebiets vorgenommen. In Kapitel 8 wird das Umsetzungskonzept, bestehend aus dem Maßnahmenkatalog, der Kosten- und Finanzierungsübersicht und dem Monitoring mit den dazugehörigen Indikatoren, beschrieben.

Bestandsanalyse und zusammenfassende Bewertung

Zu Beginn erfolgt die Auswertung der vorhandenen übergeordneten Planungen und Gutachten, um den Planungskontext herauszustellen und die für das Untersuchungsgebiet relevanten Zielsetzungen und Vorhaben herauszufiltern. Anschließend werden die bestehenden formellen und informellen Planungen im Geltungsbereich des Untersuchungsgebiets behandelt (Kap. 2).

Die städtebauliche und räumliche Bestandsaufnahme (Kap. 3) wurde im Rahmen von Vor-Ort-Begehungen durchgeführt, um eine genaue Erhebung der Gebäude, der technischen und sozialen Infrastrukturen sowie der Stadträume zu gewährleisten. Dabei wurde jedes Gebäude hinsichtlich seiner baulichen Beschaffenheit, Nutzung und eines eventuell vorhandenen Leerstands betrachtet. Für die Stadträume galt es insbesondere, die baulichen Gegebenheiten, Nutzungsmöglichkeiten sowie die verkehrlichen und funktionalen Aspekte zu kartieren.

Anhand von Haushalts- und Bevölkerungsdaten der kommunalen Statistik wurde in Bezug auf bereits bestehende Gutachten eine Analyse der Bevölkerungs- und Sozialstruktur vorgenommen. Informationen zu weiteren Themen wie z.B. die Bevölkerungsstruktur wurden von den Fachämtern der Stadt oder anderen Trägern eingeholt. Um gezielt auf spezifische Bedürfnisse und Bedarfe vor Ort eingehen zu können, wurden Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, Bürgerinnen und Bürger sowie Eigentümerinnen und Eigentümer, Schlüsselakteure sowie die bereits vor Ort etablierten Sanierungsbeiräte beteiligt (siehe Abbildung 1 Prozessbeteiligung).

In der zusammenfassenden Bewertung (Kap. 4) wurden die Ergebnisse der städtebaulichen, sozialen und strukturellen Bestandsanalyse in ein Stärken-Misstands-Profil übertragen. Sie zeigen die Misstände, Mängel und Konflikte sowie die Stärken, Schwächen und Potenziale im Untersuchungsraum auf. Die Pläne verorten und visualisieren die raumbezogenen Ergebnisse.

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Aufbauend auf die Bestandsanalyse wurde zunächst ein gebietsspezifisches Leitbild entwickelt, aus dem sich einzelne strategische Zielsetzungen ableiten (Kap. 5). Zur Konkretisierung der Zielsetzungen und zur Sicherung des integrierten Aspekts des Entwicklungskonzepts, wurden thematische Handlungsfelder sowie Handlungsziele definiert (Kap. 6).



Abbildung 1: Typische Arbeits- und Beteiligungsschritte während vorbereitender Untersuchungen

In den Plänen des „Städtebaulichen Entwicklungskonzepts“ wurden anschließend die räumlichen, bzw. baulichen Maßnahmen zur Behebung der ermittelten Missstände und zur Nutzung von Potenzialen verortet. Diese Maßnahmen wurden dazu umfassend textlich ausgearbeitet und durch nicht-verortbare Maßnahmen ergänzt. Dieses Entwicklungskonzept, welches als umsetzungsorientiertes Instrument zur Erreichung der Entwicklungsziele dient, orientiert sich an den zuvor entwickelten Handlungsfeldern. Eine fundierte Kosten- und Finanzierungsübersicht wurde nach Vorgabe der StBauFR SH 2015 erarbeitet.

Verfahrensrechtliche Abwägung

Mit der Verfahrensrechtlichen Abwägung (Kap. 7) wurde die rechtliche Begründung zur Durchführung eines Sanierungsverfahrens dargelegt und ein Vorschlag zur Verfahrensart sowie der Abgrenzung des Sanierungsgebiets vorgenommen. Ferner wurde die Durchführbarkeit hinsichtlich finanzieller Machbarkeit, der zeitlichen Abgrenzung sowie der Beteiligungsbereitschaft der Betroffenen und sonstigen Akteure geprüft.

Monitoring

Zwecks Überprüfung der Zielerreichung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme wurden Indikatoren erarbeitet, die jährlich aufgenommen werden und mithilfe derer alle fünf Jahre eine Evaluierung erfolgt (Kap. 8.3).

Prozessbeteiligung

In den einzelnen Arbeitsphasen der vorbereitenden Untersuchungen wurden verschiedene Akteure beteiligt. Dazu gehören Eigentümerinnen und Eigentümer, betroffene Bürgerinnen und Bürger aus der „Messeachse“ ebenso wie die verschiedenen Fachämter der Stadt Neumünster.

Die erste frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (TÖB) erfolgte zu Beginn der ersten Bestandsanalyse im April 2012. Dabei wurde über die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen informiert und um Stellungnahme sowie um fachspezifische Auskünfte über das Untersuchungsgebiet gebeten. Die abgegebenen Stellungnahmen und Auskünfte wurden in den Bericht eingearbeitet. Eine zweite Beteiligung erfolgte nach Fertigstellung des ersten Entwurfs der VU Mitte 2013. Hier wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erneut um Stellungnahme und eine Einschätzung zu den geplanten Maßnahmen gebeten.

Im Zuge der Wiederaufnahme der Arbeiten an den vorbereitenden Untersuchungen wurde durch die Erneuerung der Städtebauförderrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein im Jahr 2015 (StBauFR S-H 2015) die Erweiterung um ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (IEK) notwendig. Um auch die Ergebnisse des IEK mit den Trägern öffentlicher Belange abzustimmen, ist eine dritte TÖB-Beteiligung vorgesehen. Die Auswertung der finalen TÖB-Beteiligung wird diesem Bericht als Anlage beigelegt.

Die Beteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer, Bürgerinnen und Bürger und weiteren Akteuren erfolgte zuerst am 24. April 2013 unter Einbeziehung der Stadtteilbeiräte Gartenstadt und Stadtmitte. Während der Veranstaltung wurden sowohl die geplanten Entwicklungen im Bereich der Messeachse dargelegt, als auch über die sanierungsrechtlichen Zusammenhänge und die Auswirkungen für die Betroffenen informiert. Im Anschluss hatten die Mitglieder der Stadtteilbeiräte (Gartenstadt und Mitte) und die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Fragen in Bezug auf die bevorstehende Festlegung des Sanierungsgebiets zu stellen und Anmerkungen zu den vorgestellten Planungen abzugeben. Die dargelegten Anmerkungen wurden im weiteren Verlauf der Erstellung der vorbereitenden Untersuchungen einbezogen. Die Auswertung der finalen Betroffenenbeteiligung wird diesem Bericht als Anlage beigelegt.

Durch die im weiteren Verlauf entstandene Notwendigkeit der Erstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (IEK) und auf Grund der relativ langen Planungsphase, ist eine erneute Betroffenenbeteiligung mit der Vorstellung der Ergebnisse des IEK vorgesehen. Dazu werden die Eigentümerinnen und Eigentümer im zukünftigen Sanierungsgebiet und die sonstigen Betroffenen eingeladen. Während der Veranstaltung werden die Ergebnisse des IEK präsentiert und die Eigentümerinnen und Eigentümer im zukünftigen Sanierungsgebiet über das Sanierungsverfahren informiert. Auch eine erneute Vorstellung der geplanten Entwicklung in den Stadtteilbeiräten ist beabsichtigt. Die Dokumentationen der Veranstaltungen werden als Anlagen dem Bericht beiliegen.

Zur Einholung spezifischer Information, Klärung von Fragen und weiteren Abstimmungen wurden Gespräche mit Schlüsselakteuren geführt. Diese Gespräche hatten in der Analysephase das Ziel, eine Situationsbewertung aus Sicht der lokalen Akteure einzuholen und ggf. Entwicklungsperspektiven zu erörtern. In der Konzeptphase wurden vertiefende Gespräche geführt, um das Maßnahmenkonzept zu erörtern.

Folgende Schlüsselakteure wurden daran beteiligt:

- ▶ Deutsche Bahn AG
- ▶ Aurelis Real Estate GmbH
- ▶ Hallenbetriebe Neumünster GmbH
- ▶ Bahn-Landwirtschaft

2. Rahmenbedingungen und Planungskontext

Um ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Messeachse aufstellen zu können, müssen die Rahmenbedingungen und der Kontext weiterer Planungen und Konzepte bekannt sein, sodass deren Ergebnisse und Aussagen mit in das Entwicklungskonzept einfließen können. Zu diesem Zwecke wurden zahlreiche übergeordnete und städtische Planungen und Berichte für das Gebiet Messeachse untersucht.

2.1. Bedeutung der Stadt Neumünster und des Untersuchungsgebietes

Bei der integrierten Betrachtung des Gebietes Messeachse ist es von Bedeutung, auch die Lage im Raum und die Verflechtungen mit anderen Stadtteilen zu berücksichtigen. Darüber hinaus kann der historische Kontext wertvolle Erklärungen für aktuelle Rahmenbedingungen geben.

2.1.1. Geschichte und Lage der Stadt Neumünster

Die kreisfreie Stadt Neumünster mit über 81.128 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand: 31.12.2020)¹ liegt im Kerngebiet Schleswig-Holsteins und nimmt in der zentralörtlichen Gliederung des Landes die Funktion eines Oberzentrums in einem überwiegend ländlich geprägten Stadt-Umland-Bereich ein. Umgeben wird Neumünster im Nordwesten vom Landkreis Rendsburg-Eckernförde, im Osten vom Kreis Plön und im Süden vom Kreis Segeberg.

Als Verkehrsknotenpunkt (Straße und Schiene) profitiert Neumünster von seiner zentralen Lage innerhalb des Bundeslandes Schleswig-Holstein. Über die Autobahnen A7 sowie die beiden Bundesstraßen B430 und B205 ist Neumünster gut in das bundesdeutsche Fernstraßennetz eingebunden. Von Neumünster ist die Landeshauptstadt Kiel in ca. 30 km, die Metropole Hamburg in 60 km und damit auch der internationale Flughafen „Helmut Schmidt“ in Hamburg Fuhlsbüttel zu erreichen. Die Küsten von Nord- und Ostsee sind mit Blick auf touristische und verkehrliche Funktionen ebenfalls gut zu erreichen. So liegen mit Kiel, Lübeck/Travemünde sowie Hamburg gleich mehrere Knoten des internationalen Seeverkehrs (Personen und Güter) in sehr guter Erreichbarkeit.

Darüber hinaus ist Neumünster zentraler Bahnknotenpunkt/Kreuzungsbahnhof für regionale und internationale Güter- und Personenverkehre in Schleswig-Holstein. Das Untersuchungsgebiet nimmt mit seinen zahlreichen Bahnanlagen innerhalb der Stadt Neumünster für diese Funktion eine wesentliche Rolle ein.

¹ Quelle: Stadt Neumünster, FD Haushalt und Finanzen, Abt. 20.4 Beteiligungen, Zentrales Controlling, Statistik

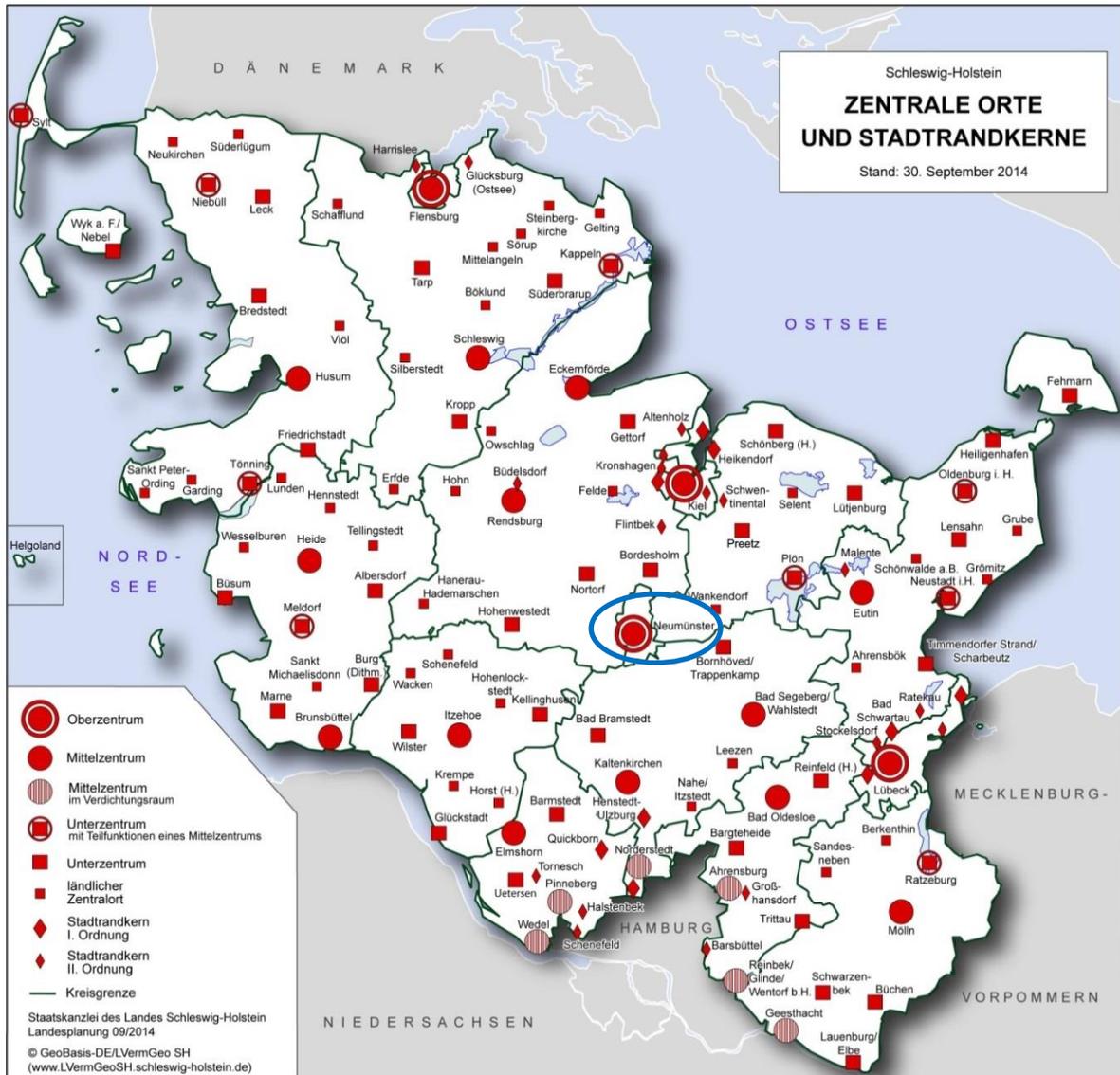


Abbildung 2: Zentrale Orte und Stadtkerne Schleswig-Holstein

Bedingt durch seine verkehrsgünstige Lage entwickelte sich Neumünster seit der Gründung zu einem Handelszentrum und einem Standort des Fracht- und Fuhrwesens. Zweiter wichtiger Wirtschaftsfaktor war lange Zeit die Textil- und Lederindustrie und damit verbundene metallverarbeitende Betriebe, die im Zuge des 19. Jahrhunderts für ein rapides Stadtwachstum verantwortlich waren.

Im Zeitraum von 1803 bis 1900 wuchs die Bevölkerung von ca. 2.600 auf ca. 27.500 und erhöhte sich – auch in Folge von Eingemeindungen (Brachenfeld und Wittorf) – bis 1939 auf ca. 54.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Nach dem deutsch-französischen Krieg (1870/71) wurde die Stadt 1872 Garnisonstadt und blieb mit Unterbrechungen bis in die 1990er Jahre Militärstützpunkt. Im Zweiten Weltkrieg war Neumünster mehreren schweren Luftangriffen ausgesetzt, denen etwa ein Drittel der städtischen Bausubstanz zum Opfer fiel. Flüchtlingswanderungen der Kriegs- und Nachkriegszeit führten zu einer drastischen Steigerung der Bevölkerungszahl auf ca. 70.000 im Jahr 1946. Der Wiederaufbau und die Anlage neuer Stadtteile in Stadtrandlage prägten die Nachkriegsjahre. 1970 folgten die Eingemeindungen von Einfeld, sowie die bisher nicht eingemeindeten Bereiche von Tungendorf und Gadeland.

Ab den 1960er Jahren setzte ein Strukturwandel in der Textil- und Lederindustrie ein, der den Charakter der Industriestadt nach und nach veränderte und durch einsetzende Schrumpfungsprozesse begleitet wurde. Die

Lederindustrie verschwand bis Ende der 1960er Jahre vollständig aus dem städtischen Wirtschaftsleben. Die letzte Textilfabrik schloss 1992 ihre Tore. Prägende Fabrikgebäude erhielten neue Funktionen oder mussten Neubauten weichen. Die Aufgabe der letzten militärischen Nutzungen im Stadtgebiet Neumünsters erfolgte zwischen 1994 und 2003. Für große Teile dieser Flächen müssen nach wie vor zivile Nutzungen gefunden werden.

Die Stadt ist heute in die neun Stadtteile Böcklersiedlung-Bughagen, Brachenfeld-Ruthenberg, Einfeld, Faldera, Gadeland, Gartenstadt, Stadtmitte, Tungendorf und Wittorf untergliedert. Diese verfügen innerhalb der gesamtstädtischen politisch-administrativen Gliederung über eigene politische Stadtteilbeiräte mit ihnen zugestanden Verantwortlichkeiten. Das Untersuchungsgebiet „Messeachse“ umfasst Bereiche der Stadtteile Gartenstadt und Stadtmitte.

2.1.2. Das Untersuchungsgebiet „Messeachse“ und seine städtebauliche Entwicklung

Die Messeachse liegt nördlich und außerhalb des im Mittelalter entstandenen, damals noch dörflichen Ortskerns rund um den Großflecken. Städtebaulich relevant wird der Bereich des Untersuchungsgebiets mit der Entwicklung des Schienenverkehrs in Neumünster. Der 1844 eröffnete Bahnhof und die seit dem gleichen Jahr bestehende Bahnstrecke Altona – Kiel, welche noch heute die Nutzung und städtebauliche Struktur des Gebiets prägt, verbinden seitdem Kiel und Hamburg. Auch die Rendsburger Straße Richtung Nordwesten hatte als bedeutende Hauptausfallstraße und Verkehrsachse für den Handel bereits zu dieser Zeit unter dem heutigen Namen Bestand.

Aufgrund des starken Bevölkerungsanstiegs in Neumünster entstanden ab 1850 auch rund um den zuvor etwas abseits der bestehenden Bebauung liegenden Bahnhof erste Siedlungsflächen an der Bahnhofstraße und der Kaiserstraße. Auch die Bebauung an der 1853 erstmals erwähnten Johannisstraße entstand Mitte des 19. Jahrhunderts. Ab 1866 wurden auch die Straßen Färberstraße und Luisenstraße bebaut.

Mit dem Erhalt des Stadtrechts 1870 wurden die Weichen für einen grundlegenden Wandel vom bisher noch dörflich wirkenden Ortskern zu einem städtischen Großraum gestellt. Insbesondere nördlich des Bahnhofs entwickelte sich verdichtete Vorstadtbebauung. Aber auch die Straße Kuhberg, die damals wie heute die Verbindung zwischen dem Zentrum am Großflecken und dem Bahnhof gebildet hat, erlebte einen sichtbaren Wandel. Es entstanden dort Hotels, Geschäftshäuser und Banken, wodurch ein repräsentativer Übergang ins Stadttinnere geschaffen wurde.

Zwischen 1901 und 1904 wurde der Gleiskörper im Bahnhofsbereich hochgelegt, womit an der Rendsburger Straße, der Bahnhofstraße und der Wasbeker Straße Unterführungen entstanden, die die Verkehrsverbindungen in die westlichen Stadterweiterungsgebiete erleichterten. Die Luftangriffe im Zweiten Weltkrieg führten insbesondere an zahlreichen Gleisanlagen und in den zentralen Stadtteilen zu erheblichen Schäden, wozu auch der südliche Teil der Messeachse gezählt werden kann.

Im Rahmen des Wiederaufbaus erhielt auch der Konrad-Adenauer-Platz 1952 eine Umgestaltung, in deren Zuge ein Busbahnhof errichtet wurde, der 1982 bis in die Bahnhofstraße hineingelegt wurde. 1977 entstand am Konrad-Adenauer-Platz das neue Bahnhofs-Empfangsgebäude, ein fünfgeschossiger Bau in turmartiger, achteckiger Ausbildung.

Die im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets liegenden Holstenhallen wurden 1938/39 erbaut. Im Umfeld der Holstenhallen entstanden kurz vor dem Ersten Weltkrieg erste Siedlungshäuser am Neuen Kamp. In der Zwischenkriegszeit erfolgten eine Ausdehnung der Siedlung und die Verlegung der Bahngleise in einem

großen Bogen um die heutige Fläche der Bahnlandwirtschaft. Ursprünglich verliefen die Gleise direkt vom Hauptgleis Richtung Nordwesten, über das Gebiet des heutigen Messevorplatzes.

Die Holstenhallen sollten zunächst als Viehversteigerungshalle mit Gleisanschluss genutzt werden. Bis 1945 diente der Backsteinbau jedoch als Montagehalle für Rüstungszwecke und anschließend, bis 1947, als Werkstatt und Lager für die Alliierten. Nach dem Einsturz des Daches wegen einer zu hohen Schneelast, wurde die Halle 1950 wiederhergestellt und erhielt ihre heutige Funktion als Messeareal. Seit dieser Zeit entwickelt sich die Stadt Neumünster verstärkt auch als Messestandort, vor allem in den Bereichen der Bauwirtschaft und des Reitsports.

Anfang der 1970er Jahre wurden die Verkehrswege im Gebiet Messeachse ausgebaut. So entstand 1973 die Max-Johannsen-Brücke, die eine Verbindung zwischen den nordöstlichen Stadtteilen Neumünsters und der 1970 zum Autobahnzubringer ausgebauten Rendsburger Straße herstellte.

2.2. Übergeordnete Planungen und Konzepte

Im Sinne des Gegenstromprinzips (§ 1 Abs. 3 Raumordnungsgesetz) müssen sich Planungen für Teilräume in die Gegebenheiten und Erfordernisse des Gesamttraums einfügen, genauso wie zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Gesamttraums die Gegebenheiten und Erfordernisse der Teilräume berücksichtigt werden müssen.

Vor diesem Hintergrund werden nachfolgend die raumordnerischen Grundlagen, in denen sich die kommunale Planung der Stadt Neumünster bewegt, entsprechend ihrer Bedeutung für das Untersuchungsgebiet dargelegt. Darüber hinaus werden bestehende übergeordnete, formelle und informelle städtische Planung auf ihre Bedeutung für das Untersuchungsgebiet hin analysiert.

2.2.1. Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010

Der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) bildet die Grundlage für die hoheitliche Steuerung der räumlichen Entwicklung des Landes bis zum Jahr 2025 und bildet die Basis für die Fortschreibung der Regionalplanung des Landes. „Er unterstützt die Umsetzung landespolitischer Ziele, die Entwicklung der Teilräume und die Stärkung der kommunalen Planungsverantwortung.“²

Innerhalb der zentralörtlichen Gliederung Schleswig-Holsteins schreibt der LEP der Stadt Neumünster die Funktion eines Oberzentrums in einem ländlich geprägten Umfeld zu und ist im Planungsraum III³ SH-Mitte verortet. Als Ziel definiert der LEP die Stärkung von Stadt-Umland-Bereichen in ländlichen Räumen im Sinne der Konzentration regionaler Wirtschafts-, Versorgungs- und Siedlungsschwerpunkte auf eben jene Bereiche.

Weitergehende Ziele für Stadt-Umland-Bereiche in ländlichen Räumen sind:

- ▶ Die Verbesserung der Standortbedingungen für die Wirtschaft,
- ▶ die Verbesserung verkehrlicher Anbindungen an regionale und überregionale Wirtschaftsverkehre,

² Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein, 2010, S. 8.

³ Für die Regionalpläne, den Landesentwicklungsplan und den Landschaftsrahmenplan in SH gelten noch fünf Planungsräume. Nach Abschluss der derzeitigen Fortschreibung werden nur noch drei Planungsräume bestehen.

- ▶ die Vernetzung von Bildungseinrichtungen und Wirtschaft,
- ▶ Präventivstrategien zur Minderung arbeitsmarktwirksamer Effekte des demografischen Wandels (Fachkräftemangel),
- ▶ die Sicherung und Konzentration von Versorgungseinrichtungen in Stadt-Umland-Bereichen mit guten verkehrlichen Erreichbarkeiten/Integrationen und
- ▶ die Beförderung interkommunaler Kooperation bei Planungen für Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Verkehr, technische und soziale Infrastruktur.

Derzeit wird seitens der Landesregierung angestrebt, den Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 fortzuschreiben und neue Ziele für einen Zeitraum bis zum Jahr 2030 aufzuzeigen.

2.2.2. Regionalplan Schleswig-Holstein 2001 und Fortschreibungen

Im Regionalplan Schleswig-Holstein Mitte (2001) (Planungsraum III) wird die kreisfreie Stadt Neumünster als regionales Oberzentrum definiert. Oberzentren dienen laut dem Landesplanungsgesetz der Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs für mehrere Mittelbereiche. Ziel ist, ein starkes, differenziertes und wachsendes Wirtschaftsgefüge zu schaffen, oberzentrale Funktionen zu sichern und weiter auszubauen.

Die Regionalpläne des Landes Schleswig-Holstein befinden sich zum Zeitpunkt der Bearbeitung der hier vorliegenden vorbereitenden Untersuchungen in Neuaufstellung.

2.2.3. Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum II

Für die Stadt Neumünster und den Untersuchungsraum ist die Landschaftsrahmenplanung für den Planungsraum II (MELUND 2020) von Relevanz. Die Ziel- und Leitbilddarstellung erfolgt für einzelne Schutzgüter auf Grundlage des § 1 BNatSchG. Dieser definiert die grundlegenden Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege in besiedelten und unbesiedelten Bereichen. Innerhalb des Planungsraumes II sind Natur und Landschaft so zu schützen, dass:

- ▶ die biologische Vielfalt,
- ▶ die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie
- ▶ die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft

auf Dauer gesichert sind⁴. Dafür sollen im urbanen Bereich durchgrünte, strukturreiche Siedlungsräume mit hoher Lebensqualität für die dort lebenden Menschen erhalten und wiederhergestellt werden, die gleichzeitig eine hohe Bedeutung für die Erhaltung der Biodiversität haben⁵. Insbesondere bestehen für die Siedlungsbereiche innerhalb der naturräumlichen Regionen des Planungsraumes II folgende landschaftliche Leitbilder⁶:

⁴ Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein (MELUND), 2020: Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum II, S. 146-156.

⁵ ebd. S. 93.

⁶ ebd. S. 155.

- ▶ Naturerlebnisräume und Grünzüge in Siedlungsnähe als ortsteilbezogene Erholungsstätten,
- ▶ unversiegelte Flächen, begrünte Verkehrswege und Plätze, von Bebauung frei gehaltene Kaltluftschneisen (Niederungsgebiete),
- ▶ kulturhistorisch besondere Landschaftsausschnitte durch Erhaltung und Entwicklung des Knicksystems und der Gehölzstrukturen, der Kleingewässer, der kleinteiligen Nutzungs- und Gartenflächen und sonstiger kulturhistorisch bedeutsamer Objekte/ Landschaftselemente,
- ▶ naturnahe Seen, Förden/Buchten und Fließgewässer,
- ▶ Berücksichtigung der urbanen Landwirtschaft in Stadtentwicklungskonzepten,
- ▶ Förderung der Artenvielfalt (vor allem die der Insekten) im urbanen Raum sowie
- ▶ Wahrung historisch gewachsener Grünstrukturen.

2.2.4. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Neumünster fasst als behördenverbindliches Planungsinstrument im Sinne der Regelungen des Baugesetzbuchs und der Baunutzungsverordnung die Grundzüge der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung der Gesamtstadt Neumünster zusammen. In seinen Grundzügen ist der derzeit geltende Flächennutzungsplan seit 29.11.1992 in Kraft, wurde jedoch zwischenzeitlich im Rahmen formeller Änderungsverfahren an aktuelle beziehungsweise veränderte Anforderungen angepasst.

Das Untersuchungsgebiet ist insgesamt sehr heterogen und weist verschiedene Nutzungen auf. Im Bereich östlich des Bahnhofs befinden sich nahezu ausschließlich Mischflächen, die insbesondere im „Kuhberg“ den Übergang zum Hauptgeschäftsbereich Neumünsters am Großflecken bilden. Westlich des Bahnhofs grenzen an die Friedrichstraße und die Rendsburger Straße Mischflächen sowie Flächen für Einrichtungen und Anlagen zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des öffentlichen und privaten Bereichs (Post und Soziale Einrichtung). Im Baublock zwischen der Rendsburger Straße, Färber-, Friedrich- und Luisenstraße dominieren Wohnbauflächen.

Entlang der Rendsburger Straße finden sich überwiegend Sonderbauflächen, die durch die Holstenhallen und diverse Gewerbe- und Einzelhandelsbetriebe genutzt werden. Darüber hinaus sind Gewerbe-, Misch- sowie Grünflächen (Kleingartenanlage) und Flächen für öffentliche Einrichtungen (Landeslabor SH) vorhanden. Im nordöstlichen Teil des VU-Gebietes befinden sich hauptsächlich Bahnflächen sowie im Nordosten eine große Kleingartenanlage.

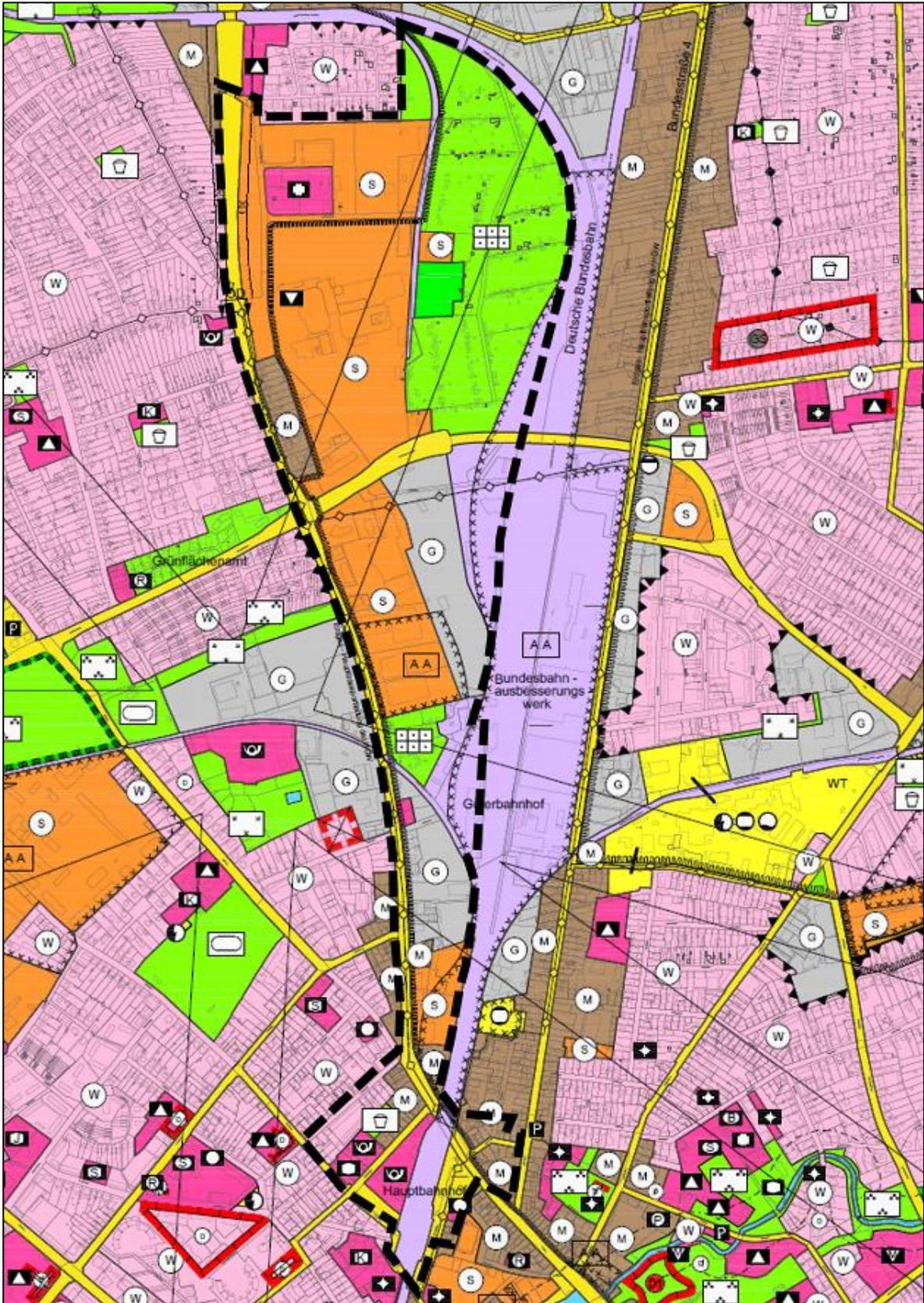


Abbildung 3: Flächennutzungsplan Neumünster (Stand 2020)

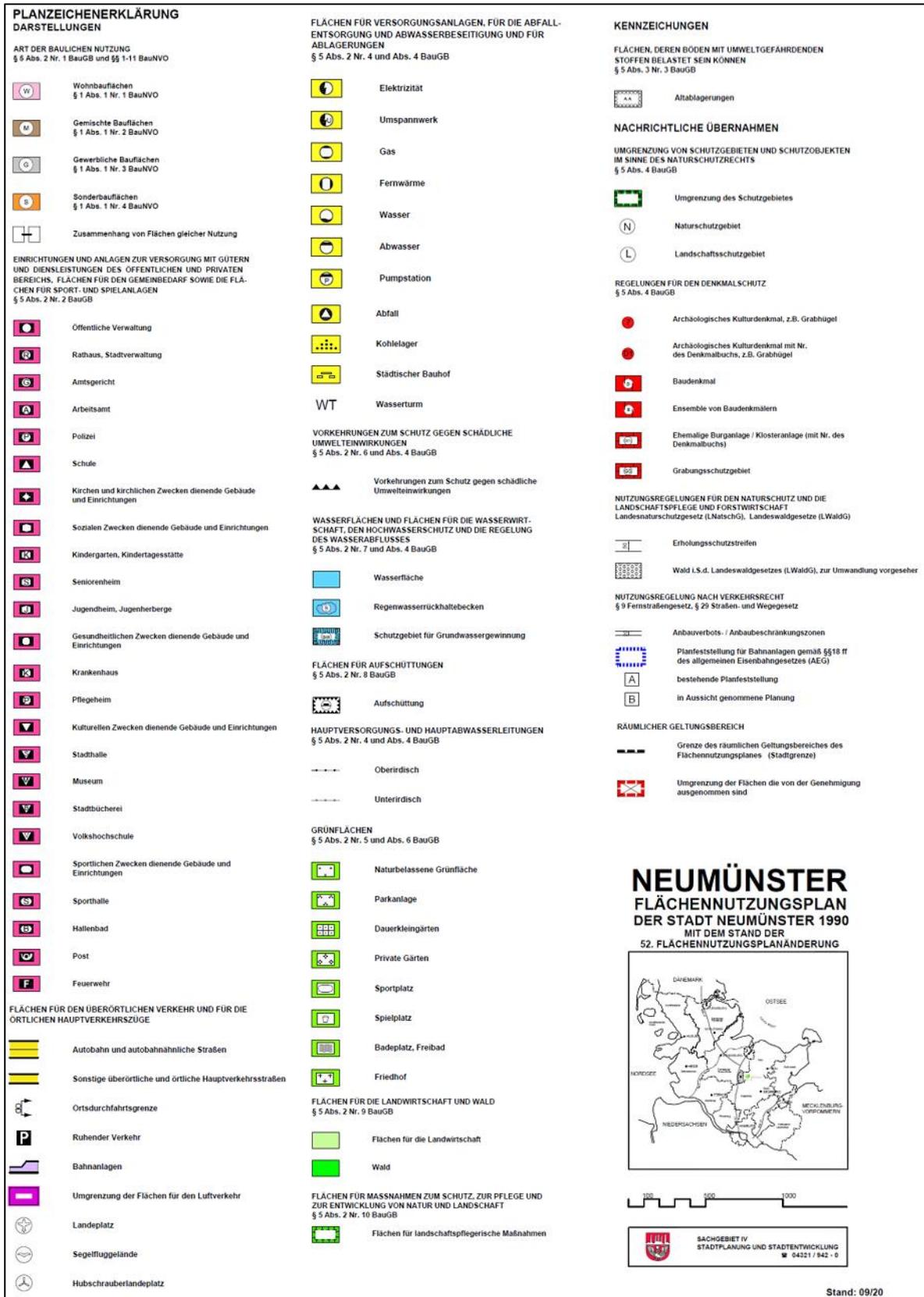


Abbildung 4: Flächennutzungsplan Neumünster - Legende (Stand 2020)

2.2.5. Landschaftsplan

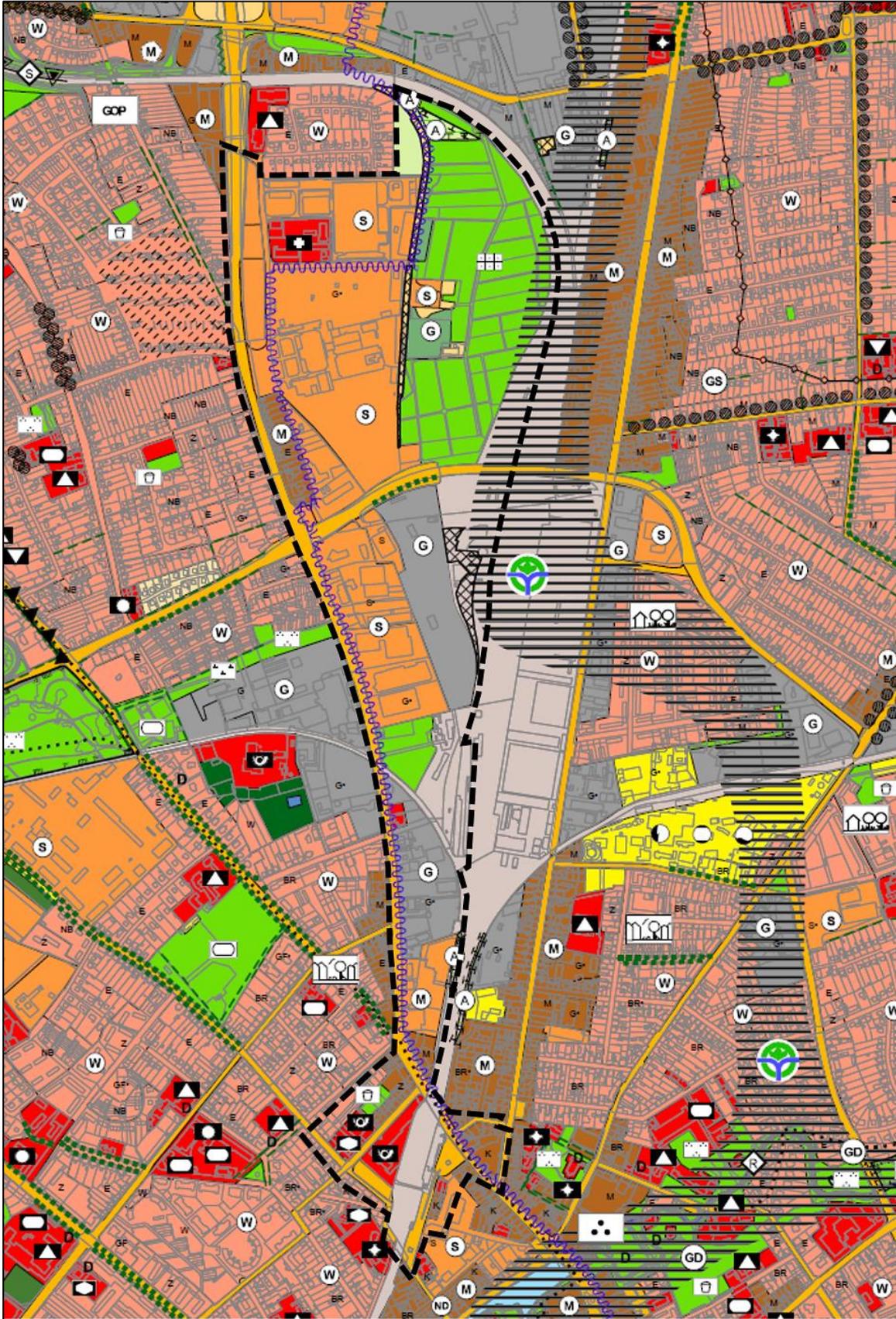


Abbildung 5: Landschaftsplan Neumünster (Stand: 21.09.2016)

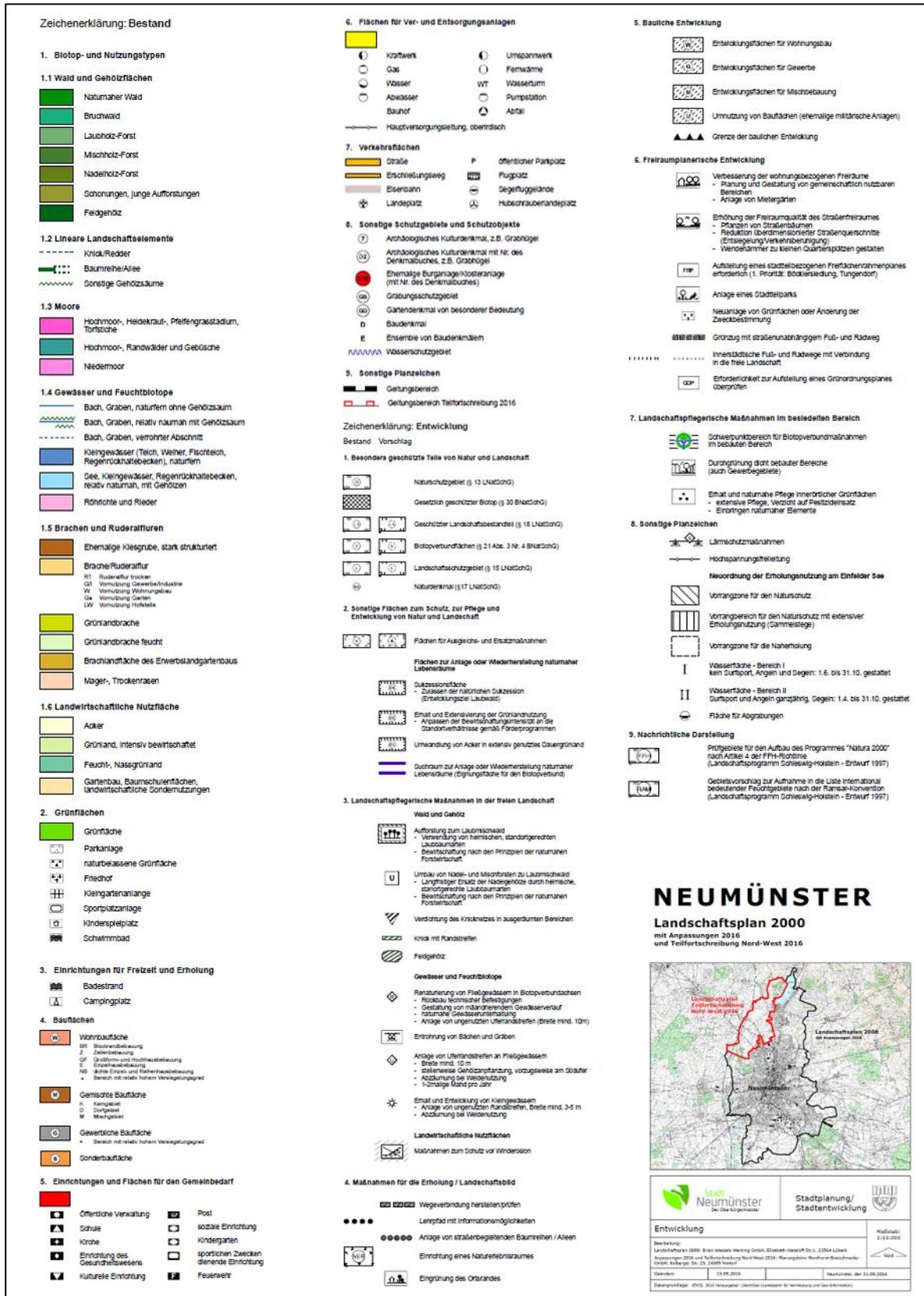


Abbildung 6: Landschaftsplan Neumünster - Legende (Stand: 21.09.2016)

Der derzeitige Landschaftsplan der Stadt Neumünster wurde in seinen wesentlichen, für das Untersuchungsgebiet relevanten Teilbereichen am 03.03.2000 festgestellt. 2016 wurde die Teilfortschreibung für das nordwestliche Stadtgebiet beschlossen, die jedoch nicht das Untersuchungsgebiet betrifft.

Im Blockinnenbereich zwischen Friedrichstraße, Färberstraße und Luisenstraße ist laut Landschaftsplan ein Kinderspielplatz bzw. eine Grünfläche verzeichnet. Ansonsten befinden sich im Bahnhofsumfeld keine weiteren Grünflächen.

Östlich der Bahnlinie Neumünster – Heide sowie im Nordosten des VU-Gebietes befinden sich Kleingartenanlagen. In der Nähe der nördlichen Anlage ist zudem im Bereich des Restaurants „Schafstall“ in der Max-Eyth-Straße 12 eine relativ kleine Gehölzfläche verzeichnet. Im nördlichsten Teil des Untersuchungsgebietes befinden sich kleinere landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Die restlichen Flächen sind überwiegend als Sonderbauflächen, gewerbliche Bauflächen oder Eisenbahnflächen markiert. Die Bahnflächen östlich des historischen Lokschuppens befinden sich in einem Schwerpunktbereich für Biotopverbundmaßnahmen. Westlich und südlich des Lokschuppens befindet sich ein gesetzlich geschützter Biotop. Weite Flächen östlich der Rendsburger Straße sind Wasserschutzgebiet.

2.2.6. Bebauungspläne

Für Teilbereiche des Untersuchungsgebietes liegen Bebauungspläne vor. Abbildung 7 und die nachfolgende Tabelle geben eine zusammenfassende Übersicht über alle Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet und ihren derzeitigen Stand.

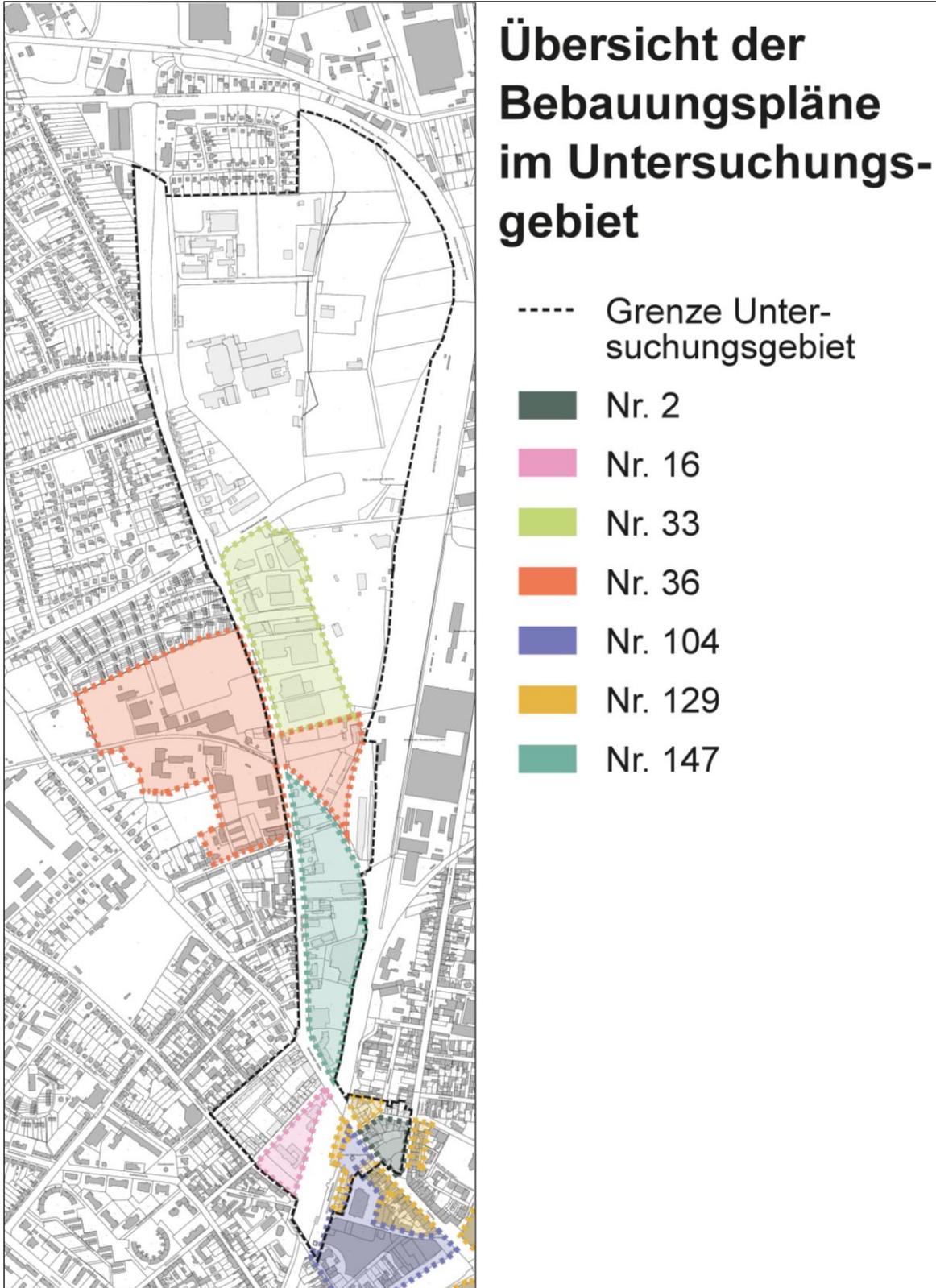


Abbildung 7: Lage der B-Pläne im Untersuchungsgebiet

Bebauungsplan Nr. 16 „Gebiet zwischen Rendsburger Straße, Friedrichstraße und dem Bahnkörper der Deutschen Bundesbahn“

Das Plangebiet des am 31.12.1968 aufgestellten Bebauungsplanes „Gebiet zwischen Rendsburger Straße, Friedrichstraße und dem Bahnkörper der Deutschen Bundesbahn“ umfasst das Areal westlich des Hauptbahnhofes, auf dem sich heute die Hauptpost sowie der im städtebaulichen Sondervermögen befindliche Zustellstützpunkt der Post befindet.

Die mit dem Bebauungsplan verbundenen Ziele waren die Schaffung der baurechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines neuen Hauptpostamtes und eines öffentlichen Parkplatzes sowie die Verbreiterung und Verbesserung der Verkehrsflächen in der Friedrichstraße. Das vorgesehene Baugrundstück für die Post ist als „Baugrundstück für den Gemeinbedarf“ festgesetzt.

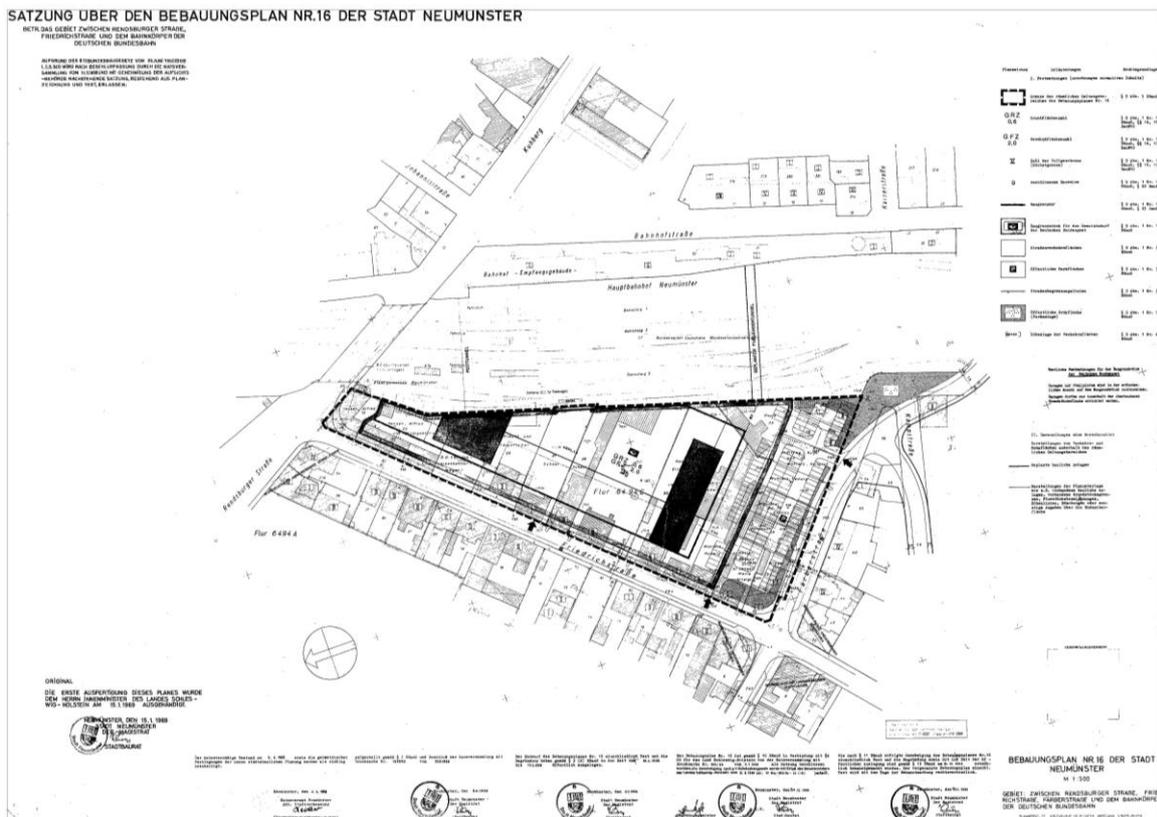


Abbildung 9: Bebauungsplan Nr.16 „Gebiet zwischen Rendsburger Straße, Friedrichstraße und dem Bahnkörper der Deutschen Bundesbahn“

Bebauungsplan Nr. 33 „Sondergebiet Rendsburger Straße“

Um die Ansiedlung von Gewerbe und Einzelhandel entlang der Rendsburger Straße neu zu regulieren, wurde an 22.03.1987 der Bebauungsplan Nr. 33 „Sondergebiet Rendsburger Straße“ aufgestellt. Dieser umfasst das Gebiet zwischen Rendsburger Straße, Max-Johannsen-Brücke und den Gleisanlagen der Deutschen Bahn. Der nördliche Abschnitt ist als Gewerbegebiet ausgewiesen, der südliche als „Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel“.

Die Festsetzungen für das Gewerbegebiet besagen, dass Einzelhandel nur zulässig ist, wenn die Funktion als Herstellungs-, Wartungs-, Reparatur- oder Kundendiensteinrichtung der Einzelhandelsfunktion übergeordnet ist und der Betreiber nicht immissionsträchtig ist. Im Sondergebiet sind nur Handelsbetriebe zulässig, die aufgrund ihres Warensortiments nicht mit den innerstädtischen Lagen in Konkurrenz stehen. Im gesamten Geltungsbereich des B-Plans ist das Maß der baulichen Nutzung auf 2 Vollgeschosse beschränkt.

Mit der 1. Änderung vom 05.02.1999 erfolgte eine Präzisierung der Sortimentsbeschränkung im Sondergebiet als „Sondergebiet für Einzelhandel, großflächigen Einzelhandel und sonstige Gewerbebetriebe“. Im Rahmen der 2. Änderung vom 02.10.2014 wurde die Erweiterung des Geltungsbereiches am nordöstlichen Rand beschlossen, um dort den Abriss leerstehender Gewerbebetriebe und die Neuansiedlung eines Baumarktes zu ermöglichen.



Abbildung 10: Bebauungsplan Nr. 33 "Sondergebiet Rendsburger Straße"

Bebauungsplan Nr. 36 „Rendsburger Straße zwischen Sedanstraße und Robert-Koch-Straße“

Am 05.06.2010 wurde der Bebauungsplan „Rendsburger Straße zwischen Sedanstraße und Robert-Koch-Straße“ erlassen. Er erstreckt sich über ein Gebiet, das überwiegend außerhalb des Untersuchungsgebietes westlich der Rendsburger Straße liegt, jedoch auf Höhe der Hausnummern 76-78 auch die Ostseite der Rendsburger Straße einschließt.

Im für die vorbereitenden Untersuchungen relevanten Bereich östlich der Rendsburger Straße befinden sich eine Bahnfläche, bahnbetriebszugehörige Nutzungen und eine Kleingartenanlage. Die Planaufstellung erfolgte wie beim B-Plan Nr. 33, um die Ansiedlung von Handelsbetrieben mit zentrumsrelevanten Sortimenten zu regulieren. So sind diese nur in Planteilgebiet A an der Sedanstraße mit einer Verkaufsfläche von 400m² zulässig. Betriebe mit nicht-zentrumsrelevantem Sortiment dürfen eine Verkaufsfläche von bis zu 800m² aufweisen.

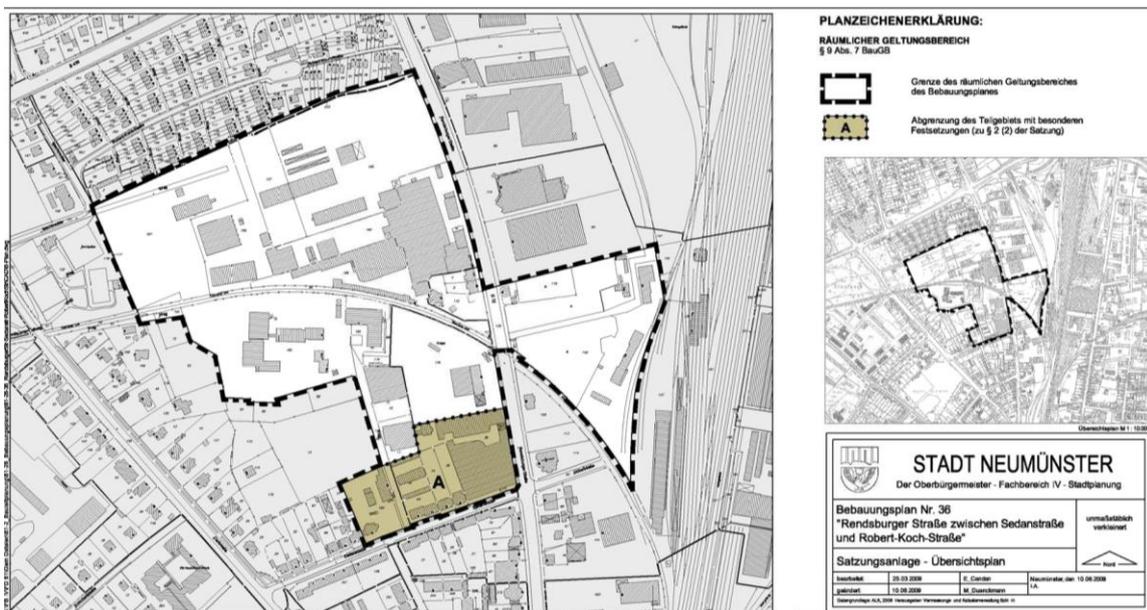


Abbildung 11: Bebauungsplan Nr. 36 "Rendsburger Straße zwischen Sedanstraße und Robert-Koch-Straße"

Bebauungsplan Nr. 104 „Einkaufszentrum Sager-Viertel“

Um die Errichtung des 2015 eröffneten Einkaufszentrums „Holstengalerie“ baurechtlich vorzubereiten, wurde am 11.07.2013 der Bebauungsplan Nr. 104 „Einkaufszentrum Sager-Viertel“ aufgestellt.

Der B-Plan umfasst das Gebiet zwischen Am Teich, der Bahnhofstraße, der Kaiserstraße und dem Konrad-Adenauer-Platz. Relevant für das Untersuchungsgebiet „Messeachse“ ist davon der Konrad-Adenauer-Platz, der dort als Verkehrsfläche ausgewiesen ist und einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt darstellt. Das Einkaufszentrum ist als Sondergebiet für großflächigen Einzelhandel festgesetzt, das Parkhaus als Sondergebiet für Parkhaus/Stellplätze und die angrenzende Bebauung als Kerngebiet.

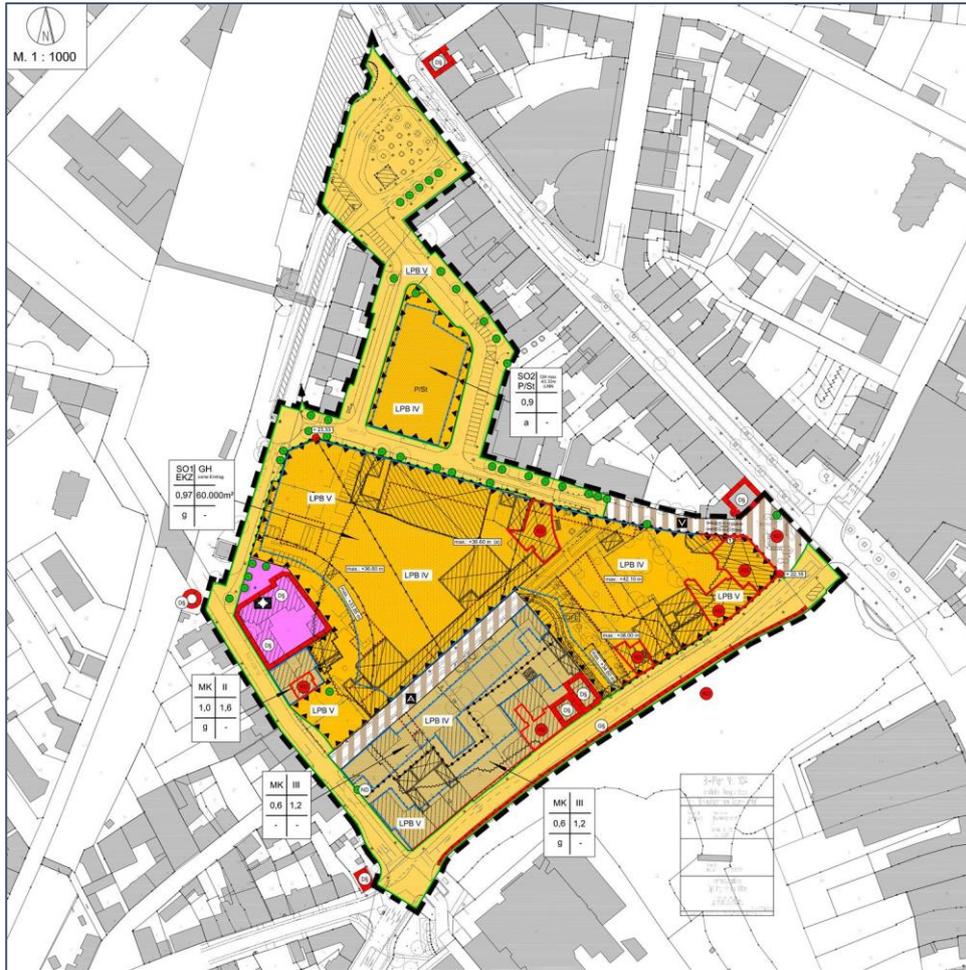


Abbildung 12: Ausschnitt Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 104 "Einkaufszentrum Sager-Viertel"

Bebauungsplan Nr. 129 „Kuhberg / Großflecken / Lütjenstraße / Kleinflecken“

Ein großer Teil des Hauptgeschäftsbereiches der Stadt Neumünster ist planungsrechtlich im B-Plan Nr. 129 „Kuhberg / Großflecken / Lütjenstraße / Kleinflecken“ vom 14.01.1986 dargestellt. Das eingeschlossene Planungsgebiet ist relativ groß und liegt beidseitig der Straßen Kuhberg und Großflecken. Innerhalb des Untersuchungsgebiets befindet sich davon nur der westliche Abschnitt im Bereich Kuhberg, Bahnhofstraße, Johannisstraße, Kieler Straße, Konrad-Adenauer-Platz und den Einmündungsbereichen der Gasstraße und der Mittelstraße.

Sämtliche Blocks im B-Plan Nr.129 sind als Kerngebiet ausgewiesen. Ziel war es, mit dem B-Plan Nr. 129 bestimmte Nutzungen aus dem Innenstadtbereich auszuschließen, wie etwa weitere Spielhallen und Verkaufsfächen, die auf Darstellungen oder Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet sind.

Mit der Änderung vom 11.03.2010 wurden weitere Bereiche in den B-Plan aufgenommen, darunter auch das Gebiet zwischen Konrad-Adenauer-Platz, Kuhberg, Kaiserstraße und Bahnhofstraße (ehemaliger Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 4), sowie das Bahnhofsgebäude. Beide Bereiche liegen innerhalb des VU-Gebietes. Zudem erfolgte eine Anpassung der Formulierung bezüglich der ausgeschlossenen Gewerbebranchen im gesamten B-Plan Gebiet, wodurch seitdem auch Wettbüros im Kerngebiet ausgeschlossen sind.

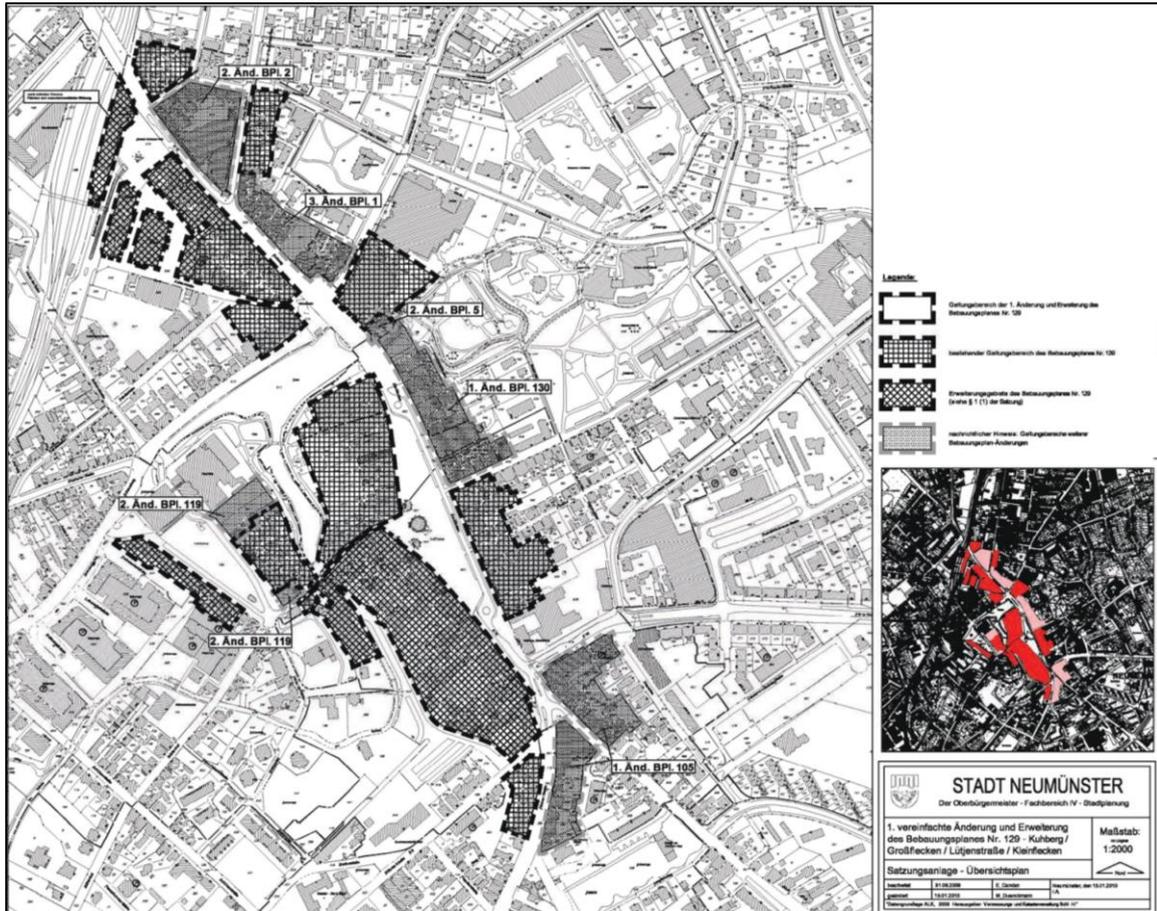


Abbildung 13: Bebauungsplan Nr. 129 „Kuhberg / Großflecken / Lütjenstraße / Kleinflecken“

Bebauungsplan Nr. 147 „Östlich Rendsburger Straße / Heider Bahn“

Zwischen der Rendsburger Straße, der Bahnlinie Hamburg-Kiel sowie der davon abzweigenden Bahnlinie in Richtung Heide liegt der Geltungsbereich des B-Plans Nr. 147 „Östlich Rendsburger Straße / Heider Bahn“ vom 02.04.2009.

Der B-Plan wurde erlassen, um Einzelhandelsvorhaben auszuschließen, die in nicht integrierter städtischer Lage potenzielle Konkurrenz für die Innenstadt darstellen könnten. Ausnahmen bestehen, wenn die Funktion als Herstellungs-, Wartungs-, Reparatur- oder Kundendiensteinrichtung der Einzelhandelsfunktion übergeordnet ist (Handwerkerprivileg) sowie für KFZ-Handel und KFZ-Zubehörgeschäfte. Durch die Festsetzungen der gebiete A, B und C werden für die dort bereits ansässigen Einzelhandelsbetriebe der Bestandsschutz und eine gewisse Flexibilität beim angebotenen Warensortiment und den Verkaufsflächen gesichert. Dies betrifft den Lebensmittel-Discounter Penny-Markt (Rendsburger Landstraße 38-44), den Renovierungs-Discounter Tedox (Rendsburger Landstraße 16) sowie den Bereich der Rendsburger Str. 2-14, der durch zwei Geschäftshäuser mit verschiedenen Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen geprägt ist.

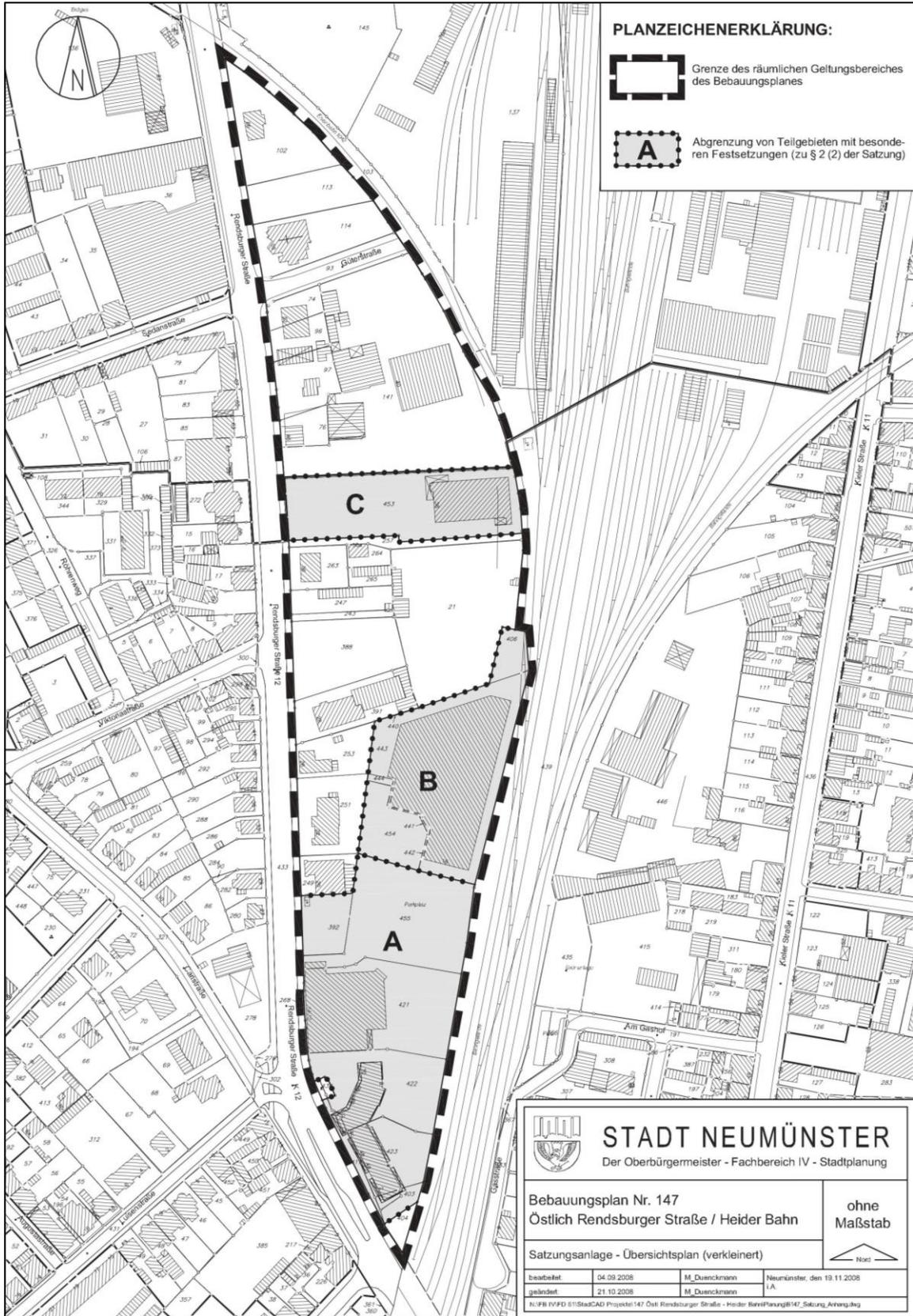


Abbildung 14: Bebauungsplan Nr. 147 „Östlich Rendsburger Straße / Heider Bahn“

2.2.7. Planfeststellungsverfahren

Fachplanungen sind spezialisierte Planungen, die überörtlich raumbedeutsam sind. Im Gebiet Messeachse betrifft dies den östlichen Teil der Fläche zwischen Rendsburger Straße und der Bahnlinie Hamburg-Kiel auf Höhe der Max-Johannsen-Brücke. Im November 2016 wurde der Planfeststellungsantrag „Erweiterung der Serviceeinrichtung Neumünster Gbf NEG zu einem KV-Terminal mit Gleisanschluss an eine vorhandene Lok-Drehscheibe“ gestellt. Am 14.12.2018 erfolgte die Feststellung durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein.

Geplant ist, die bestehende Serviceeinrichtung der Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (NEG) im Güterbahnhof Neumünster zu einem Kombi-Verkehrs-Terminal (KV) mit Nachtbetrieb auszubauen, wodurch ein schnelles Verladen von Gütern zwischen LKW und Schienenverkehr ermöglicht würde. An dem Terminal unter der Max-Johannsen-Brücke, das seit 2015 von der Firma Intermodal.sh betrieben wird, soll ein Umschlagplatz für Massengüter wie Holz, Zement und andere Baustoffe entstehen. Es ist vorgesehen, dass ein Anschluss an die bereits vorhandene Lokomotiven-Drehscheibe erfolgt, der vom ansässigen gemeinnützigen Eisenbahnverein Kulturlokschuppen e.V. mitgenutzt werden kann. Darüber hinaus ist die Errichtung einer Schallschutzwand von fünf Metern Höhe und 150 Metern Länge sowie eines Verwaltungs-, Sozial- und Abfertigungsgebäudes geplant. Von dem durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Vorhaben werden zudem zusätzliche Impuls für den Hinterlandverkehr erwartet.

Der Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Neumünster hat am 23.03.2017 beschlossen, dass der Inhalt des Planfeststellungsverfahrens nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für die Erweiterung der Serviceeinrichtung im Güterbahnhof Neumünster zum KV-Terminal (einschließlich Nachtbetrieb) mit Gleisanschluss an eine vorhandene Lok-Drehscheibe auf dem Gebiet der Stadt Neumünster den Planungszielen des Stadtumbaugebietes „Messeachse“ nicht entgegensteht.

Am 5. März 2019 wurde der Planfeststellungsbeschluss des Amtes für Planfeststellung Verkehr zugunsten der Eigentümerin NEG rechtskräftig. Nach Ablauf der öffentlichen Auslage im Neumünsteraner Rathaus und der sich daran anschließenden gesetzlichen Einspruchsfrist von 4 Wochen ist der Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig geworden. Es sind keine Klagen vor dem OVG Schleswig eingegangen. Am 2. Mai 2019 erfolgte der erste Spatenstich.

Im Untersuchungsgebiet sind keine weiteren Fachplanungen vorzufinden.

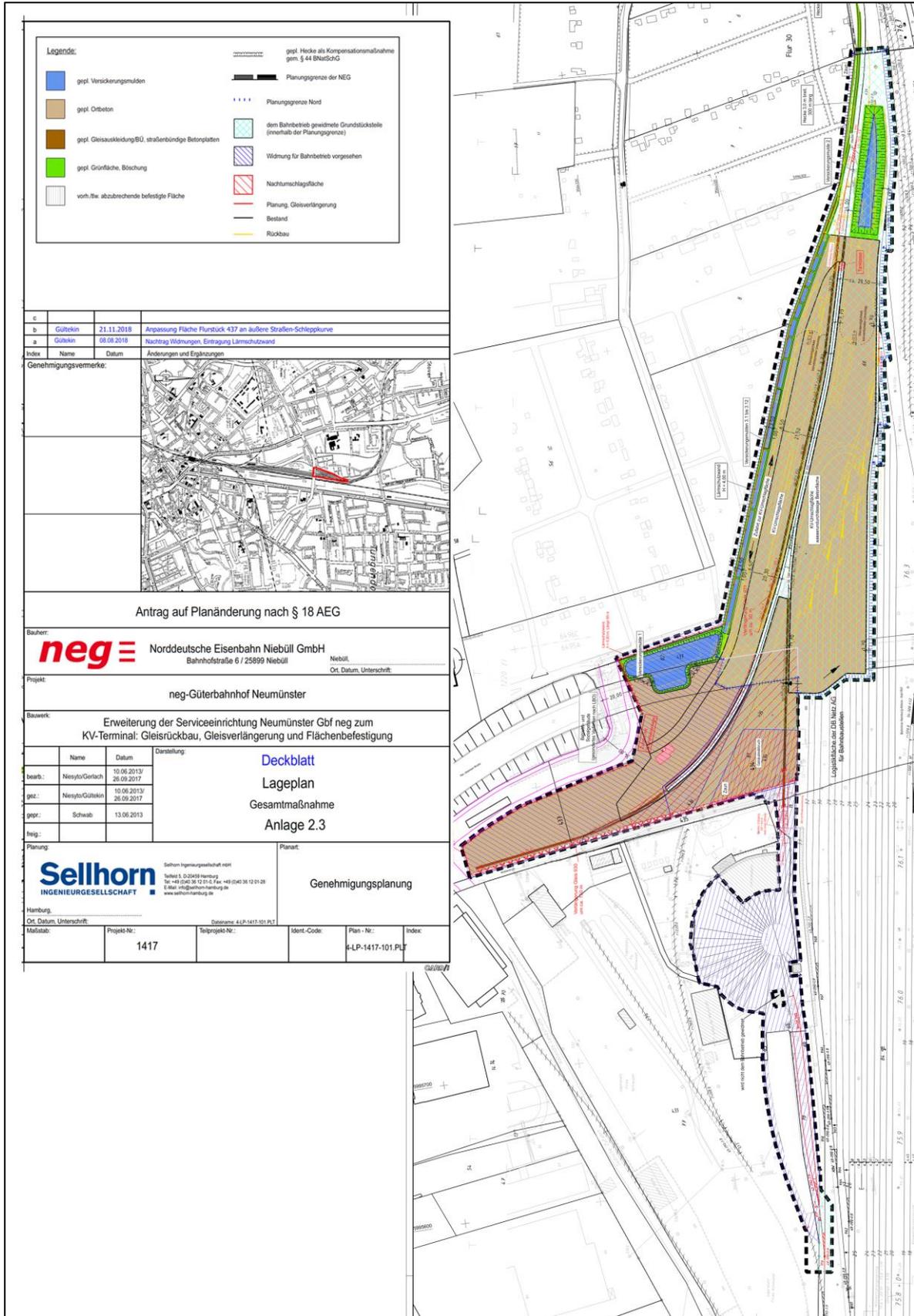


Abbildung 15: Lageplan KV-Terminal aus Planfeststellungsverfahren

2.2.8. Fortschreibung Einzelhandelskonzept 2016

Das 2008 veröffentlichte Einzelhandelskonzept für Neumünster wurde 2016 fortgeschrieben. Die Rahmenbedingungen hatten sich in der Zwischenzeit durch die Ansiedlung des Designer Outlets und der Holsten-Galerie verändert.

In der Fortschreibung 2016 wurde mit der Fachmarkttagglomeration an der Rendsburger Straße ein neuer Sonderstandort ergänzt, dessen Gebietsabgrenzung dem B-Plan Nr. 33 entspricht. In der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts (EHK) werden zukünftige Maßnahmen und Ansiedlungsregeln genannt, wodurch die Einzelhandelsentwicklung gesteuert werden kann:

- ▶ Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten an den bereits bestehenden Sonderstandorten
- ▶ Zulassung von Einzelhandelsbetrieben mit nahversorgungsrelevanten Hauptsortimenten nur noch in zentralen Versorgungsbereichen sowie zur wohnungs- bzw. wohnortnahen Grundversorgung an städtebaulich integrierten Nahversorgungsstandorten
- ▶ Genehmigung von Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevanten Hauptsortimenten (ohne nahversorgungsrelevante Hauptsortimente) zukünftig nur noch im Hauptgeschäftsbereich Innenstadt sowie ausnahmsweise zur Grundversorgung im Nahversorgungszentrum
- ▶ Verzicht auf das Errichten zusätzlicher Handelsstandorte an städtebaulich wie stadtentwicklungspolitisch ungewünschten Standorten
- ▶ keine Ausweitung zentrenrelevanter Angebote über den bereits genehmigten Bestand hinaus

In Bezug auf das im Untersuchungsgebiet liegende Fachmarktzentrum Rendsburger Straße werden folgende Ziele genannt:

- ▶ Festlegung des Fachmarktzentums Rendsburger Straße als Sonderstandort
- ▶ Sicherung und Ausbau des autokundenorientierten Fachmarktstandortes Rendsburger Straße als Ergänzungsstandort für überwiegend großflächige Betriebe mit nicht-zentrenrelevantem Kernsortiment
- ▶ geeignete Nachnutzung für die Immobilie des ehemaligen Media-Marktes (Rendsburger Str. 82)

Die verkehrsreiche Ausfallstraße Rendsburger Straße stellt insbesondere in Richtung Norden eine nicht integrierte Einzelhandelslage dar. Die Ansiedlung von Betrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten ist dort nicht vorgesehen und wurde daher auch durch die Festsetzungen in den dort gültigen B-Plänen ausgeschlossen. Stattdessen wird mit der Ansiedlung eines Baumarkts an der Brückenstraße dem Ansatz entsprochen, nicht-zentrenrelevanten Einzelhandel an diesem Sonderstandort zu konzentrieren.

Der Bereich im Bahnhofsumfeld liegt zum Teil in dem im EHK gekennzeichneten Hauptgeschäftsbereich Innenstadt und stellt somit einen zentralen Versorgungsbereich dar.

2.2.9. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (2006) und Evaluierungsbericht (2015)

Die Messeachse wurde im integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2006 als einer der wichtigsten Entwicklungsbereiche hervorgehoben. Da die Messe als Aushängeschild der Stadt und wichtiger Wirtschaftsfaktor gilt, besteht das Ziel, den Standort weiter aufzuwerten und Synergiepotenziale mit anderen Bereichen stärker zu nutzen. Folgende Punkte wurden im ISEK 2006 betont:

- ▶ Gestalterische und funktionale Aufwertung des Messestandorts (Bau einer neuen Zufahrt aus Richtung Süden, Anpassung von Ampelschaltungen und eine angemessene Beschilderung).
- ▶ Umgestaltung des Eingangsbereiches und des Messeumfelds (Platzgestaltung, Bepflanzung, Umzäunung, Beschilderung und Beflagung).
- ▶ Sicherung der im direkten Umfeld befindlichen Freiflächen als Erweiterungspotenziale (temporäre Grün- oder Veranstaltungsfläche).
- ▶ Die angrenzende Kleingartenfläche könnte bei Bedarf langfristig als „Messepark“ ausgebaut werden, der neben messebezogenen Nutzungen auch eine Erholungs- und Verbindungsfunktion wahrnehmen könnte.
- ▶ Verknüpfung mit der Innenstadt/ zentraler Grünzug.
- ▶ Neu-Anlage einer Fahrrad- und Fußverkehrsachse zwischen dem Hauptbahnhof und den Holstenhallen.
- ▶ Weitere Wegeverbindung zwischen dem Vicelinviertel und der zukünftigen Naturerlebniswelt, die entlang der vorhandenen bzw. still gelegten Bahntrassen geführt werden könnte → Neubau einer Fahrrad- und Fußverkehrsbrücke über die Gleisanlage erforderlich.
- ▶ Einrichtung eines Shuttle-Services während wichtiger Messeveranstaltungen, der im Zusammenhang mit einer Pferdeveranstaltung z.B. auch durch Kutschen erfolgen könnte.
- ▶ Messetower als unverwechselbares Aushängeschild für den Messestandort und attraktiver Eingang zur Messe bzw. zur Innenstadt.
- ▶ Ausbau Bahnmuseum und –park im Lokschuppen als überregionaler Anziehungspunkt („Rail-World“) oder Ergänzung durch weitere Themen (Transport, Verkehr).
- ▶ Multifunktionaler Veranstaltungsplatz für große Open-Air-Veranstaltungen nördlich oder südlich der Max-Johannsen-Brücke, der auch für messebezogene Nutzungen oder als temporärer Stellplatz zur Verfügung stehen soll.
- ▶ Themen-Einkaufen im Sinne einer Qualifizierung bzw. Alleinstellung des Standortes, der den räumlichen Bezug zur Innenstadt und die gute Erschließungssituation nutzt.
- ▶ Ausbau des Kompetenzzentrums Lebensmittelkontrolle und Verbraucherschutz (Landeslabor S-H) durch Ansiedlung zusätzlicher Institute, Betriebe oder Vereine.

Für das geplante ISEK 2020 wurde im Jahr 2015 ein Evaluierungsbericht veröffentlicht, der die im ISEK 2006 aufgestellten Ziele hinsichtlich ihres Erreichungsgrades untersucht. Dabei wurde auch der Handlungsschwerpunkt Messeachse im Detail beleuchtet. Es wurde festgestellt, dass der Grad der Zielerreichung für die Maßnahmen im Bereich „Messeachse“ bis 2015 noch nicht vollständig zufriedenstellend ist.

Der Stadtentwicklungsbericht 2020, ein Instrument, das alljährlich einen öffentlichen Einblick in das ISEK als gesamtstädtische Entwicklungsstrategie gibt, stellt weiterhin die Entwicklung der Messeachse und die dazugehörigen Schlüsselmaßnahme „Stadterneuerungsmaßnahme Stadtumbau Messeachse“ als übergeordnetes Ziel dar. Hierfür definiert es wesentliche Teil- bzw. Zwischenergebnisse⁷:

- ▶ Überarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen,
- ▶ Erwerb von umfangreichen Flächen, auf denen Maßnahmen umgesetzt werden sollen (ist erfolgt),
- ▶ Abstimmungen zur Erneuerung des Bahnhofes und des Bahnhofumfeldes,
- ▶ Planungsüberlegungen zu Erneuerung und Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB).

⁷ Stadt Neumünster – Der Oberbürgermeister, 2020: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadtentwicklungsbericht 2020, S. 283.

Im Rahmen der Statusmeldung enthält der Stadtentwicklungsbericht eine Einschätzung über die Beeinflussung der Schlüsselmaßnahmen durch die Corona-Pandemie. Auch die sich in Umsetzung befindliche Schlüsselmaßnahme der Entwicklung der Messeachse ist hiervon betroffen und es wird von einer zeitlichen Verzögerung ausgegangen.

Nach Abschluss der Vorbereitenden Untersuchungen wird die Festlegung eines Sanierungsgebietes zur Fortsetzung des Verfahrens angestrebt.

2.2.10. Verkehrskonzepte- und Untersuchungen

Verkehrskonzept Innenstadt Teil Kfz-Verkehr (2011)

Im Jahr 2011 hat der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Neumünster die Weiterentwicklung des Verkehrskonzeptes Innenstadt beschlossen (Drucksache 820/2008/DS). Das Teilkonzept Kfz-Verkehr ist zum Zeitpunkt der vorliegenden Berichterstattung das einzige aktuelle gesamtstädtische verkehrsinfrastrukturbezogene Konzept. Im Sinne der Aufstellung eines Masterplans Mobilität für Neumünster befinden sich weitere sektorale Teilkonzepte, z. B. für den Radverkehr, in Vorbereitung. Diesbezüglich hat die Ratsversammlung in ihrer Sitzung am 27.08.2013 ein 10-Punkte-Programm zur Förderung des Radverkehrs in Neumünster beschlossen, das unter anderem vorsieht, den Radverkehrsanteil bis 2020 um 20 % zu steigern (Antrag: 0006/2013/An).

Anlass für das Verkehrskonzept waren wesentliche Defizite durch die geringe Aufenthaltsqualität im Haupteinkaufsbereich am Großflecken aufgrund der hohen bestehenden Kfz-Emissionen, einer mangelnden Verbindungs- und Wegequalität für Fuß- und Radverkehre, die in teilweise starkem Nutzungskonflikt mit dem Kfz-Verkehr stehen und der verbesserungswürdigen Kfz-Erreichbarkeit für den Zielverkehr. Dadurch ergeben sich entsprechende Handlungsbedarfe und Ziele. Dies sind:

- ▶ Eine gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten,
- ▶ eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung,
- ▶ ein konfliktfreies Nebeneinander der einzelnen Verkehrsarten,
- ▶ die Verkehrsberuhigung der Innenstadt, insbesondere der zentralen Achse Großflecken–Kuhberg,
- ▶ die Bündelung des Innenstadtverkehrs auf den Haupterschließungsstraßen,
- ▶ die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf den Stadtring,
- ▶ die Gewährleistung eines leistungsfähigen Stadtringes und
- ▶ die Reduzierung der Barrierewirkung von Straßenflächen für den Fußverkehr.

Als konkrete Handlungsfelder wurden die Optimierung des Stadtringes sowie die Verkehrsberuhigung des Großfleckens ermittelt. Die Schwachstellenanalyse der Knotenpunkte des Stadtringes ergab keine Handlungsbedarfe im Bereich des Untersuchungsgebietes Messeachse. Um die geeigneten Maßnahmen für den Großflecken auszumachen, wurden drei Varianten hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsführung auf dem Stadtring und dem Großflecken untersucht. Die dortige Verkehrsführung ist insofern auch für das Gebiet Messeachse von Relevanz, da die Straße Kuhberg ein wichtiger Verkehrszubringer zum Großflecken ist.

Nach einem Bürgerentscheid und der an dessen Ergebnis anknüpfenden Beschlussfassung (Drucksache 0284/2013/DS) vom 08.07.2014, wurden die Varianten 0 – „Beibehaltung des Status Quo“ sowie die Variante 2 – „Konsequente Verkehrsberuhigung des Großfleckens und Optimierung des Stadtringes“ zugunsten der Variante 1 – „Weiche Verkehrsberuhigung des Großfleckens und Optimierung des Stadtringes“ verworfen.

In der Vorlage „Verkehrskonzept Innenstadt 2014 Teil Kfz-Verkehr Umsetzung von Variante 1“ werden konkrete Maßnahmen genannt, wie die Verkehrsberuhigung durchzuführen ist. Dabei soll auf eine Dosierung des Zuflusses durch Pfortnerampeln verzichtet werden. Stattdessen liegt der Fokus auf einer Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Großflecken auf 20 Stundekilometer sowie der Errichtung von aufgepflasterten Übergängen für den Fußverkehr. Zudem soll der Verkehrsfluss am Stadtring und einigen Kreuzungsbereichen in der Innenstadt konsequent beobachtet werden, um eventuelle Notwendigkeit von weiteren Maßnahmen zu ermitteln.

Der Erstellung des Verkehrskonzeptes vorausgegangen sind mehrere Verkehrsuntersuchungen in den Teilgebieten Großflecken, Stadtring (3. Abschnitt) und dem EKZ Sager-Viertel (Holstengalerie), wovon ein Teilbereich der Konrad-Adenauer-Platz in der Messeachse ist. Ziel war es, damit zu ermitteln, ob und wie das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im Umfeld des Planungsgebietes aufgefangen werden kann und welche Um- und Ausbauarbeiten dafür nötig wären.

Für den Konrad-Adenauer-Platz wurde in der Verkehrsuntersuchung die Errichtung eines gestreckten Kreisverkehrs als Baumaßnahme empfohlen, wodurch eine leistungsgerechte Neuregulierung des Kfz-Verkehrs und der weiteren Verkehrsbeteiligten sowie der Erhalt der Bahnhofsvorplatz-Flächen und des Kiosks erreicht werden sollte. Aufgrund der hohen Kosten (ca. 870.000 Euro) wurde am 06.02.2014 nach einer erfolgreichen Prüfung im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Umgestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes vom Bauausschuss als Alternative zum Kreisverkehr beschlossen, den stadtauswärtigen Verkehr über die Kieler Straße und die Johannisstraße umzuleiten (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Die Umsetzung der neuen Verkehrsführung am Konrad-Adenauer-Platz ohne Kommunaltrasse brachte folgende Maßnahmen mit sich:

- ▶ Umkehr der Einbahnstraßenregelung in der Johannisstraße
- ▶ Bauliche Anpassungen an der Mittelinsel im Kuhberg am Konrad-Adenauer-Platz
- ▶ Anpassung der LSA-Ausstattung und Signalisierung und Markierungen am Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Platz/Johannisstraße
- ▶ Signalisierung der ZOB-Zufahrt Kuhberg/Bahnhofstraße
- ▶ Anpassung der LSA-Ausstattung und Signalisierung am Knotenpunkt Kieler Straße/Johannisstraße
- ▶ Anpassung der Signalprogramme am Knotenpunkt Kieler Straße/Kuhberg

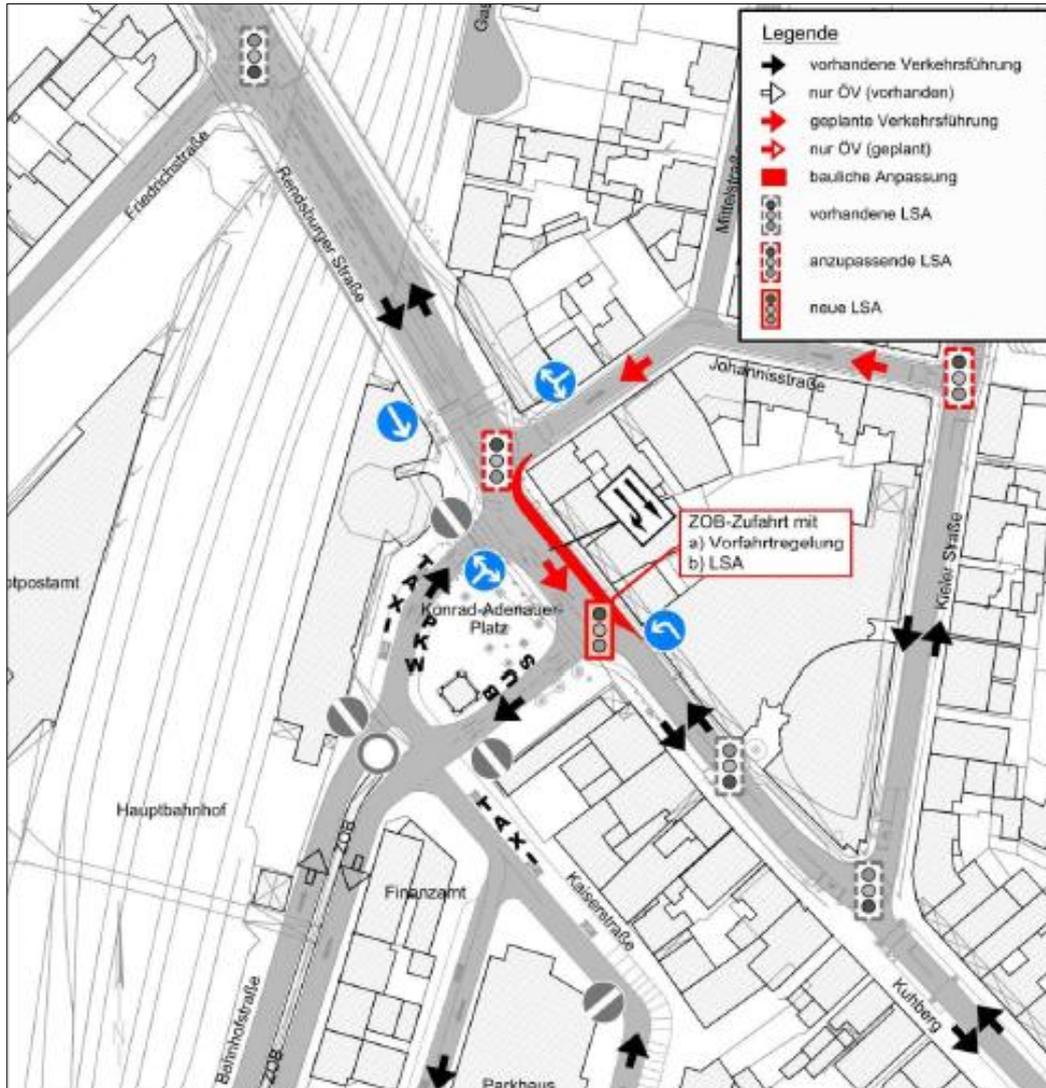


Abbildung 16: Neue Verkehrsführung im Bereich Konrad-Adenauer-Platz

Es wurde zudem angemerkt, dass aus gutachterlicher Sicht eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem Konrad-Adenauer-Platz erst dann gelingen wird, wenn von den vielfältigen Funktionen z.B. das Kurzzeitparken, der Taxibereich, der Kiss-and-Ride-Bereich und/oder das Fahrradparken z.B. auf die Nordseite des Bahnhofes verlagert werden.

2.2.11. Integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Neumünster (2015)

Das von der Ratsversammlung am 31.03.2015 beschlossene integrierte Klimaschutzkonzept Neumünster (Drucksache Nr.: 0421/2013/DS) beinhaltet einen Maßnahmenkatalog zur effektiven CO₂-Einsparung. Die Stadt Neumünster strebt von 2012 bis 2030 an, 30 % des Wärmebedarfs sowie 15 % des Stromverbrauchs bei privaten Haushalten und kommunalen Liegenschaften zu reduzieren. Des Weiteren sollen bis 2030 12 % des gesamten Wärmebedarfs und 20 % des gesamten Strombedarfs durch erneuerbare Energien gedeckt werden (Stand 2012: 1 % bzw. 2 %).

Das Klimaschutzkonzept identifiziert als mögliche Quellen erneuerbarer Energien für die Stromerzeugung im wesentlichen Photovoltaik und für die Wärmegewinnung oberflächennahe Geo- sowie Solarthermie. Die Energieträger Wasser und Wind werden keinen, Biomasse nur einen geringen Beitrag zur zukünftigen Wärme- und Energieerzeugung Neumünsters leisten können. Es wird davon ausgegangen, dass bis zum Jahr 2030 20 % der Dachflächen für Photovoltaik oder Solarthermie erschließbar wären. Hinzu kämen ca. 4-5 Hektar auf ehemaligen Sportflächen und 8 Hektar auf dem städtischen Deponiegelände, die für Photovoltaik nutzbar wären.

Um dem im Klimaschutzkonzept definierten Leitbild der Vorbildfunktion bei den städtischen Liegenschaften nachzukommen und private Eigentümerinnen und Eigentümer zu Investitionen zu motivieren, wird angestrebt, alle öffentlichen Gebäude, deren langfristige, öffentliche Nutzung sichergestellt ist, mit Photovoltaikanlagen auszustatten, sofern dies wirtschaftlich abbildbar ist (Maßnahme G/EE2 des Klimaschutzkonzepts).

Ein weiterer Baustein zur Reduktion des gesamtstädtischen Treibstoffverbrauchs ist die Stärkung alternativer Mobilitätsformen, u. a. durch die Stärkung des Radverkehrs und die Nutzung von Car-Sharing-Modellen, wodurch das Verkehrsaufkommen sowie Lärmbelastigung und Schafstoffemissionen reduziert werden könnten, die im Untersuchungsgebiet vorzufinden sind (vgl. Kapitel 3.9).

2.2.12. Gutachten und sonstige Konzepte

Wirtschafts- und Kompetenzprofil 2013

Das Wirtschafts- und Kompetenzprofil Neumünster 2013 ist eine Aktualisierung des Profils aus 2011. Es verschafft einen Überblick über die aktuellen und zukünftigen Rahmenbedingungen des Wirtschafts-, Arbeits-, Bildungs- und Immobilienstandortes Neumünster. Dabei werden fünf übergeordnete Stärken hervorgehoben:

- ▶ Zentrale Makrolage und geographische Standortvorteile,
- ▶ wachsende wirtschaftliche Bedeutung,
- ▶ spezifische Branchenkompetenzen und –Vorteile,
- ▶ überregional bedeutender Arbeits- und Bildungsstandort und
- ▶ Immobilien- und Gewerbeflächenmarkt mit Investitionspotenzialen.

Darüber wird die Bedeutung Neumünsters als größter und aktivster Messe- und Veranstaltungsstandort in Schleswig-Holstein betont. Sehr bekannt ist unter anderem die Baumesse „Nordbau“. Die Holstenhallen bieten eine Ausstellungsfläche von 12.500 Quadratmetern. Jährlich finden über 900 Veranstaltungen mit einer Gästezahl von ca. einer Million statt, davon kommen bis zu 850.000 von außerhalb. Die dadurch generierten Vorortausgaben belaufen sich auf etwa 40 Millionen im Jahr. Potenziale werden hier im Bereich der

Übernachtungsangebote gesehen. Neue, attraktive Hotels könnten dazu beitragen, Messtouristen länger an den Standort Neumünster zu binden.

Wohnraumversorgungskonzept 2006 mit Fortschreibungen 2012/2018

Als sektoralen Fachbeitrag zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept wurde durch die Stadt Neumünster 2005 die Erstellung eines Wohnraumversorgungskonzeptes beauftragt. Ziel war es, zukunftsorientierte wohnungspolitische Entwicklungen aufzuzeigen (Wohnungsmarktprognose 2020) und Handlungsvorschläge für eine nachhaltige Entwicklung des Neumünsteraner Wohnungsbestandes zu erarbeiten. Eine erste partielle Aktualisierung und Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes erfolgte 2012, in dessen Zuge die gesamtstädtische Wohnungsmarktprognose auf den Zeithorizont bis 2025 erweitert wurde. Das Wohnraumversorgungskonzept von 2012 wurde 2018 erneut aktualisiert und fortgeschrieben. Hierbei wurden tatsächliche und prognostizierte Entwicklungen der Bevölkerung berücksichtigt und lokale Wohnraumbedarfsschätzungen aktualisiert.

Während die Wohnungsmarktprognose von 2012 noch von einem Rückgang der Bevölkerung in Neumünster bis 2025 von 6 bis 8 % ausging, wird in der Prognose von 2018 ein Anstieg der Einwohner bis 2035 von 4,5 bis 13 % prognostiziert, was auch in einer entsprechend steigenden Wohnraumnachfrage münden würde.

Aufgrund dieser Entwicklung geht die Prognose von einem Neubaubedarf von 2.500 Wohnungen bis 2035 aus. Neue Wohnungen werden demnach sowohl im Ein- und Zwei- als auch im Mehrfamilienhausbereich benötigt. Insbesondere im Segment für altersgerechtes Wohnen, preisgünstigen Wohnens und Wohnraum für kleine Haushalte würden sich zusätzliche Bedarfe entwickeln, die es in den kommenden Jahren abzudecken gelte. Wenngleich der Fokus auf Innenentwicklung durch Nachverdichtung und Schließung von Baulücken liegen sollte, sei auch die Entwicklung neuer Wohnbauflächen in Form von Arrondierungen als Erweiterung des Siedlungskörpers ins Auge zu fassen.

Lärmaktionsplan

Im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind gemäß §§ 47a-f Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) von den Gemeinden Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Belastungen durch Lärm können sich im Wohnumfeld durch Störungen der Kommunikation, durch Störungen der Nachtruhe oder durch eine eingeschränkte Nutzbarkeit von Garten, Terrasse und Balkon ausdrücken. Die Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre zu überprüfen und gelten für Städte und Gemeinden in der Nähe von

- ▶ Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr,
- ▶ Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr und
- ▶ Großflughäfen.

Im Lärmaktionsplan der Stadt Neumünster liegt der Fokus auf der Erhebung und Kartierung von Lärmbelastungen durch Hauptverkehrsstraßen. Die Lärmbelastung durch Schienenverkehr wird nicht durch die Stadt, sondern durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) erhoben. Zudem ist Neumünster nicht von Fluglärm betroffen.

Insgesamt sind in der Stadt Neumünster ca. 9 % der Bevölkerung durch Umgebungslärm von Hauptverkehrsstraßen mit über 55 dB und rund 11 % der Bevölkerung durch Umgebungslärm von Haupteisenbahnstrecken mit über 55 dB tagsüber betroffen.

Die aufgeführten Belastungen gelten auch für das Gebiet Messeachse, wo insbesondere die Rendsburger Straße, aber auch die Bahntrassen als Lärmquellen vorhanden sind. Eine detailliertere Darstellung der Lärmbelastungen und der damit verbundenen Maßnahmen findet in Kapitel 3.11.2 statt.

3. Bestandsanalyse

3.1. Siedlungsstrukturelle Gliederung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet „Messeachse“ weist eine sehr heterogene städtebauliche Struktur und verschiedene Nutzungen auf. Die Messeachse ist nicht als zusammenhängender Stadtteil mit einem Zentrum und umgebenden Nutzungen zu verstehen, sondern als verkehrliche Verbindungsachse zwischen Messe und Hauptbahnhof, die maßgeblich durch Verkehrs-, Gewerbe-, Dienstleistungs- und Sonderflächen geprägt ist. Die Wohnnutzung spielt nur eine untergeordnete Rolle. Die im Gebiet vorhandenen Wohnblöcke fügen sich dann auch stärker in die jeweils angrenzenden Wohnviertel ein („Vielinviertel“, „Stadtteil West“ und Gartenstadt), als dass sie über die Messeachse als zusammenhängende Einheit verstanden werden könnten.

Zur besseren Darstellung des Untersuchungsgebiets wird dieses anhand der städtebaulichen Strukturen und vorherrschenden Nutzungen in drei Teilräume untergliedert und die jeweiligen Besonderheiten erläutert. Die Teilräume sind in Plan 2 dargestellt.

Teilraum 1

Teilraum 1 bildet den südlichen Abschnitt des Untersuchungsgebiets rund um den Bahnhof und wird in drei Blöcke unterteilt.

1A | Der südliche Bereich des ersten Teilraums wird vom Hauptbahnhof dominiert. Er knüpft an den nördlichen Teil der Innenstadt an und kann von dieser her erschlossen werden. Der Hauptbahnhof wird im Süden von einem Vorplatz, dem Konrad-Adenauer-Platz, und im Norden von erhöhten Gleisanlagen umschlossen. Unmittelbar angrenzend an Bahnhof und Vorplatz erstreckt sich entlang der Bahnhofstraße der mit einer Teilüberdachung versehene zentrale Omnibusbahnhof der Stadt Neumünster.

Die Gebäude rund um den Konrad-Adenauer-Platz werden in den Erdgeschossen ausschließlich geschäftlich genutzt, die Obergeschosse werden teilweise für Dienstleistungen, aber auch zum Wohnen genutzt. Der Platz selbst ist mit einem Schnellimbiss bebaut. Der gesamte Bereich ist durch eine sehr heterogene Bebauung gekennzeichnet, mit Gebäuden aus der Gründerzeit bis hin zu einem Baustil aus den 1990er Jahren.



Abbildung 17: Bebauung Bahnhofstraße



Abbildung 18: Bahnhofsgebäude



Abbildung 19: Postgebäude (Dienstleistungszentrum)

Auf der rückwärtigen, nördlichen Seite des Hauptbahnhofs liegt das ehemalige Postgelände. Hier befindet sich ein freistehendes, mehrstöckiges Bürogebäude, dessen Erdgeschossflächen nach dem Auszug der Postfiliale überwiegend leerstehen und sich im Obergeschoss das Jobcenter Neumünster befindet. Vor dem Gebäude befindet sich ein Parkplatz, der über eine Fußwegunterführung mit dem ZOB und den einzelnen Gleisen des Bahnhofs verbunden ist. Somit ist ein direktes Erreichen des ZOB und des Parkplatzes von den Bahngleisen möglich, ohne das Bahnhofsgebäude passieren zu müssen.

Nördlich des Bürogebäudes, auf Höhe des Bahnhofsgebäudes befindet sich ein einstöckiges Gebäude der Post, das als Zustellstützpunkt genutzt wird. Eine Anbindung an das Bahnhofsgebäude ist von hier nicht gegeben, da dieser Bereich nur von Mitarbeitenden der Post genutzt wird und kein Besuchsverkehr herrscht. Das modernisierungsbedürftige Bürogebäude und der Zustellstützpunkt befinden sich mittlerweile im Besitz der Stadt Neumünster. Beide Grundstücke wurden angekauft, um eine zukünftige Entwicklung in diesem Bereich steuern zu können.

1B | An den Bahnhofsvorplatz angrenzend liegt Teilraum 1B. Dieser wird begrenzt durch die Straßen Kuhberg, Kieler Straße, Johannisstraße und Gasstraße und ist durchgängig an den Blockrändern bebaut. Der Teilraum ist hinsichtlich seiner Nutzung, Gestaltung und der Gebäudezustände zweigeteilt:

An der Straße Kuhberg, also der bahnhofszugewandten Seite, und der Kieler Straße ist der Teilraum durch Einzelhandel und Dienstleistungen geprägt. Der Kuhberg stellt die Verbindung des Bahnhofs/ZOB mit dem zentralen Einkaufsbereich am Großflecken her und wird von zu Fuß Gehenden dementsprechend stark frequentiert. Der bauliche Zustand der hier gelegenen Gebäude ist überwiegend gut. Die Mehrheit der Bausubstanz ist aus den 60er/70er Jahren oder neuer. Mit der Hauptgeschäftsstelle der Sparkasse Südholstein befindet sich eine bedeutsame und stark nachgefragte Nutzung in diesem Bereich. Mittelfristig wird die Hauptgeschäftsstelle der Sparkasse in die Räumlichkeiten des in der Umnutzung befindlichen Karstadt-Gebäudes am Großflecken ziehen. Der Innenhof zwischen Kuhberg-, Johannisstraße und Kieler Straße wird im Wesentlichen für Stellplätze und Büroflächen der Sparkasse genutzt.



Abbildung 20: Bebauung Kuhberg



Abbildung 21: Bebauung Johannisstraße

Auf der rückwärtigen Seite des Teilraums, entlang der Johannisstraße, befinden sich überwiegend Wohngebäude aus der Jahrhundertwende und der direkten Nachkriegszeit. Hier befindet sich ein Schwerpunkt

des Wohnens im Untersuchungsgebiet. Meist sind in den Erdgeschossen Laden- oder Gastronomieflächen, die zu großen Teilen durch Leerstände geprägt sind. Dieser rückwärtige Bereich weist eine derart geringe städtebauliche Qualität auf, dass auch die sehr hohe Zentralität und Erreichbarkeit nicht zur einer nachhaltigen Aufwertung geführt hat. Die zahlreichen Leerstände zeigen die weitreichenden substanziellen und funktionalen Missstände in diesem Bereich deutlich.

1C / Angrenzend an den rückwärtigen Bereich des Bahnhofs liegt Teilraum 1C und umschließt den Block zwischen Friedrichstraße, Färberstraße, Luisenstraße und Rendsburger Straße sowie zwei größere Gebäude auf der Ostseite der Rendsburger Straße. Der Block zwischen Friedrichstraße und Luisenstraße ist durch eine geschlossene Blockrandbebauung gekennzeichnet und ist der zweite, stark durch Wohnnutzung geprägte Bereich im Untersuchungsgebiet. Vor allem entlang der Friedrichstraße und Rendsburger Straße befinden sich in den Erdgeschossen Laden- und Gastronomieflächen. Auch wenn der Zustand der Gebäude durchgehend besser ist als in der im vorherigen Teil beschriebenen Johannisstraße, befinden sich an der Rendsburger Straße Leerstände in den Erdgeschossbereichen. Prägende Nutzungen in diesem Bereich sind das Jugendzentrum AJZ, das mittelfristig in eine ehemalige Textilfabrik im Vicelinviertel umziehen wird sowie die Fatih-Moschee der islamischen Gemeinde Neumünster.



Abbildung 22: Bebauung Rendsburger Straße Westseite



Abbildung 23: Bebauung Friedrichstraße

Der weitläufige Blockinnenbereich ist großflächig versiegelt und wird überwiegend für Stellplätze und Garagen genutzt. Zwischen den Stellplatzflächen befindet sich eine verwilderte Grünfläche. Insgesamt macht der Blockinnenbereich einen ungeordneten und teilweise verwahrlosten Eindruck. Durch die großen Flurstücke und untergenutzten Bereiche im südwestlichen Teil des Baublocks bestehen hier Potentiale zur Nachverdichtung.



Abbildung 24: Bebauung Rendsburger Straße Ostseite



Abbildung 25: Ruhender Verkehr Rendsburger Straße

Der Bereich nordöstlich der Rendsburger Straße ist durch zwei große Gebäude mit Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktionen geprägt. Auf der rückwärtigen Seite der Gebäude befindet sich eine weiträumige Parkplatzanlage. Das näher am Bahnhof gelegene Gebäude wird für Dienstleistungen, sowie ärztliche bzw. gesundheitsbezogene Angebote genutzt. Das angrenzende zweite Gebäude ist ebenfalls durch Dienstleistungsbetriebe sowie einen größeren gastronomischen Betrieb geprägt. Zwischen den beiden Gebäuden steht ein Mahnmal für die im Ersten Weltkrieg gefallenen Eisenbahner, das sich in einem schlechten baulichen Zustand befindet.

Teilraum 2

Teilraum 2 grenzt nördlich an Teilraum 1 an und liegt zwischen der Rendsburger Straße und der Max-Johannsen-Brücke. Er ist in 4 Teilabschnitte mit ähnlichen, zusammenhängenden Nutzungsstrukturen eingeteilt.

Im gesamten Teilraum ist auffällig, dass durch die sich stark in Form, Größe, Höhe, Materialität und Abstand von der Straße unterscheidenden Baukörper sowie immer wieder dazwischenliegende Brachflächen weder eine geschlossene Raumkante noch eine einheitliche städtebauliche Struktur zu erkennen ist. Insgesamt machen große Teile dieses Bereichs einen ungeordneten Eindruck und werden ihrer Funktion als Eingangssituation zum Stadtzentrum nicht gerecht.



Abbildung 26: Leerstand in der Rendsburger Str. Ostseite

2A / Das Areal 2A ist überwiegend durch kleinere Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe mit umfangreichen Parkplatzflächen geprägt. Die vierspurige Rendsburger Straße trennt diesen Bereich von den auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindlichen Mehrfamilienhäusern.

Überquerungsmöglichkeiten der stark befahrenen Hauptverkehrsstraße sind nur eingeschränkt gegeben.

Nur vereinzelt befinden sich Wohngebäude in diesem Bereich. Zwischen den einzelnen Gebäuden und entlang der Bahntrasse liegen teilweise untergenutzte Flächen, nicht genutzte Stellplatzflächen und verwilderte Freiflächen.



Abbildung 27: Bahngelände Höhe Güterstraße

2B / Nördlich der Bahnlinie Neumünster–Heide befinden sich hauptsächlich Gebäude, die von der Bahn genutzt werden oder wurden. Diese befinden sich in direkter Nähe zu den Bahngleisen und weisen mehrheitlich einen hohen Instandsetzungsbedarf sowie zum Teil Leerstände auf. Der ehemalige Güterbahnhof ist im Jahr 2018 in Privateigentum übergegangen und soll einer neuen Entwicklung zugeführt werden. Der Zufahrtsweg zur Rendsburger Straße wird beidseitig durch eine Kleingartenanlage der Bahnlandwirtschaft gesäumt.



Abbildung 28: Großflächiger Einzelhandel an der Rendsburger Straße

Bedeutung könnte diesem Bereich zukommen, wenn in den nächsten Jahren das derzeit in der Entwicklung befindliche Stock-Guss-Gelände auf der anderen Seite der Rendsburger Straße einer neuen Entwicklung zugeführt wurde. Geplant ist auf dem ca. 4 Hektar großen Areal die Entwicklung eines gemischt genutzten urbanen Gebiets mit bis zu 250 Wohneinheiten, Kita sowie Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben.



Abbildung 29: Ringlokschuppen (rückwärtige Ansicht)

technischen Anlagen wurden bereits begonnen. Langfristig plant die Interessengemeinschaft den Lokschuppen von heute sechs auf die ursprüngliche Größe von 22 Ständen auszubauen und auch den ehemaligen Wasserturm in neuer Nutzung wiederaufzubauen. In das ehemalige Sozial- und Werkstattgebäude sollen Probenräume, Tonstudios und einen Aufführungsraum der Deutschen Rockmusik Stiftung einziehen.

2C1 Das nördliche Areal von Teilraum 2 ist durch großflächigen Einzelhandel geprägt, der überwiegend nicht-zentrenrelevante Sortimente führt, unter anderem im Bereich Heizungs- und Sanitärbedarf und Möbel. Ein ehemaliger Elektronikfachmarkt steht seit einigen Jahren leer, eine Umnutzung zum Fahrradmarkt steht jedoch kurz bevor. Im Norden des Gebiets befindet sich ein Autohaus, ein Baumarkt wurde 2019 eröffnet. Das Gebiet kommt somit der in im Bebauungsplan Nr. 33 sowie im Einzelhandelskonzept vorgesehenen Bedeutung als Fachmarktzentrum nach. Auch in diesem Abschnitt der Rendsburger Straße sind nur wenige Querungsmöglichkeiten vorhanden. Eine besondere

2D1 Hinter dem großflächigen Einzelhandel befindet sich das kombinierte Verkehrsterminal (siehe Fachplanungen zum KV-Terminal in Kapitel 2.2.7 und Kapitel 3.4.2) und der historische Lokschuppen mit Eisenbahn-Drehscheibe. Der Lokschuppen mit technischen Anlagen und Sozial- und Werkstattgebäude wurde im Jahr 2020 von der Jutta & Dr. Thomas-Kittel-Stiftung gekauft. Ziel der Stiftung ist es, in Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft Kulturlokschuppen Neumünster das Areal des ehemaligen Bahnbetriebswerks Neumünster wiederzubeleben und zu einer attraktiven Eisenbahnbetriebs- und Veranstaltungsstätte auszubauen. Erste Arbeiten am Ringlokschuppen, den Gleisen und weiteren

Teilraum 3



Abbildung 30: Einfamilienhäuser Rendsburger Straße



Abbildung 31: Holstenhallen



Abbildung 32: Landeslabor SH

Der flächenmäßig größte Teilraum des Untersuchungsgebiets liegt im Norden. Dort befinden sich mit der Messe und dem Landeslabor Einrichtungen, die von überregionaler Bedeutung sind. Der Teilraum ist in vier Gebiete mit ähnlicher Nutzungsstruktur aufgeteilt und wird von der Rendsburger Straße, der Bahnlinie Hamburg–Kiel sowie im Norden von der Wohnsiedlung Am Hohrkamp begrenzt.

3A / Nördlich der Max-Johannsen-Brücke befinden sich einige Dienstleistungsbetriebe und ein Hotel für Messegäste. Entlang der Rendsburger Straße befinden sich zudem einige Einfamilienhäuser, die hohe und mittlere Instandsetzungsbedarfe aufweisen und sich städtebaulich nicht in den Gebietscharakter einfügen. Die Wohnnutzung ist durch die Verkehrsbelastungen ab dem Kreuzungspunkt Rendsburger Straße/Max-Johannsen-Brücke in Richtung Autobahn 7 in ihrer Qualität stark eingeschränkt. Im Lärmaktionsplan wurden für diesen Bereich bereits aktive und passive Schallschutzmaßnahmen vorgeschlagen (siehe Kapitel 3.11.2 – Lärmbelastung).

3B / Eine der wichtigsten Einrichtungen in Neumünster ist die Messe mit den Holstenhallen, die mit den Außenflächen ca. 12.550 Quadratmeter Ausstellungsfläche aufweisen und dadurch den nördlichen Teil der Messeachse prägen. Um den aktuellen Anforderungen eines Messestandorts gerecht zu werden, wurden die Holstenhallen in den vergangenen Jahren um neue Gebäudeteile erweitert und im Bestand umfassend saniert. Derzeit erfolgt der Neubau eines Kongress- und Tagungszentrums mit einem 600 Quadratmeter großen Saal.

3C / Nördlich der Holstenhallen befindet sich das Landeslabor Schleswig-Holstein. In dem behördlichen Dienstleistungszentrum arbeiten über 200 Mitarbeitende. In den vergangenen Jahren hat das Land Schleswig-Holstein in die bauliche Instandsetzung und Modernisierung der Gebäude investiert und somit den Standort gesichert. Direkt angrenzend an das Gelände des Landeslabors hat die Betriebsgesellschaft der Holstenhallen vom Bund eine Fläche erworben, um so den großen Parkplatzbedarf an Messetagen abzudecken.

3D | Die restliche Fläche des dritten Teilraums wird durch eine große Kleingartenanlage genutzt und befindet sich im Eigentum der Stadt Neumünster. Sie trägt zum grünen Charakter des nördlichen Teils des Untersuchungsgebiets bei und ist auch aus Gründen der Biodiversität vorteilhaft für die städtische Fauna und Flora. Teile dieser Fläche können aber auch sowohl für die Erweiterung des Messestandorts als auch für den zukünftig erweiterten Betrieb des KV-Terminals strategisch von Bedeutung sein.



Abbildung 33: Restaurant Schafstall

Zu 3.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung

Mängel/Konflikte	Potenziale/Stärken
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Leerstände und hohe städtebauliche Missstände in den Wohnquartieren um den Bahnhof ▶ hoher Anteil an Verkehrsflächen und Verkehrsbelastungen im Gebiet ▶ rückwärtige Bereiche entlang der Bahn verwahrlost und nicht ausreichend erschlossen ▶ das Ortsbild schädigende Leerstände und Brachen entlang der Rendsburger Straße ▶ städtebauliche ungeordnete Situation entlang der Rendsburger Straße 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Überregional wichtige Infrastrukturen mit hohen Besuchszahlen und hoher Frequentierung (Bahnhof, ZOB, Messe) ▶ ehemaliges Postgelände westlich des Bahnhofs im Besitz der Stadt Neumünster bzw. im städtebaulichen Sondervermögen → Potential einer neuen Entwicklung gegeben ▶ bereits erhebliche private und öffentliche Investitionen in wichtige Projekte (KV-Terminal, Messe) und neue Bauvorhaben (großflächiger Einzelhandel)

3.2. Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur

3.2.1. Bevölkerungsentwicklung

In der Stadt Neumünster leben derzeit ca. 81.128 Einwohnerinnen und Einwohner. Noch bis ins Jahr 2012 musste die Stadt kontinuierlich Bevölkerungsverluste von ca. 180 Einwohnerinnen und Einwohnern pro Jahr verzeichnen. Ursache dafür war ein sich verstärkender negativer, natürlicher Bevölkerungssaldo, der noch immer dazu führt, dass in Neumünster im Jahr 2019 261 Personen weniger geboren wurden als dass Personen gestorben sind. Der ab 2009 positive Wanderungssaldo ist seit 2012 so hoch, dass er das Geburtendefizit kompensieren kann. Vor allem im Zuge der sich im Jahr 2015 verschärfenden europäischen und deutschen Flüchtlingskrise stieg die Bevölkerungszahl Neumünsters nochmals deutlich an, was auch auf die in Neumünster ansässige Erstaufnahmeeinrichtung zurückzuführen war, in der im Jahr 2015 ca. 2.300 geflüchtete Personen lebten.

Im Untersuchungsgebiet Messeachse wohnen derzeit ca. 682 Einwohnerinnen und Einwohner, was 0,8 % der Gesamtbevölkerung Neumünsters entspricht (Stand 31.12.2020). Die Messeachse ist damit als Wohnstandort von untergeordneter Bedeutung. Seit 2012 hat die Bevölkerungszahl hier um 110 Personen bzw. 19 %

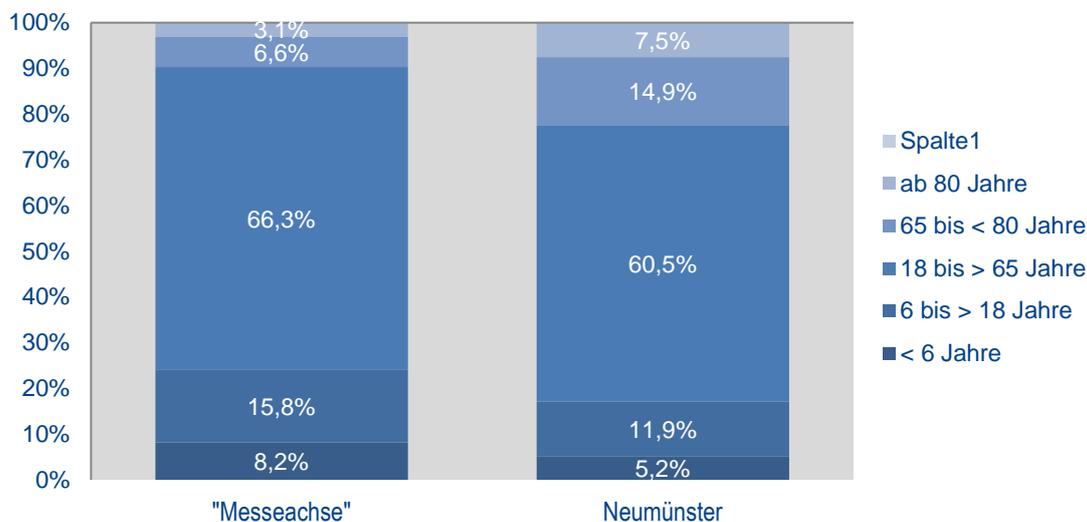
zugenommen, was maßgeblich auf Zuzüge von Menschen aus Südosteuropa in die Quartiere am Rand des Vicelinviertels und des Stadtteils West zurückzuführen ist, die sich in dem Untersuchungsgebiet befinden. Auf Grund der hohen punktuellen Zuzüge sind eine Sicherung der Wohnqualität in diesen Bereichen und eine Verhinderung von Überbelegung in einzelnen Wohngebäuden von Bedeutung.

3.2.2. Alters- und Haushaltsstrukturen

Ein Vergleich der Alters- und Haushaltsstrukturen mit den gesamtstädtischen Werten hat auf Grund der geringen Gesamtbevölkerungszahl und der punktuellen Verteilung der Wohnfunktionen im Untersuchungsgebiet nur eine geringe Aussagekraft für das gesamte Gebiet der Messeachse. Zu beobachten ist lediglich, dass der Anteil der jüngeren Einwohnenden im Untersuchungsgebiet geringfügig höher ist als im Rest der Stadt.

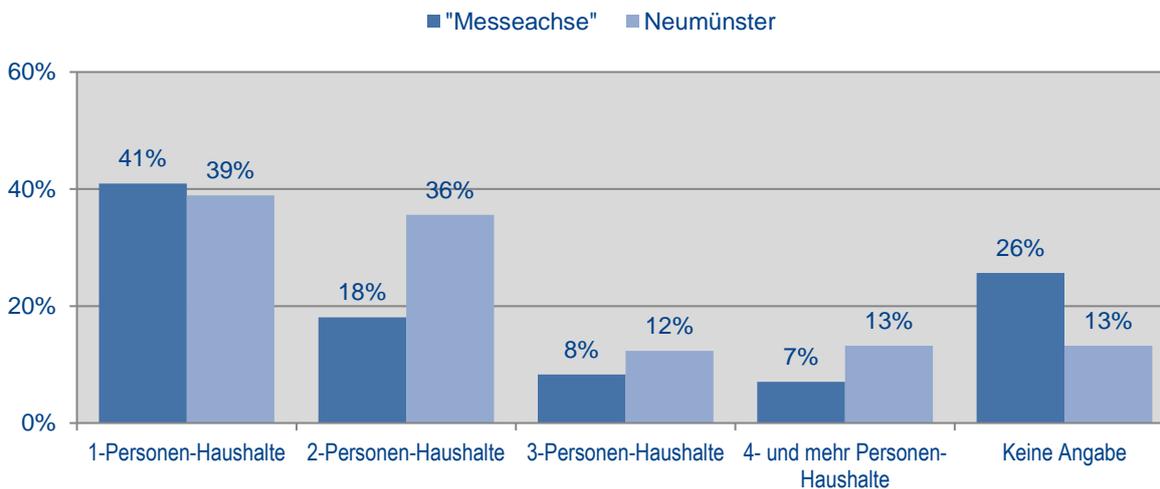
Der Anteil der Personen mit Migrationshintergrund im Gebiet Messeachse lag im Jahr 2020 bei 46,0 %. Nicht über die deutsche Staatsbürgerschaft verfügen 38,3 %. Beide Werte liegen sehr deutlich über dem Vergleichswert der Stadt Neumünster. Dort beträgt der Anteil der Personen mit Migrationshintergrund ca. 21 % und der Anteil der Personen ohne deutsche Staatsangehörigkeit 12,9 %. Im Jahr 2012 betrug der Anteil der Personen ohne deutsche Staatsangehörigkeit im Gebiet Messeachse noch 13,6 %. Das ist ein absoluter Anstieg von 78 auf 261 Personen im Jahr 2020 und damit ein leichter Rückgang gegenüber dem Jahr 2017 (284 Personen). Diese Zunahme basiert auf den bereits erwähnten starken Zuzügen von Personen aus Südosteuropa nach Neumünster. Ähnliche Entwicklungen konnten beispielsweise auch für das Vicelinviertel beobachtet werden.

Altersstruktur im Sozialraum "Messeachse" im Jahr 2020



Die Anzahl der Haushalte im Untersuchungsgebiet beträgt 398 (Stand 2012). Circa ein Viertel davon hat bei der Zensusbefragung 2011 keine Angabe zur Haushaltsgröße gemacht, weshalb die Aussagekraft zur Haushaltsgrößenverteilung eingeschränkt ist. Eine deutliche Abweichung vom gesamtstädtischen Mittel liegt beim Anteil von Zweipersonenhaushalten, und - wenn auch in geringerem Umfang - ebenfalls bei den Drei- und Vierpersonenhaushalten vor. Diese Gruppen sind in der Messeachse weniger stark vertreten.

Haushaltsstruktur im Sozialraum "Messeachse" im Jahr 2012



3.2.3. Daten aus der Sozialberichterstattung (2020)

Im Rahmen des aktuellen Sozialberichts (Stichtag 31.12.2019) versucht die Stadt Neumünster mit Hilfe eines „Sozialraum-Rankings“ die soziale Lage in den Sozialräumen Neumünsters auf einen Blick zu erfassen. Das Ranking basiert auf Daten und Bewertungen der insgesamt sechzehn Sozialräume in Bezug auf fünf ausgewählte Kennzahlen⁸:

- ▶ Anteil Arbeitsloser an „Erwerbstätigen“ (ALO %),
- ▶ Anteil der Personen in Bedarfsgemeinschaften an der Gesamtbevölkerung im Sozialraum (PERS in BG %),
- ▶ Anteil der Empfängerinnen und Empfänger von Grundsicherung im Alter an der Bevölkerung im Alter von 65 Jahren und älter im Sozialraum (Grusi A %),
- ▶ Anteil der Empfängerinnen und Empfänger von Grundsicherung bei Erwerbsminderung an der Bevölkerung im Alter von 18 bis unter 65 Jahren im Sozialraum (Grusi E %),
- ▶ Anteil der Empfängerinnen und Empfänger von Wohngeld an der Gesamtbevölkerung im Sozialraum (Wohngeld %).

In der Sozialberichterstattung 2020 liegen keine gesonderten Daten für den Raum Messeachse vor. Da die Messeachse geographisch gesehen schwerpunktmäßig in den zwei Sozialräumen „Nordwest“ und „Kern“ verortet ist, wurde für das Gebiet der Mittelwert aus diesen beiden Sozialräumen gebildet. Insgesamt ergibt sich für das kombinierte Gebiet der „Messeachse“ die Platzierung an Position 13 des Sozialraum-Rankings⁹. Bei der Interpretation des Rankings ist zu beachten, dass die dargestellten Zahlen dem stadtinternen Vergleich der sechzehn Sozialräume dienen und dass diese keine Auskunft darüber geben, ob die dargestellten Werte als hoch oder niedrig einzustufen sind.

Das Gebiet des zusammengefassten Sozialraums Kern/Nordwest weist darüber hinaus bei einigen Indikatoren deutliche Abweichungen vom gesamtstädtischen Durchschnitt auf:

- ▶ 19,7 % der Bewohnerinnen und Bewohner sind Arbeitssuchende in Grundsicherung (SGBII). Dieser Wert liegt 7,9 Prozentpunkte über dem städtischen Durchschnitt (11,8 %).
- ▶ Der Anteil der Arbeitslosen an den Erwerbsfähigen liegt bei 8,4 % und damit 2,1 % über dem städtischen Durchschnitt (6,3 %).
- ▶ Der Bevölkerungsanteil, welcher Wohngeld bekommt, liegt mit 3,9 % ebenfalls über dem städtischen Durchschnitt (3,0 %).
- ▶ 4,2 % der Einwohnerinnen und Einwohner bekommen „Hilfe zum Lebensunterhalt“ oder „Grundsicherung“ nach SGB XII, auch als Sozialhilfe bekannt (2,6 % in der Gesamtstadt).

Seit dem Vergleichsjahr 2010 hat sich die Lage bereits leicht verbessert. 2010 betrug der Anteil von Arbeitslosen (SGB II+III) noch 12,5 % und der Anteil der empfangsberechtigten Personen von Wohngeld 7,1 %. Auch der Anteil an Arbeitssuchenden in Grundsicherung lag 2010 mit 23,4 % noch etwas höher. Dahingegen betrug der Anteil der empfangsberechtigten Personen von Sozialhilfe 2010 noch 3,8 % und damit etwas weniger als 2020. Trotz der positiven Tendenzen liegt in den Sozialräumen Kern/Nordwest weiterhin eine hohe soziale Belastung vor.

⁸ Sozialbericht 2020 der Stadt Neumünster (Februar 2021)

⁹ vgl. Sozialbericht 2020 der Stadt Neumünster (Februar 2021), S. XXXV.

Auch wenn diese Werte nur eine geringe Aussage über die soziale Belastung der Bewohnerinnen und Bewohner im Untersuchungsgebiet erlauben, zeigen sie doch, dass die Messeachse eingebettet ist in ein Gebiet mit einer sozioökonomisch schwächeren Bevölkerung.

Zu 3.2. Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur

Risiken/Herausforderungen

- ▶ Einbettung in sozioökonomisch schwache Quartiere
- ▶ Teilweise starke Zuzüge in wenige Wohnblöcke
→ Gefahr der punktuellen Überbelegung

Potenziale/Stärken

- ▶ Bevölkerungszunahme in der Gesamtstadt stärkt die Nachfrage nach Infrastrukturen und Angeboten in der Messeachse

3.3. Gebäudebestand

3.3.1. Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe

Die Bewertung des baulichen Zustands erfolgt anhand einer äußeren Inaugenscheinnahme im Rahmen der Vor-Ort-Bestandsaufnahme. Dabei wurden die Bauteile Fassade, Dachhaut, Fenster sowie Sockelbereiche aufgenommen, sofern sie einsehbar waren. Aus der Einzelbewertung der Bauteile wurde der durchschnittliche Zustand des Gebäudes abgeleitet und die Zuordnung in die entsprechenden Kategorien der Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe vorgenommen. Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass eine innere Inaugenscheinnahme nicht erfolgen konnte und die tatsächlichen Bedarfe von der Ermittlung abweichen können.

Nähere Betrachtungen von Gebäuden und Erkenntnisse im Laufe der Gesamtmaßnahme können im Einzelfall dazu führen, dass eine andere Einstufung des Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs zu erfolgen hat. Demzufolge können sich auch Fördermöglichkeiten für Gebäude eröffnen die vorerst mit keinem oder nur mit einem geringen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf eingestuft wurden.

Die im Rahmen dieser Untersuchung festgestellten Missstände und Mängel an den baulichen Anlagen und die daraus folgende Kategorisierung dienen als Grundlage für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln gemäß B 2.2.1 und B 2.2.2. der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 2015).

Die Bewertung der Gebäudesubstanz erfolgte in drei unterschiedlichen Kategorien und ist hier beispielhaft für den Gebäudetyp Wohn- und Geschäftshaus dargestellt:

1. Niedriger Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

- ▶ Fassade/Sockel: Mauerwerk, Anstrich, Putz und Stuckelemente ohne bis kleine Schäden, keine bis leichte Fugenschäden, keine bis leichte Putzschäden,
- ▶ Fenster: Gebrauchsspuren an intakten Kastenfenstern, Isolierglasfenster in gutem Zustand,
- ▶ Dachhaut: keine Schäden bis leicht verwitterte Dacheindeckung,
- ▶ Zusammenfassung: Entweder bestehen keine Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe oder die Schäden sind geringfügig. Im letzten Fall handelt es sich im Wesentlichen um optische Makel oder Schäden an einzelnen Bauteilen, die noch keine negativen Auswirkungen auf die bauliche Substanz oder die Konstruktion haben.



Abbildung 34: Beispiel für ein Gebäude mit niedrigem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

2. Mittlerer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

- ▶ Fassade/Sockel: leichte Schäden am Mauerwerk, Putzschäden, schadhafter Anstrich,
- ▶ Fenster: schadhafte Kasten- oder Isolierglasfenster, intakte Einfachverglasung der Wohnräume,
- ▶ Dachhaut: deutlich verwitterte Dacheindeckung,
- ▶ Zusammenfassung: Die ermittelten Schäden betreffen mehrere Bauteile und wirken sich bereits auf die bauliche Substanz und Konstruktion aus. Diese müssen kurz- bis mittelfristig behoben werden, da andernfalls das Bauwerk gravierend geschädigt und sich die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner verschlechtern würde.



Abbildung 35: Beispiel für ein Gebäude mit mittlerem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

3. Hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

- ▶ Fassade/Sockel: kein Anstrich, Schäden am Mauerwerk, großflächige Putzschäden, stärkere Schäden,
- ▶ Fenster: Einfachverglasung, schadhafte Rahmen und stärkere Schäden,
- ▶ Dachhaut: schadhafte Dacheindeckung, schadhafte Traufe / Fallrohre und stärkere Schäden,
- ▶ Zusammenfassend erfordert dieser Gebäudezustand eine zeitnahe Modernisierung und Instandsetzung, da bereits gravierende Schäden vorhanden sind, die vermuten lassen, dass die bauliche Substanz und Konstruktion bereits stark beeinträchtigt ist. Die Wohnbedingungen können bereits als ungenügend angesehen werden. Bei der Mehrheit des Gebäudes wurde zudem ein stark verfallener Gebäudebestand ermittelt.

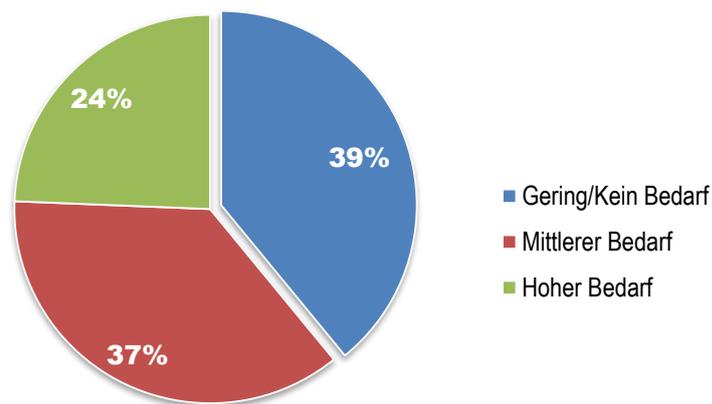


Abbildung 36: Beispiel für ein Gebäude mit hohem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

Ein hoher oder mittlerer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf kann bei einem Gebäude auch dann vorliegen, wenn nur in einer der genannten Kategorien die entsprechenden Schäden und Mängel zu erkennen sind.

Situation im Untersuchungsgebiet

Sanierungsbedarf der Gebäude



Um die Situation quantitativ korrekt darstellen zu können, erfolgt auch hier die Gebäudezählung analog zur Anzahl der Hausnummern. Würde nach Gebäudetyp differenziert werden, zählt der Riegel als ein Gebäude, die gleich lange Blockrandbebauung allerdings als acht Gebäude. Aus diesem Grund werden im Folgenden die Anzahl und entsprechende Prozentzahlen anhand der Hausnummern ermittelt und darauf hingewiesen, wenn es Auffälligkeiten gibt.

Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf	Anzahl	Prozent (gerundet)
Kein bis geringer Bedarf	61 Gebäude	39 %
Mittlerer Bedarf	57 Gebäude	37 %
Hoher Bedarf	38 Gebäude	24 %

Von 156 Gebäudeeingängen im Untersuchungsgebiet wurde bei 61 Gebäuden (39 %) kein oder ein niedriger Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf ermittelt, bei 57 (37 %) ein mittlerer und bei 38 Gebäuden (24 %) ein hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf. Gebäude mit hohem, mittlerem oder niedrigem Bedarf verteilen sich dabei relativ gleichmäßig über das gesamte Untersuchungsgebiet.

Auffällig ist jedoch die hohe Dichte an modernisierungs- und instandsetzungsbedürftigen Gebäuden entlang der Johannisstraße und an der Rendsburger Straße zwischen Carlstraße und der Bahnunterführung. Im Stadtbild weniger präsent, aber ebenfalls modernisierungsbedürftig sind die Gebäude entlang der Bahnstrecke, die in Teilen leer stehen und nicht mehr zum Betrieb des Bahnverkehrs benötigt werden.

Durch den hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf des Bahnhofsgebäudes plant die Eigentümerin, die Deutschen Bahn Services GmbH, bis zum Jahr 2030 eine umfassende Modernisierung und Instandsetzung des Bahnhofsgebäudes.

3.3.2. Energetische Erhöhung

Seit der Klimaschutznovelle 2011 ist im Baugesetzbuch fest verankert, dass im Rahmen der Erhebung städtebaulicher Missstände in den vorbereitenden Untersuchungen „die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung“ zu berücksichtigen sind (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 BauGB).

Eine Erhebung auf Ebene der Einzelgebäude ist im Rahmen einer äußeren Inaugenscheinnahme nicht aussagekräftig, da die meisten energetisch relevanten Gebäudestrukturen nur bei einer detaillierteren Begehung des Gebäudes zu erfassen sind. Dazu zählen beispielsweise die Art und das Alter der Heizungsanlage, die Art der Warmwasseraufbereitung, die Wärmedämmung der Geschoss- und Kellerdecken sowie evtl. bereits erfolgte Maßnahmen der Innendämmung an den Wänden und Dächern.

Um dennoch den Anforderungen des Baugesetzbuches nach Aussagen zur energetischen Beschaffenheit des Untersuchungsgebiets nachkommen zu können, wird im Folgenden auf mögliche Einsparpotentialen nach der Gebäudetypologie Schleswig-Holstein¹⁰ der Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e.V. (ARGE)

¹⁰ Walberg, D.; Gniechwitz, T.; Schulze, T. (2012): Gebäudetypologie Schleswig-Holstein. Leitfaden für wirtschaftliche und energieeffiziente Sanierungen verschiedener Baualtersklassen. Bauen in Schleswig-Holstein, Bd. 47. Hrsg.: Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen (ARGE) e.V.

zurückgegriffen. Für die Mitte 2012 erstellte Gebäudetypologie Schleswig-Holstein wurden mehr als 1.000 Gebäudedaten ausgewertet, um verlässliche Rückschlüsse auf die Wohngebäudesubstanz sowie mögliche Einsparpotentiale durch Modernisierungen in Schleswig-Holstein zu erhalten. Die Gebäude wurden dafür nach Art (Einfamilien- oder Mehrfamilienhaus) und Baualter differenziert. Die hier unter Zuhilfenahme der Gebäudetypologie durchgeführte Betrachtung verbleibt trotz der belastbaren Datenbasis auf Ebene der systematischen Betrachtung der städtebaulichen Strukturen und ist nicht mit einer eigenständigen Erhebung zu verwechseln. Für die Benennung konkreter energetischer Sanierungsmaßnahmen inklusive der Aussagen zu Kosten, Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit sowie möglicher Umsetzungshemmnisse ist die Erstellung eines energetischen Quartierskonzepts notwendig.

Vorab ist darauf hinzuweisen, dass im Hinblick auf energieeinsparende Maßnahmen das historische Stadtbild zu berücksichtigen ist. Putz und Dämmmaßnahmen oder der Austausch von Fenstern verändern das äußere Erscheinungsbild. Ursprüngliche architektonische Merkmale der Gebäude sind partiell nicht mehr vorhanden oder nicht mehr sichtbar. Innerhalb der Gebäude durchgeführte Dämmungen verkleinern die Wohn- und Mietfläche, was insbesondere bei kleineren Wohneinheiten eine Beeinträchtigung darstellen kann.

Auf der Energieversorgungsseite ist für Neumünster vorab der engagierte und klimafreundliche Ausbau bzw. die Umstellung des Fernwärmenetzes auf Niedertemperatur hervorzuheben. Des Weiteren weist das Fernwärmenetz der Stadtwerke Neumünster durch die Nutzung von Kraft-Wärme-Kopplung und durch den Einsatz von Ersatzbrennstoffen einen Primärenergiefaktor von 0,0 auf. Dies führt jedoch im Umkehrschluss dazu, dass energetische Modernisierungsmaßnahmen im Gebäudebestand nach der Energieeinsparverordnung rechnerisch keine Auswirkungen auf den Primärenergiebedarf ebendieser haben.

Mögliche energetische Ertüchtigungen in Teilraum 1

In Teilraum 1 befinden sich im Baublock zwischen Luisenstraße und Friedrichstraße sowie entlang der Johannisstraße die meisten Wohngebäude im Untersuchungsgebiet. Es handelt sich dabei durchweg um Mehrfamilienhäuser, in denen zum Teil in den Erdgeschossen Ladenflächen untergebracht sind. Die Gebäude stammen aus der Gründerzeit, der Zwischenkriegszeit oder der direkten Nachkriegszeit. Sie sind nach der Gebäudetypologie Schleswig-Holstein den Typen M18 (Mehrfamilienhaus mit Baualter vor 1918), M48 (Mehrfamilienhaus mit Baualter von 1918 bis 1948) und M57 (Mehrfamilienhaus mit Baualter von 1949 bis 1957) zuzuordnen.

Der Bauzustand der Gebäude ist vor allem entlang der Johannisstraße überwiegend schlecht. Es ist davon auszugehen, dass sie bisher, bis auf den Ersatz der Einfachverglasung durch Isolierglasfenster, nicht modernisiert wurden. Bei einer Umsetzung von „adäquaten Maßnahmen“, also technisch und wirtschaftlich sinnvollen Maßnahmen nach Gebäudetypologie S-H, sind im nicht-modernisierten Gebäudebestand Einsparpotentiale in den CO₂-Emissionen von 23 bis 26 % möglich.

Die Gebäudezustände entlang der Friedrichstraße und Luisenstraße weisen insgesamt einen besseren baulichen Zustand auf, zeigen aber auch zumindest überwiegend mittlere Instandsetzungsbedarfe. Es kann davon ausgegangen werden, dass in diesen Gebäuden zumindest eine geringe Modernisierung bereits begonnen wurde. Dennoch können auch hier durch „adäquate Maßnahmen“ zwischen 21 und 24 % der CO₂-Emissionen eingespart werden. In der Luisenstraße könnte die städtische Wohnungsbaugesellschaft Neumünster die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand übernehmen: Die Gebäude der Luisenstraße 15-27 befinden sich in ihrem Besitz. Eine energetische Modernisierung dieser Gebäude könnte den umliegenden privaten Eigentümerinnen und Eigentümern als Modellmaßnahme dienen und auch sie zu einer energetischen Optimierung ihrer Gebäude anregen.

Der restliche Teil des ersten Teilraums ist durch das Bahnhofsgebäude und die ehemaligen Postgebäude geprägt. Eine energetische Optimierung muss hier vor dem Hintergrund auch der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit im Einzelfall getroffen werden.

Mögliche energetische Ertüchtigungen in Teilraum 2 und 3

Im zweiten und dritten Teilraum befinden sich zahlreiche Gewerbe- und Einzelhandelsbetriebe, deren energetischer Zustand sich ohne weitere Daten nicht einschätzen lässt. Bei den Gebäuden mit Modernisierungsbedarf ist jedoch davon auszugehen, dass durch die mittleren bzw. schlechten Gebäudezustände und großen Gebäudevolumen Einsparpotentiale in Bezug auf den Energieeinsatz vorhanden sind. Durch die großflächigen Dachflächen der Gewerbegebäude besteht außerdem ein hohes Potential der Energiegewinnung durch die Installation von Photovoltaikanlagen. Das Gewerbegebäude in der Rendsburger Str. 80 sowie das Gebäude der BIMA in der Max-Eyth-Straße sind einige der wenigen Gebäude im Untersuchungsgebiet, die über Photovoltaikanlagen zur Gewinnung regenerativer Energie verfügen.

Anwendbarkeit der Maßnahmen des städtischen Klimakonzepts auf das Untersuchungsgebiet

Das Klimaschutzkonzept (Kap. 2.2.11) identifiziert als mögliche Quellen erneuerbarer Energien für die Stromerzeugung im gesamten Stadtgebiet im wesentlichen Photovoltaik und für die Wärmegegewinnung oberflächennahe Geo- sowie Solarthermie. Die Energieträger Wasser und Wind werden keinen, Biomasse nur einen geringen Beitrag zur zukünftigen Wärme- und Energieerzeugung Neumünsters leisten können. Es wird davon ausgegangen, dass bis zum Jahr 2030 20 % der Dachflächen Neumünsters für Photovoltaik oder Solarthermie erschließbar wären. Hinzu kämen ca. 4-5 Hektar auf ehemaligen Sportflächen und 8 Hektar auf dem städtischen Deponiegelände, die für Photovoltaik nutzbar wären.

Um dem im Klimaschutzkonzept definierten Leitbild der Vorbildfunktion bei den städtischen Liegenschaften nachzukommen und private Eigentümerinnen und Eigentümer zu Investitionen zu motivieren, wird angestrebt, alle öffentlichen Gebäude, deren langfristige, öffentliche Nutzung sichergestellt ist, mit Photovoltaikanlagen auszustatten, sofern dies wirtschaftlich abbildbar ist (Maßnahme G/EE2 des Klimaschutzkonzepts).

Auf die Unternehmen wird außerdem im Zuge des städtischen Klimaschutzkonzepts durch die Steigerung der Akzeptanz „klimafreundlicher Mobilität in Betrieben“ (Projekt W1) eingewirkt sowie insgesamt versucht, die „Energieeffizienzpotenziale in Unternehmen“ zu heben (Projekt W3), was beispielsweise durch Informationsveranstaltungen oder Workshops umgesetzt werden soll, sodass Energieeffizienz in die Unternehmensphilosophie integriert wird.

3.3.3. Denkmalschutz und weitere erhaltenswerte Gebäude

Im Untersuchungsgebiet liegen 14 Bauten, die als Kulturdenkmal in der Denkmalliste des Landes Schleswig-Holstein eingetragen sind. Weitere 23 Gebäude wurden im Rahmen der Bestandserhebung als besonders erhaltenswert eingeschätzt.



Abbildung 37: Ringlokschuppen (Quelle: Kieler Nachrichten online; Müller/hfr)

Kohlenbansen, Bahnschuppen und Gleisanalgen mit Betriebstechnik.

Einige Gebäude unter Denkmalschutz befinden sich im Bereich Brückenstraße. Dort bestehen noch mehrere erhaltenswerte Bahngelände wie beispielsweise der vor 1900 entstandene Ringlokschuppen. Ergänzend werden in der Denkmalliste Neumünster für die Brückenstraße die nachfolgend aufgelisteten Objekte gelistet: Bahnbetriebswerkstätte Neumünster, Brückendrehscheibe, Werkstatt- und Verwaltungsgebäude, Lokleitungsgebäude,

Das prägendste Gebäude im Untersuchungsgebiet ist die 1939 fertiggestellte Holstenhalle (Justus-von-Liebig Straße 2-4).



Abbildung 38: Denkmal für die im 1. Weltkrieg gefallenen Eisenbahner

Auch einige Wohn- und Geschäftshäuser aus der Gründerzeit stehen im Gebiet der Messeachse unter Denkmalschutz. Darunter das Gebäude 4a in der Friedrichstraße aus dem Jahr 1899 von Magnus Schlichting. Es zeichnet sich insbesondere durch seine repräsentative Fassade aus. Im Erdgeschoss befindet sich ein Restaurant.

Auf der Denkmalliste befinden sich darüber hinaus die Wohn- und Geschäftshäuser im Kuhberg 5 und der Johannisstraße 2. Das Gebäude in der Johannisstraße wurde 1919 von Emil Wittig erbaut, das im Kuhberg 1925 von August Silbertoff. Es handelt sich um dreigeschossige Putzbauten mit hohen Mansarddächern. In der Johannisstraße 2 befindet sich im Erdgeschoss eine Gastronomie, das Erdgeschoss im Kuhberg 5 steht derzeit leer.

Im südlichen Teilabschnitt des Untersuchungsgebietes befinden mehrere bauliche Denkmäler. An der Rendsburger Straße steht nahe der Bahnlinie ein Ehrenmal für die im Ersten Weltkrieg gefallenen Eisenbahner. Es wurde 1926 vom Eisenbahnverein und dem Reichsbund Deutscher Eisenbahn-Kriegsteilnehmer nach Entwurf von Reichsbahnoberrat Wilhelm Eitner errichtet. Es handelt sich um einen 8,5 Meter hohen, reliefierten pfeilartigen Klinkeraufbau über einem würfelförmigen Sockel in Formen des Expressionismus.



Abbildung 39: Ehemaliger Güterbahnhof

In der Rendsburger Straße wird neben dem Wohn- und Geschäftshaus in der Rendsburger Straße 3 das Mietwohnungshaus in der Rendsburger Straße 11 von 1904 gelistet. Der zweigeschossige, historistische Putzbau ist insbesondere wegen des geschwungenen, reich dekorierten Giebels erhaltenswert.

In der Luisenstraße befinden sich mit der Luisenstraße 7 (bauliche Anlage), einer Villa aus dem Jahre 1899, beziehungsweise mit den drei Wohnhäuser der Luisenstraße 7-13 (Mehrheit von baulichen Anlagen), welche historische, zum Teil mit Barockdekor verzierte Fassaden vorweisen, weitere Gebäude der Denkmalliste.

Mit dem Wohnblock Luisenstraße 31 / Färberstraße 18, 20, 22, einem viergeschossigen, langgestreckten Backsteinbau unter Satteldach mit Schleppgauben, gehört ein weiteres Ensemble in diesem Straßenzug zu den denkmalgeschützten Mehrheiten von baulichen Anlagen.

Weitere besonders erhaltenswerte Gebäude befinden sich schwerpunktmäßig entlang der Friedrich- und Rendsburger Straße. Als erhaltenswert werden auch die Schuppen des ehemaligen Güterbahnhofs an der Güterstraße eingeschätzt, der um 1900 errichtet wurde.

Zu 3.3 Gebäudebestand

Mängel/Konflikte

- ▶ Insgesamt hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf im Geschosswohnungsbau
- ▶ Die eingetragenen Kulturdenkmäler befinden sich überwiegend in einem schlechten Zustand
- ▶ Bislang geringer Beitrag bei der Gewinnung von erneuerbaren Energien
- ▶ Hoher Anteil an Sonderbauten mit unklaren energetischen Potentialen

Potenziale/Stärken

- ▶ Im Bahnhofsumfeld zum Teil denkmalgeschützte und städtebaulich erhaltenswerte Bebauung
- ▶ Wichtige bauliche Zeugnisse der Eisenbahngeschichte zwischen Bahnlinie Neumünster-Heide und Max-Johannsen-Brücke (Lokschuppen, Eisenbahndrehscheibe etc.)
- ▶ Aufgrund der durchschnittlich großen Dachflächen der Gewerbegebäude besteht eine Vielzahl an Potenzialen zur Implementierung von solaraktiven Systemen.

3.4. Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet ist durch fünf wesentliche Nutzungen geprägt:

1. **Messestandort** mit Messehallen, Veranstaltungsflächen und zugehörigen Parkplätzen,
2. **Eisenbahnnutzung** mit Bahnstrecken, Hauptbahnhof, kombiniertem Verkehrsterminal, zentralem Omnibusbahnhof und Ort der Eisenbahnkultur (Kulturlokschuppen)
3. **Einzelhandels-, Gewerbe- und Sonderstandort** Rendsburger Straße mit großflächigem Einzelhandel und einem nicht zentrumsrelevanten Angebot
4. **Wohnen** insbesondere im Karree Friedrich-, Färber-, Luisenstraße und an der Johannisstraße mit einer zugehörigen wohnungsnahen Grundversorgung

5. Bedeutsame **Dienstleistungszentren**, insbesondere das Landeslabor Schleswig-Holstein, die Hauptgeschäftsstelle und –Filiale der Sparkasse Südholstein und das Hauptpostamt mit angegliederten Gebäuden.

Für größere Flächen im Untersuchungsgebiet sind in den vergangenen Jahren die Nutzungen entfallen. Diese **untergenutzten Flächen** werden in Kapitel 3.4.6 beschrieben.

3.4.1. Messestandort

Der Messestandort „Holstenhallen“ ist das größte Veranstaltungszentrum Schleswig-Holsteins. Es verfügt über eine zusammenhängende Nutz- und Ausstellungsfläche von bis zu 14.000 m² und ein angrenzendes Freigelände von 85.000 m². Pro Jahr ziehen die „Holstenhallen“ mit ca. 800 verschiedenen Veranstaltungen für verschiedene Zielgruppen rund 900.000 Gäste nach Neumünster (Stand 2015).



Abbildung 40: Halle 1 der Holstenhallen

Seit 2012 wurden die Holstenhallen – unterstützt durch 9 Mio. Euro Fördermittel aus dem Zukunftsprogramm Wirtschaft – umfassend saniert. Vollständig neu wurde ein 1.700 m² großes Foyer errichtet, das alle fünf Hallen miteinander verbindet. Die denkmalgeschützte Halle mit Tonnendach wurde einer umfassenden baulichen und technischen Modernisierung unterzogen, es wurde eine neue Heizungs- und

Belüftungstechnik installiert, die Wärmedämmung verbessert sowie neue Ver- und Entsorgungsleitungen verlegt. Noch ausstehend sind die Fassadensanierung und die Neugestaltung der Freiflächen sowie eine Modernisierung und Instandsetzung der beiden südlichen Gebäude.

Südlich des Holstenhallen-Restaurants entsteht derzeit auf 1000 m² Fläche ein neues Kongress- und Tagungszentrum unter anderem mit einem 600 m² großen Saal. Die Konferenzfläche vergrößert sich damit auf insgesamt 1600 Quadratmeter.

Zwecks Sicherung der Erweiterungsmöglichkeiten und notwendiger Parkplatzflächen wurde die gegenüber, an der Max-Eyth-Straße gelegene Konversionsfläche der BIMA als Potenzialfläche ermittelt. Die Fläche wurde in der Zwischenzeit von der Betriebsgesellschaft Holstenhallen GmbH, einer 100-prozentigen Tochter der Stadt, erworben. Trotz der somit vergrößerten Parkplatzbereiche besteht nach wie vor weiterer Bedarf nach Flächen, die zumindest bedarfsweise von Messegästen als Parkplatzflächen genutzt werden können.

Bedarfe bestehen derzeit auch bei der Erweiterung der Freigeländeflächen. Als Potentialflächen könnten für diese Nutzung die bisher als Kleingärten genutzten Bereiche zwischen Messehallen und Max-Johannsen-Brücke genutzt werden.

Die Bedeutung des Messestandorts strahlt weit über das Untersuchungsgebiet und die Stadt Neumünster hinaus. Für das Gebiet selbst bedeutet der Ausbau des Messestandorts Anforderungen an eine nachhaltige Verkehrsplanung sowie die Bereitstellung notwendiger Erweiterungsflächen. Gleichzeitig passieren Besuchende das gesamte Untersuchungsgebiet „Messeachse“, die nicht mit dem Auto über den

Autobahnzubringer das Messegelände erreichen, sondern mit dem Zug am Hauptbahnhof Neumünster eintreffen. Für diese Gäste fehlt eine attraktive Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Messegelände.

3.4.2. Eisenbahnnutzung/Bahnhof

Die gesamte „Messeachse“ ist durch die direkt angrenzende und auch teilweise im Untersuchungsgebiet liegende Eisenbahnnutzung geprägt. Bahnlinien verlaufen angrenzend zum Untersuchungsgebiet vom Hauptbahnhof in Richtung Kiel, Flensburg und Heide. Durch die Bahnnutzung ergeben sich nicht unwesentliche Beeinträchtigungen durch Lärmemissionen, die bei einer Nutzungsänderung der bestehenden Gebäude sowie einer Neuerrichtung von Gebäuden im Sinne von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen zu prüfen sind. Die Bahnstrecken sind jedoch auch die Grundlage für eine Vielzahl der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Nutzungen.

Der Neumünsteraner Bahnhof erfüllt nicht nur eine wichtige Verbindungs- bzw. Umsteigefunktion zwischen den Bahnverbindungen Schleswig-Holsteins, sondern ermöglicht mit dem direkt angrenzenden Zentralen Omnibusbahnhof auch eine Anbindung an den regionalen und städtischen Busverkehr. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass die Flächen um den Hauptbahnhof einer großen Verkehrsbelastung unterliegen und zeitweise ein reibungsloser Verkehrsablauf in diesem Bereich nicht gewährleistet ist.



Abbildung 41: KV-Terminal

Das bereits in Kapitel 2.2.7 dargestellte Kombi-Verkehrsterminal (KV-Terminal) der NEG liegt im Norden an der Max-Johannsen-Brücke. Im Sinne eines multimodalen Güterverkehrs werden hier Waren von der Schiene auf die Straße verladen und vice versa. Der Standort Neumünster ist Bestandteil der Ausbauplanung des Bundesverkehrsministeriums für Umschlaganlagen des kombinierten

Verkehrs. Der Planungs- und Umweltausschuss der Stadt Neumünster hat beschlossen (vgl. Drucksache 0933/2013/DS), dass eine Voraussetzung für die Inbetriebnahme des KV-Terminals die Fertigstellung einer Messeumfahrung ist, die zu einer Entlastung der Rendsburger Straße vom Schwerlastverkehr führen soll. Zudem sind zusätzliche Schallschutzvorkehrungen in Richtung Wohnbebauung Gartenstadt bzw. den östlichen Bereich zur Kieler Straße zu errichten und langfristig in regelmäßigen Abständen Lärmmessungen durchzuführen.

Wie die Fachplanungen zur Erweiterung des KV-Terminals darstellen, bestehen derzeit weitere Bedarfe im Ausbau des Straße-Schiene-Umschlags, der auch mit einer erhöhten Verkehrsbelastung bzw. der Entwicklung von neuen Verkehrswegen im Untersuchungsgebiet einhergeht. Die Verträglichkeit des Güterumschlags mit den angrenzenden Wohnnutzungen ist in Bezug auf Immissionen, die sowohl durch den Betrieb des KV-Terminals an sich als auch durch damit verbundene LKW-Verkehre entstehen, langfristig zu beobachten und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

3.4.3. Einzelhandels-, Gewerbe- und Sonderstandort

Entlang der Rendsburger Straße besteht ein Gewerbe- und Einzelhandelsstandort, die sogenannte „Fachmarktmeile Rendsburger Straße“. Bereits in den 1980er Jahren hat sich der Bereich nördlich der Bahnstrecke nach Heide als Standort für großflächigen Einzelhandel entwickelt (vgl. auch B-Plan Nr. 33 in Kap. 2.2.6) und erlangte als Sonderstandort für nicht-zentrumsrelevante Sortimente auch über die Stadt Neumünster hinaus Bedeutung. Für den Sonderstandort besteht eine Beschränkung des Warensortiments, um den Verkauf von Waren des kurzfristigen und mittelfristigen Bedarfs zu beschränken und so den Hauptgeschäftsbereich der Innenstadt Neumünsters sowie die Nahversorgungszentren zu schützen. Ferner wurde festgesetzt, dass wegen der guten Erreichbarkeit bei einer gleichzeitig starken Belastung durch Verkehrslärm, Gewerbebetriebe aller Art (vgl. § 8 BauNVO) zulässig sind.

Der Sonderstandort wurde im Rahmen der zweiten Änderung und Ergänzung des B-Plans Nr. 33 weiter gefestigt. Nach Festlegung des geänderten Bebauungsplans wurden leerstehende und untergenutzte Gebäude und Flächen freigeräumt und mit dem Bau eines Baumarktes zwischen Rendsburger Straße und KV-Terminal bzw. Lokschruppen begonnen. Die privaten Investitionen in diesem Bereich zeigen, dass eine Nachfrage nach Flächen innerhalb der „Fachmarktmeile Rendsburger Straße“ besteht und Leerstände durch Teilnehmende des Marktes revitalisiert werden. Dieser Prozess ist jedoch bisher nicht abgeschlossen, was sich in derzeit noch immer bestehenden Leerständen ausdrückt, bspw. des ehemaligen Elektronikmarktes in der Rendsburger Str. 82 und der Halle in der Rendsburger Str. 40. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage wird die Wahrscheinlichkeit einer zukünftigen Entwicklung durch private Investitionen als hoch eingeschätzt.

3.4.4. Wohnen und wohnungnahe Grundversorgung

Wohnstandortverteilung

Die Wohnnutzungen konzentrieren sich innerhalb des Untersuchungsgebiets in Mehrfamilienbauweise in dem Baublock zwischen Friedrichstraße, Färberstraße, Luisenstraße und Rendsburger Straße, sowie entlang des Kuhbergs und der Johannisstraße. Außerhalb des Bahnhofsumfeldes befinden sich nur vereinzelt Wohngebäude. Eine kleine Konzentration von Einfamilienhäusern besteht entlang der Rendsburger Straße zwischen Max-Johannsen-Brücke und Holstenhallen.

Der Baublock an der Friedrichstraße ähnelt in seiner Gestaltung den angrenzenden Blöcken im Stadtteil West, die Gebäude entlang der Johannisstraße könnten funktional dem Vicelinviertel zugeschlagen werden. Die weiteren im Gebiet verteilten Wohnnutzungen lassen sich zu Teilen den in den Gewerbe- und Sondergebieten ansässigen Betrieben zuordnen, teilweise stehen sie solitär entlang der Rendsburger Straße.

Die westliche Seite der Rendsburger Straße liegt zwar nördlich der Luisenstraße nicht mehr im Untersuchungsgebiet. Auf der Stock-Guss-Fläche auf Höhe des Bahnüberganges der Strecke „Neumünster – Heide“ wird aber perspektivisch ein größeres Quartier u.a. mit Wohnnutzungen entstehen.

Wohnungnahe Grundversorgung

Die wohnungnahe Grundversorgung wurde in der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts aus dem Jahr 2016 näher betrachtet. Für das Untersuchungsgebiet zeigt sich, dass die Nahversorgung im Bahnhofsbereich, also dem Schwerpunktbereich des Wohnens im Untersuchungsgebiet, v.a. durch den neuen

Supermarkt in der Holsten Galerie gedeckt ist. Lediglich entlang der Luisenstraße zwischen Augustastraße und Färberstraße ist keine Versorgung innerhalb eines 600 Meter Radius gewährleistet. Entlang der Rendsburger Straße übernimmt ein Discounter auf Höhe der Viktoriastraße und ein weiterer Discounter auf Höhe Robert-Koch-Straße die wohnungsnah Grundversorgung, die somit als gedeckt bezeichnet werden kann.

3.4.5. Dienstleistungszentren und Arbeitsplätze

Das Untersuchungsgebiet ist durch mehrere bedeutende Dienstleistungszentren geprägt, die nicht nur für eine Versorgung gesamtstädtischer und überregional bedeutsamer Dienstleistungen verantwortlich sind, sondern auch als Arbeitsplätze fungieren.

In direkter Nachbarschaft zu den Holstenhallen befindet sich das Landeslabor Schleswig-Holstein, das als behördliches Dienstleistungszentrum und Überwachungsbehörde für den gesundheitlichen Verbraucherschutz in Schleswig-Holstein über 200 Mitarbeitende beschäftigt. Im Landeslabor werden Untersuchungen und wissenschaftliche Begutachtungen von Lebensmitteln, aber auch Gewässer- und Bodenanalysen im Bereich der Umweltanalytik und des Umweltmonitorings angefertigt. Der Jahresumsatz des Labors beträgt rund 16 Mio. Euro.

Am südöstlichen Rand des Untersuchungsgebiets liegt in der Kieler Straße der Hauptsitz der Sparkasse Südholstein. Die Sparkasse betreibt in der kreisfreien Stadt Neumünster und in den Kreisen Pinneberg und Segeberg 28 Filialen, beschäftigt derzeit ca. 925 Mitarbeitende und bildet zusätzlich 63 weitere Mitarbeitende aus (Stand Juli 2018). Eine Verlagerung des Hauptsitzes an den Großflecken ist für frühestens 2023 geplant.

Als weiteres Dienstleistungszentrum ist das Postgebäude in der Friedrichstr. 7-19 zu nennen, in dem das Jobcenter der Stadt Neumünster untergebracht ist. Weitere Dienstleistungsbetriebe liegen entlang der gesamten Rendsburger Straße und bieten zusammen mit den bereits angesprochenen Holstenhallen, den großen Fachmarktzentren und den eisenbahnbezogenen Betrieben weitere Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet.

3.4.6. Untergenutzte Flächen



Abbildung 42: Brachfläche mit Gewerbehalle zwischen Rendsburger Str. und Bahnlinie Neumünster-Heide

Auffällig ist die hohe Anzahl an untergenutzten Flächen im Untersuchungsgebiet. Insbesondere entlang der Bahntrasse im Osten des Untersuchungsgebietes sind erhebliche Brachflächen vorhanden. Diese Flächen sind überwiegend geprägt von nicht mehr genutzten Gebäuden sowie Anlagen und Gleistrassen der Deutschen Bahn. Neben den Brachflächen mit ehemaliger Bahnnutzung befinden sich brachliegende Gewerbeflächen im rückwärtigen Bereich der Fachmärkte und Gewerbebetriebe an der Rendsburger Straße. Ehemalige Lagerhallen und Freiflächen prägen hier das Bild.

Im Norden der Messeachse stellt das mittlerweile von der Betriebsgesellschaft der Holstenhallen erworbene, ehemalige Bundeswehrgelände eine Brachfläche dar. Es ist großflächig als Betonfläche versiegelt und mit einem mittlerweile stillgelegten und abgängigen Kraftwerksgebäude sowie einem Garagengebäude bebaut. Eine weitere untergenutzte Fläche befindet sich im Bereich der Kleingartenanlage an der Max-Eyth-Straße, auf der sich eine ehemalige Produktionshalle befindet.

Die zahlreichen Brachflächen im Untersuchungsgebiet weisen allesamt einen hohen Versiegelungsgrad, meist in Form von Betonoberflächen, auf. In Teilbereichen sind nahezu alle Flächen mit Lagerhallen oder anderweitigen Gebäuden bebaut, die ebenfalls nicht mehr genutzt werden und sich durchgängig in einem sehr schlechten Zustand befinden.

In der Friedrichstraße Hausnummer 16 befindet sich ein Gewerbegebäude, das ehemals im Besitz der Deutschen Post war. Derzeit steht das Gebäude leer, die hinter dem Gebäude liegenden Parkplätze werden zum Teil vermietet. Insgesamt fügt sich das Gebäude von der Nutzung und Gestaltung nicht in den Baublock ein.

Im Einmündungsbereich Mittelstraße/Johannisstraße gibt es eine Baulücke, die derzeit als Stellplatz und Garten genutzt wird.

Zu 3.4 Nutzungsstruktur

Mängel/Konflikte

- ▶ Erweiterung des Messestandorts stellt Anforderungen an Flächenverfügbarkeiten
- ▶ Verkehrskonflikte im Bahnhofsbereich
- ▶ Ausbau des KV-Terminals führt zu höheren Verkehrsbelastungen und erfordert bauliche Lösungen zur Lenkung der Verkehrsströme
- ▶ Untergenutzte Flächen entlang der Rendsburger Straße und der Bahnlinie

Potenziale/Stärken

- ▶ Messe als wichtige Nutzung mit hoher überregionaler Anziehungskraft
- ▶ Der gute Anschluss an den Nah- und Fernverkehr sichert die Erreichbarkeit der Nutzungen in der Messeachse
- ▶ Ausbau des KV-Terminals stärkt den Güterumschlag in Neumünster und sichert Arbeitsplätze
- ▶ Private Investitionen verdeutlichen die generelle Marktgängigkeit der Gewerbeflächen entlang der Bahnlinie
- ▶ Wichtige Dienstleistungszentren bewirken eine Nachfrage nach hochqualifizierten Arbeitskräften

3.5. Soziale und bildungsbezogene Infrastruktur

Wie in Kapitel 3.1 erläutert, ist die Messeachse nicht als zusammenhängender Stadtteil zu verstehen, der eigene soziale und bildungsbezogene Infrastrukturen für seine Bewohnerinnen und Bewohner zur Verfügung stellen muss. Die Versorgung der im Untersuchungsgebiet lebenden Menschen geschieht im Wesentlichen über die angrenzenden Stadtteile.

3.5.1. Bildungseinrichtungen

Im Gebiet Messeachse selbst gibt es keine Schulen, jedoch werden die Bewohnerinnen und Bewohner durch Einrichtungen in den angrenzenden Stadtteilen versorgt. Als Einzugsgebiet werden für Grundschulen Schulwege von maximal 2 Kilometern und für sonstige Schulen von maximal vier Kilometern betrachtet.

Grundschulen

Die Wohnbereiche im Gebiet Messeachse liegen allesamt im Einzugsgebiet mehrerer Grundschulen. Zu den Schulen bei denen der Schulweg für Kinder maximal zwei Kilometer beträgt, gehören die Johann-Hinrich-Fehrs-Schule (Offene Ganztagsgrundschule), die Vicelinschule (Grund- und Stadtteilschule), die Mühlenhofgrundschule, die Rudolf-Tonner-Schule (Offene Ganztagschule), die Pestalozzi-Schule sowie die Gartenstadt-Grundschule.

Gemeinschaftsschulen

Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Messeachse sind fünf weiterführende Gemeinschaftsschulen von Bedeutung: Die Gemeinschaftsschule Faldera, die Hans-Böckler-Schule (Grund- und Gemeinschaftsschule), die Wilhelm-Tanck-Schule, die Grund- und Gemeinschaftsschule Einfeld, die Freiherr-vom-Stein-Schule und die Gemeinschaftsschule Neumünster-Brachenfeld. Alle genannten Schulen weisen eine Entfernung von maximal vier Kilometern zur Messeachse auf.

Gymnasien

Die vier Neumünsteraner Gymnasien Immanuel-Kant-Schule, Alexander-von-Humboldt-Schule, Holstenschule und Klaus-Groth-Schule sind von der Messeachse unter vier Kilometern entfernt.

Sonstige Schulen und Bildungseinrichtungen

Weitere Bildungseinrichtungen, die für die Messeachse von Bedeutung sind, sind die drei Berufsschulen Walter-Lehmkuhl-Schule, die Elly-Heuss-Knapp Schule und die Theodor-Litt-Schule sowie ein privates Weiterbildungszentrum in der Rendsburger Straße in der Nähe des Bahnhofs, das beispielsweise für Arbeitssuchende und Geflüchtete Möglichkeiten zur Weiterbildung bietet.

3.5.2. Betreuungsangebote für Kinder

Wie schon bei den Schuleinrichtungen, wird der Bedarf an Kindertagesstätten durch Angebote in den angrenzenden Stadtteilen abgedeckt. Die fünf am nächsten an der Messeachse gelegenen Kindertagesstätten sind die katholische Kindertagesstätte St. Elisabeth, der evangelische Anschar-Kindergarten, die AWO Kita Zwergenland im Vicelinviertel, die KiTa Schubertstraße und die KiTa Gartenstadt. Jeder Bereich der Messeachse mit Wohngebäuden verfügt über mindestens zwei Kindertagesstätten in einem Umkreis von 1,5 Kilometern.

3.5.3. Beratungsstellen und weitere Betreuungsangebote

Im Gebiet der Messeachse befindet sich derzeit noch das Aktion Jugend-Zentrum (AJZ) in der Friedrichstraße, dass Angebote für Kinder und Jugendliche vorhält. Mittelfristig wird das AJZ in die Ansharstraße umziehen, ist damit jedoch weiterhin für einen Großteil der Bewohnerinnen und Bewohner der Messeachse schnell erreichbar. Das Gebäude Friedrichstraße 24, in dem sich derzeit das AJZ befindet, befindet sich im Eigentum der Stadt Neumünster und ist baulich in einem schlechten Zustand.

Ansonsten stehen in den angrenzenden Gebieten „Stadtteil West“ und „Vicelinviertel“ Einrichtungen und Beratungsstellen zur Verfügung, auf die auch die Bewohnerinnen und Bewohner der Messeachse zurückgreifen können, beispielsweise die Kinder- und Jugendeinrichtung „Das Projekthaus“, der Stadtteiltreff im Vicelinviertel und zukünftig auch das in der Planung befindliche Familienzentrum in der Werderstraße.

Zu 3.5 Soziale und bildungsbezogene Infrastruktur

Mängel/Konflikte

- ▶ Schlechter Gebäudezustand des AJZ

Potenziale/Stärken

- ▶ Die Bedarfe nach sozialen und bildungsbezogenen Infrastrukturen werden durch die angrenzenden Quartiere abgedeckt.

3.6. Medizinische und pflegebezogene Infrastruktur

Medizinische Versorgung

Im Untersuchungsgebiet Messeachse gibt es eine Reihe medizinischer Einrichtungen, die sich in der Nähe des Bahnhofs befinden. Dort stehen den Bewohnerinnen und Bewohner eine orthopädische, eine radiologische, eine rheumatologische und eine neurologische Praxis zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es einen Allgemeinarzt, einen Augenarzt und eine Psychotherapeutin und eine Physiotherapieeinrichtung. Knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes sind ein HNO-Arzt und ein Internist ansässig. Weitere Fachpraxen befinden sich im fußläufig vom Bahnhof erreichbaren Stadtzentrum am Großflecken.

Die zahnärztliche Versorgung ist im VU-Gebiet durch zwei Zahnärzte, eine Kieferorthopädie und ein Dentallabor gegeben. Weitere Einrichtungen befinden sich im Umkreis des Gebiets, darunter auch Praxen in Reichweite des nördlichen Abschnitts der Messeachse.

Innerhalb der Messeachse bestehen zwei Apotheken. Beide liegen in der Nähe des Bahnhofs.

Seniorenwohnen und Pflegeangebote

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es keine Seniorenwohnheime und Pflegeangebote. In der näheren Umgebung liegen jedoch das Ansgarstift in der Moltkestraße, ein Seniorenheim der Caritas in der Linienstraße und eine Zweigstelle des diakonischen Werkes Altholstein. Des Weiteren ist in der Rendsburger Straße ein häuslicher Pflegedienst ansässig.

Zu 3.6 Medizinische und pflegebezogene Infrastruktur

Mängel/Konflikte	Potenziale/Stärken
<ul style="list-style-type: none">▶ Derzeit keine erkennbar.	<ul style="list-style-type: none">▶ Breite medizinische Versorgung im Untersuchungsgebiet▶ Großes Spektrum an Fachärzten und Fachärztinnen▶ Angebote an betreutem Wohnen und Altenpflege in den angrenzenden Stadtgebieten

3.7. Kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur

Kulturelle Einrichtungen

Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere kulturelle Einrichtungen und Vereine. Der denkmalgeschützte Lokschuppen an der Brückenstraße wird zunehmend durch die Interessensgemeinschaft Kulturlokschuppen Neumünster für Veranstaltungen genutzt. Der gekappte Gleisanschluss ist wiederhergestellt und das Bahnmuseum des Vereins in die Fachplanung zum KV-Terminal integriert. In der Zukunft soll die Weiterentwicklung des Gebäudes als Veranstaltungsraum, die Entstehung eines Kompetenz- und Technologiezentrums für wasserstoffbetriebene Züge und eine Ausstellung für Schienenfahrzeuge mit eventuellen Museumsfahrten ergänzt werden. Durch die Umnutzung des ehemaligen Sozial- und Werkstattgebäudes zu Probenräumen, Tonstudios und einen Aufführungsraum ist im Bereich des Lokschuppens eine Kombination aus technikorientierter Museumsarbeit und Musikförderung geplant.

Das AJZ, das sich derzeit noch in der Friedrichstraße befindet, aber perspektivisch in die Ansharstraße im Vicelinviertel umziehen wird, bietet neben seiner Funktion als soziale Einrichtung für Kinder und Jugendliche auch zahlreiche Kultur- und Freizeitangebote wie zum Beispiel regelmäßige Konzerte.

Kleingärten

Die Kleingartenanlagen im Untersuchungsgebiet nehmen eine Fläche von ca. 30 Hektar ein. Sie wurden im Jahr 2017 durch die Stadt Neumünster von der Aurelis Real Estate erworben, die die Flächen der Bahn bundesweit vermarktet. Die Kleingärten bleiben zunächst bestehen und werden weiterhin vom Bahn-Landwirtschaft e.V. betrieben. Der Verein verfügt bundesweit über Flächen, die der Bahn gehören, aber nicht für eine bahnspezifische Nutzung geeignet sind und daher als Kleingartenparzellen genutzt werden können. Der Verein organisiert regelmäßig kulturelle Veranstaltungen, beispielsweise an Feiertagen wie Ostern oder in der Weihnachtszeit und ist daher ein Treffpunkt für viele Neumünsteraner.

Sport und Freizeit

Sportvereine und Sportanlagen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Jedoch befinden sich in der von der Rendsburger Straße abzweigenden Carlstraße ein öffentlicher Sportplatz sowie der Jugendspielplatz. Das Untersuchungsgebiet weist keine eigenen öffentlichen Spielplätze auf. Vom Wohnquartier an der Friedrichstraße ist der neu gestaltete Spielplatz an der ehemaligen Sick-Kaserne schnell zu erreichen, von der Johannisstraße der Naturspielplatz an der Vicelinstraße. Im Bereich des Bahnhofs befinden sich keine Spielmöglichkeiten für Kinder.

Kirchen und religiöse Einrichtungen

In der Rendsburger Straße auf Höhe der Güterstraße befindet sich eine evangelische Kirche, die neben Gottesdiensten auch kulturelle und gemeinschaftliche Veranstaltungen anbietet und als Treffpunkt für verschiedene Bevölkerungsgruppen dient. In der Friedrichstraße an der Ecke zur Färberstraße gibt es eine Moschee der islamischen Gemeinde Neumünster e.V.

Zu 3.7 Kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur

Mängel/Konflikte	Potenziale/Stärken
<ul style="list-style-type: none">▶ Bisher noch keine Bespielung des ehemaligen Lokschuppens am KV-Terminal▶ Mangelnde Verfügbarkeit an Spielplätzen	<ul style="list-style-type: none">▶ Mehrere kulturelle Vereine und Einrichtungen, die Veranstaltungen anbieten und die Vernetzung im Stadtteil fördern▶ Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche im AJZ

3.8. Grün- und Freiraumstrukturen

Im Untersuchungsgebiet gibt es eine Vielzahl an verschiedenen Freiräumen von sehr unterschiedlicher Qualität. Neben öffentlichen Freiräumen sind Brach- und Gewerbeflächen sowie Innenhöfe und private Gartenstrukturen im Untersuchungsgebiet zu erkennen.

3.8.1. (Öffentliche) Grünanlagen und Freiflächen

Öffentliche Grünflächen sind im Untersuchungsgebiet kaum vorhanden und wenn von geringer Größe. Im südlichen Bereich der Messeachse rund um den Bahnhof gibt es eine sehr kleine Grünfläche mit Sitzgelegenheit an der Ecke Rendsburger Straße und Friedrichstraße. Zugehörig zur dortigen Kirche befindet sich an der Ecke Rendsburger Straße/ Güterstraße eine kleine öffentlich zugängliche Grünfläche mit Spielanlagen für Kinder.

Größere Grünanlagen befinden sich nur außerhalb des Untersuchungsgebietes, wie zum Beispiel die vom Bahnhof fußläufig erreichbare Schwale und der Renckspark. Potentialflächen für eine Erhöhung des Anteils der Grünanlagen gibt es durch die zahlreichen untergenutzten Flächen entlang der Bahntrasse.

Kleingartenanlagen

Eine wichtige Funktion als Grünfläche nehmen im Untersuchungsgebiet Messeachse die Kleingartenanlagen ein. Die Kleingartenanlagen der Bahn-Landwirtschaft e.V. sind auf zwei Standorte im Untersuchungsgebiet aufgeteilt. Der größere Standort mit mehr als 150 Kleingärten befindet sich östlich des Messegeländes. Der kleinere Standort mit weniger als 30 Parzellen liegt in mittlerer Höhe des Untersuchungsgebietes, an der Rendsburger Straße.

Zwischen fünf und zehn Prozent der Kleingärten sind zurzeit nicht verpachtet. Die nördliche Anlage verfügt mit der Gartenhalle und der daran angeschlossenen gastronomischen Einrichtung „Schafstall“ über eine Veranstaltungshalle für mehr als hundert Gäste.

Gewerbeflächen und Stellplätze

Die Gewerbeflächen östlich der Rendsburger Straße zeichnen sich durch eine große Zahl an Freiflächen aus. Diese werden vor allem als Parkplätze für Kunden und Angestellte der Fachmärkte genutzt, zu einem geringen Teil auch als Lieferzonen und Lagerfläche.

Die Freiflächen auf dem Messegelände sind dagegen nur teilweise versiegelt. Die geteerten Fahrbahnflächen, die dort in regelmäßigem Raster auf dem Freigelände angelegt sind, befinden sich in einem überwiegend guten Zustand. Das Messe-Außengelände ist komplett umzäunt. Die Freiflächen werden bei Veranstaltungen und Messen für die Präsentation von Exponaten, aber auch als Stellplatz für Veranstaltungszelte oder als Parkplatzfläche für Besuch genutzt.

Eckplatz Rendsburger Straße / Friedrichstraße



Abbildung 43: Quartiersplatz Rendsburger Straße / Friedrichstraße

Einen kleinen Quartiersplatz gibt es an der Kreuzung Rendsburger Straße / Friedrichstraße. Durch die Bepflanzung mit hohen Sträuchern und Bäumen sowie die rückwärtig gelegene Eisenbahnbrücke ist der Platz als solcher nur schlecht wahrzunehmen und entzieht sich damit weitgehend der öffentlichen sozialen Kontrolle. Müll und abgestellte Möbel beeinträchtigen oft die Aufenthaltsqualität zusätzlich und sorgen dafür, dass der Platz überwiegend von den Bewohnerinnen und Bewohnern gemieden wird.

3.8.2. Plätze

Konrad-Adenauer-Platz



Abbildung 44: Konrad-Adenauer-Platz

Durch die starke Verkehrsbelastung ist auch die Aufenthaltsqualität auf dem Platz selbst stark eingeschränkt. Trotz des Ausbaus der Fahrradstellplätze am Bahnhof und einer u.a. mit GVFG-Mitteln im Jahr 2018 errichteten Bike+Ride -Anlage, ist der Platz nach wie vor durch abgestellte Fahrräder geprägt. Der am Platz ansässige Schnellimbiss bietet keine Außengastronomie oder Sitzmöglichkeiten an. Insgesamt bestehen für die zahlreichen Personen, die den Bahnhof und den ZOB nutzen, nur wenige Anreize, den Platz zu aufzusuchen und sich hier aufzuhalten.

Der Konrad-Adenauer-Platz als Bahnhofsvorplatz stellt für Reisende die Eingangssituation zur Innenstadt dar. Der Platz ist vollständig durch Verkehrswege umschlossen, die durch die aktuelle Verkehrsführung durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt sind. Die Platzfläche ist durchgehend mit rotem Klinker gepflastert und mit einigen Bäumen und Sitzbänken versehen.

Durch die starke Verkehrsbelastung ist auch die Aufenthaltsqualität auf dem Platz selbst stark eingeschränkt. Trotz des Ausbaus der Fahrradstellplätze am Bahnhof und einer u.a. mit

Eisenbahner-Denkmal

Ein kleiner öffentlich zugänglicher Platz befindet sich an der Rendsburger Straße auf Höhe der Einmündung der Luisenstraße. Auf dem Platz steht ein Ehrenmal für die im Ersten Weltkrieg gefallenen Eisenbahner. Der Platz ist abgesehen von einem kleinen Grünbereich rund um das Ehrenmal versiegelt und zum Teil von parkenden Autos belegt und weist eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Teile des Ehrenmals und der gemauerten Einfassungen der umgebenden Rasenfläche weisen große Schäden auf. Insgesamt wird der Platz, auch aufgrund der fehlenden Sitzmöglichkeiten, nicht als Aufenthaltsbereich genutzt.

Messevorplatz (August-Christian-Horn-Platz)



Abbildung 45: August-Christian-Horn-Platz

Der Vorplatz vor dem Messegelände weist durch die einfache Gestaltung als Asphaltfläche mit einer mittig angeordneten Halteinsel eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Eine Nutzung außer als Haltebereich vor dem Messegelände kann nicht festgestellt werden. Der Bereich erfüllt nicht seine Funktion als Eingangsbereich zum Messeareal.

3.8.3. Blockinnenbereiche und privates Wohnumfeld

Private Gärten sind entsprechend der geringen Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet nur wenige vorhanden. Entlang der Rendsburger Straße im Bereich der Messe existiert eine kleine Gruppe von Siedlungshäusern mit privaten Gärten auf länglichen, schmalen „Handtuchgrundstücken“. Davon abgesehen gibt es nur wenige vereinzelte Wohnhäuser mit privaten Gärten entlang der Rendsburger Straße.



Abbildung 46: Brachfläche im Blockinnenbereich Friedrichstraße, Rendsburger Straße, Luisenstraße, Färberstraße

Der Blockinnenbereich zwischen Rendsburger Straße und Luisen-, Färber- und Friedrichstraße ist durch eine Mischung von Gärten, PKW-Stellplätzen, Brachen und Garagen geprägt. Dieser Bereich weist erhebliche Gestaltungsdefizite auf und stellt für die angrenzenden Bewohnerinnen und Bewohner kein attraktives Wohnumfeld dar.

Der Blockinnenbereich zwischen Kuhberg, Kieler Straße und Johannisstraße wird überwiegend durch private Stellplätze und Bürogebäude der Sparkasse genutzt. Grünflächen sind kaum vorhanden, eine Nutzung durch die angrenzenden Bewohnerinnen und Bewohner ist nur eingeschränkt möglich.

Zu 3.8 Grün- und Freiraumstruktur

Mängel/Konflikte

- ▶ Hohe Anzahl an Brachflächen und untergenutzten Gewerbeflächen
- ▶ größtenteils versiegelte Blockinnenbereiche
- ▶ sehr geringe Anzahl und Größe öffentlicher oder öffentlich zugänglicher Grünanlagen
- ▶ fehlende, qualitativ gestaltetete öffentliche Plätze
- ▶ nicht ausreichend vorhandene Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten (Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)

Potenziale/Stärken

- ▶ Zahlreiche Flächen, die einer neuen Nutzung zugeführt werden können
- ▶ Flächenpotenziale im Wohnumfeld des Geschosswohnungsbaus zur Verbesserung des Grün- und Freiraumangebots und zur Schaffung von Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten z.B. in Blockinnenbereichen
- ▶ große Grünflächen- und Gartenbestände im Bereich der Kleingärten

3.9. Verkehrssituation und Erschließung

In den folgenden Kapiteln wird die verkehrliche Erschließung einschließlich des Zustandes der Straßen und Nebenanlagen sowie die Situation für alle Teilnehmenden am öffentlichen Verkehr in der Messeachse untersucht.

3.9.1. Straßen- und Wegenetz

Das Untersuchungsgebiet ist über die Rendsburger Straße an den Autobahnzubringer (L328) angeschlossen und über die Max-Johannsen-Brücke und Sauerbruchstraße an den Stadtring. Der Stadtring sowie die Rendsburger Straße nördlich der Kreuzung Max-Johannsen-Brücke / Sauerbruchstraße sind einer hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt. Der südliche Abschnitt der Rendsburger Straße, zwischen der Max-Johannsen-Brücke und dem Hauptbahnhof ist hingegen etwas weniger stark befahren.

Hauptverkehrsstraßen¹¹

Die wichtigste Hauptverkehrsstraße im Untersuchungsgebiet ist die Rendsburger Straße (Teilbereiche Hausnummer 1 bis 207 und ab 305) mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 12.000 Fahrzeugen¹² pro Tag und entsprechend hohen Emissionsbelastungen. Sie nimmt die Funktion einer Ausfallstraße stadtauswärts in Richtung Norden ein und durchzieht dabei die gesamte Messeachse. Als vielbefahrene, vierspurige Straße wirkt sie für zu Fuß Gehende und Radfahrende wie eine Barriere und ist nur schwer zu überqueren. Die überdimensionierten Fahrbahnflächen, der gradlinige Straßenverlauf und die geringe Begrünung des Straßenraums stellen erhebliche funktionale und gestalterische Defizite dar.

Im Zuge der Erweiterung des KV-Terminals inkl. der neuen Erschließung über die Brückenstraße dürfte es zu einer Entlastung für die Bewohnerinnen und Bewohner an der Rendsburger Straße vom bereits im Zuge des Betriebs des KV-Terminals anfallenden LKW-Verkehr und damit verbundenem Lärm kommen.

Eine der wenigen Querungsmöglichkeiten über die Bahnlinie Hamburg-Kiel bietet die Max-Johannsen-Brücke, die die Messeachse mit dem Nordosten Neumünsters verbindet und Teil des Stadtringes ist. Dabei verbindet und trennt die Brücke zugleich: Sie verbindet die durch Gleisanlagen getrennten Stadtteile Gartenstadt und Tungendorf westlich und östlich der Messeachse. Dabei trennt sie jedoch Bereiche innerhalb der Stadtteile durch große Rampenanlagen.

Südlich an die Rendsburger Straße anschließend befindet sich die Straße Kuhberg, die den Verkehr vom Bahnhof zum Großflecken, der Haupteinkaufsstraße Neumünsters, leitet und damit ebenfalls von hoher Bedeutung ist. Vom Kuhberg abgehend verläuft in Richtung Norden die Kieler Straße, die das Vicelinviertel erschließt. Durch die neue Verkehrsführung im Bahnhofsumfeld (vgl. Kapitel 2.2.10) kommt auch der Johannisstraße die Funktion einer Hauptverkehrsstraße zu, da sie den Verkehr in Richtung Rendsburger Straße lenkt und dabei den Verkehrsknotenpunkt Konrad-Adenauer-Platz umgeht.

¹¹ Definition laut Stadt Neumünster, nicht deckungsgleich mit der Definition von Hauptverkehrsstraßen im Lärmaktionsplan

¹² vgl. Fachdienst Stadtplanung und Stadtentwicklung (2013): Verkehrsgutachterliche Expertise zur Prüfung möglicher Konzepte zur Umgestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes am Bahnhof in Neumünster, SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung

Haupterschließungsstraßen

Mit einer neuen Anbindung der Max-Eyth-Straße an die Rendsburger Straße wurde eine weitere Erschließung der Holstenhallen hergestellt, so dass nun auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten von Messen und Veranstaltungen über die Rendsburger Straße und den Autobahnzubringer abgeführt werden kann. Die Holstenhallen wurden in der Vergangenheit lediglich über einen kleinen ungestalteten Verkehrsplatz zwischen dem Messegelände und der Rendsburger Straße erreicht.

Als weitere Haupterschließungsstraßen fungieren im Untersuchungsgebiet die Friedrichstraße und die Rendsburger Straße im Teilbereich der Hausnummern 269 bis 277. Die Friedrichstraße bildet einen Übergang vom Bahnhofsumfeld in den „Stadtteil West“. Die Justus-von-Liebig-Straße ist notwendig für die weitere Erschließung der Holstenhallen und deren Stellplatzflächen. Im Vergleich zu den Hauptverkehrsstraßen sind die Haupterschließungsstraßen durch eine geringere Verkehrsbelastung gekennzeichnet.

Straßen für Anliegende und Wohnstraßen, verkehrsberuhigter Bereich

Die restlichen Straßen im Untersuchungsgebiet, einschließlich der verkehrsberuhigten Bereiche, werden den Wohnstraßen und Straßen für Anliegende zugeordnet. Sie weisen ein geringes Verkehrsaufkommen und geringe Lärmemission vor.

Alle öffentlichen Straßen im Untersuchungsgebiet sind asphaltiert und ohne nennenswerten straßenbegleitenden Baumbestand. Eine Ausnahme bildet die Luisenstraße, die in Kopfsteinpflaster ausgeführt und mit Straßenbäumen versehen ist.

Wegebeziehungen

Im Untersuchungsgebiet besteht ein Defizit an öffentlichen Wegen, die dem Fuß – und Radverkehr vorbehalten sind. Die Fußwege verlaufen überwiegend straßenbegleitend, wobei sich an der Rendsburger Straße die geringe Begrünung und die monotone Bebauung durch den großflächigen Einzelhandel negativ auf die Wahrnehmung als wichtige Fußwegeverbindung zwischen Bahnhofsbereich und Messe auswirkt. Die sonstigen Fußwege sind überwiegend unbefestigt und dienen der Erschließung der Kleingartenanlagen und deren Parzellen. Viele der Wege auf den Brach- und Bahnflächen weisen Mängel auf und sind nicht klar ausgebildet.

Die Bahntrasse im Osten und die Rendsburger Straße im Westen unterbrechen die Wegebeziehungen innerhalb des Untersuchungsgebiets. Überquerungsmöglichkeiten der Rendsburger Straße und der Bahnlinien sind nur an einigen Stellen vorhanden (vgl. auch Fußverkehr - Kapitel 3.9.5). Im Bereich des Bahnhofs ist die Wegebeziehung zwischen dem Wohnquartier nordwestlich der Friedrichstraße und der Innenstadt durch die fehlende Verlängerung der Augustastraße durch den Baublock Friedrichstraße / Färberstraße / Luisenstraße / Rendsburger Straße und die nicht gegebene Durchgängigkeit des Bahnhofs von Westen in Richtung Konrad-Adenauer-Platz zu bemängeln.

Erschließung der ehemaligen Bahnflächen

Die an die Bahntrasse angrenzenden Flächen sind derzeit nicht in ausreichendem Umfang an das öffentliche Straßen- und Wegenetz angeschlossen. Daher ist die bauliche Nutzung dieser Freiflächen und ehemaligen

Bahngebäude derzeit nur eingeschränkt möglich. Der Bahnübergang in der Güterstraße war lediglich für die Nutzung des Betriebs Hofes und Güterbahnhofes, nicht aber für eine öffentliche Nutzung bestimmt. Somit ist auch der mittlerweile privatisierte ehemalige Güterbahnhof für eine neue Nutzung nicht ausreichend erschlossen.

3.9.2. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die Rendsburger Straße verbindet als Ein- und Ausfallstraße in Richtung Norden das Stadtzentrum und den Stadtring mit der Autobahn 7. Die Straßen im Untersuchungsgebiet verbinden somit die innerstädtischen und Ringverkehre mit den überörtlichen Verkehren und spielen daher für den motorisierten Individualverkehr der Stadt insgesamt eine wichtige Rolle.

Diese Verteilung der Verkehre findet im Wesentlichen am Knoten Rendsburger Straße und Max-Johannsen-Brücke bzw. der Sauerbruchstraße statt. Hier und auf dem daran anschließenden Autobahnzubringer bündeln sich die Verkehre, wodurch hier die stärksten Emissionsbelastungen anfallen. Im Lärmaktionsplan der Stadt Neumünster sind bereits Maßnahmen vorgesehen, auf die im Kapitel 3.11.2 näher eingegangen wird.

Eine Verkehrsuntersuchung von 2011 ermittelte für die umliegenden Verkehrswege folgende Verkehrsbelastungen (Kfz/24 Stunden):

- ▶ Rendsburger Straße: 12.200
- ▶ Kuhberg: 11.100
- ▶ Bahnhofstraße: 1.100 (davon 92 % Schwerlastverkehr durch Busse)
- ▶ Kaiserstraße: 700
- ▶ Johannisstraße: 1.900
- ▶ Kieler Straße: 5.200

Insbesondere die Rendsburger Straße und der Kuhberg weisen eine hohe Anzahl von Fahrzeugen auf. Die Verkehrsbelastung in der Johannisstraße dürfte seit der dortigen Umleitung des stadtauswärtigen Verkehrs deutlich gestiegen sein.

Bahnhofsumfeld / Konrad-Adenauer-Platz

Ein weiterer Verkehrsknotenpunkt in der Messeachse ist der Konrad-Adenauer-Platz. Dort treffen die Rendsburger Straße, der Kuhberg und die den Bahnhofsvorplatz ringförmig umschließenden Richtungsfahrbahnen der Bahnhofstraße aufeinander. Neben der Funktion als Bahnhofsvorplatz mit zugehörigen Taxen-, Hol- und Bringmöglichkeiten erfolgt über den Konrad-Adenauer-Platz auch die Haupteinschließung des angrenzenden ZOB, des Parkhauses der Holsten-Galerie sowie zum Teil die Verkehrsabwicklung der Kaiserstraße. Durch die Konzentration der wesentlichen Verkehrsfunktionen auf der südlichen Seite des Bahnhofsgebäudes (ZOB, Taxibereich, Kurzzeitparken, Fahrradparken, Kiss-and-Ride-Bereich, Zufahrt zum Parkhaus der Holsten-Galerie) kommt es in diesem Bereich zu einem sehr starken Verkehrsaufkommen.

Insgesamt weist der Bereich um den Bahnhof funktionelle, verkehrliche Mängel auf. Im Zuge der Erweiterung der innerstädtischen Einzelhandelsflächen (Errichtung Holsten-Galerie) wurde im Jahr 2013 von der Stadt eine Verkehrsuntersuchung zur Umgestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes in Auftrag gegeben. In dessen Folge wurde eine neue Verkehrsführung am Bahnhofsbereich umgesetzt, um zu einer Entspannung der verkehrlichen Situation beizutragen. Vor allem zu Stoßzeiten kommt es jedoch weiterhin zu einer gegenseitigen Behinderung der verschiedenen Verkehre untereinander.

In der Verkehrsuntersuchungen wurde abschließend festgestellt, dass „grundsätzlich [...] anzumerken [ist], dass aus gutachterlicher Sicht eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem Konrad-Adenauer-Platz erst dann gelingen wird, wenn von den vielfältigen Funktion z.B. das Kurzzeitparken, der Taxibereich, der Kiss-and-Ride-Bereich und/oder das Fahrradparken z.B. auf die Nordseite des Bahnhofes verlagert werden“¹³.

3.9.3. Öffentlicher Personennah- und Fernverkehr

Mit dem Regional- und Fernverkehr zwischen Hamburg und Kiel ist Neumünster gut an das nationale und internationale Schienennetz angebunden. Bahnverbindungen bestehen in Richtung Rendsburg, Kiel, Bad Segeberg, Hamburg und Heide. Der Bahnhof fungiert als stadtbezogener Knotenpunkt für den Schienenfern- und Regionalverkehr und komplettiert seine Funktion durch den beigeordneten Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), der für den regionalen Busverkehr und den gesamten städtischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von Bedeutung ist. Es besteht zudem eine direkte Busverbindung zum Hamburger Flughafen und nach Kiel. Auch an den Holstenhallen liegt ein Haltepunkt dieser Verbindung.

Der Bahnhof Neumünster mit der eigentlichen Verkehrsstation und dem zum Konrad-Adenauer-Platz orientierten Empfangsgebäude weist umfangreiche bauliche und funktionale Mängel auf. Insgesamt entspricht der Bahnhof nicht den Anforderungen an einen attraktiven und zeitgemäßen Verkehrsknotenpunkt. Dies betrifft insbesondere die ungenügende Wegeführung innerhalb des Empfangsgebäudes, die modernisierungsbedürftigen Treppenanlagen zu den Bahnsteigen und die unattraktiven Wartebereiche.

Der zentrale Omnibusbahnhof stößt aufgrund des gestiegenen Stadt- und Fernbusverkehrs zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen und ist durch verschiedene funktionale Mängel geprägt:

- In den letzten Jahren hat sich die Anzahl der Buslinien und damit der gleichzeitig am ZOB verkehrenden Busse erhöht. Auch aufgrund der beengten stadträumlichen Einbettung hat eine bauliche Erweiterung des ZOB jedoch nicht stattgefunden.
- Durch die schmalen Stand- und Fahrspuren kommt es oft zu einer gegenseitigen Behinderung der wartenden und fahrenden Busse untereinander.
- Durch die beengten Platzverhältnisse kollidieren regelmäßig Busse mit der Überdachungskonstruktion, wodurch Glas- und Blechschäden entstehen.
- Die Busstiege sind für Solobusse konzipiert, die Stadtwerke als Busbetreiberin verfügt mittlerweile jedoch über sechs Gelenkbusse.
- Die Wartebereiche und Fußwege sind durch die beengte Platzsituation nicht ausreichend dimensioniert. Die schmale Überdachung der Busstiege bietet den Nutzenden nur einen geringen Wetterschutz. Vor allem für Personen im Rollstuhl und Fernreisende mit größeren Gepäckstücken ist so zu Stoßzeiten ein einfaches Erreichen der jeweiligen Busstiege nur eingeschränkt gewährleistet.
- Die Anordnung der Busstiege in einer Reihe hat für die Nutzenden teilweise lange Fußwege zur Folge.
- Mehrere Buslinien fahren an einem Haltepunkt ab. Je nach Verkehrslage kommen die Busse in unterschiedlicher Reihenfolge am Haltepunkt an, weshalb die Nutzenden jeweils nach der richtigen Linie suchen müssen. Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen mit einem

¹³ SBI Beratende Ingenieure für Bau – Verkehr – Vermessung (2013): Verkehrsuntersuchung zur Umgestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes in Neumünster; im Auftrag der Stadt Neumünster

erheblichen Aufwand verbunden und führt dazu, dass diese teilweise den richtigen Bus nicht rechtzeitig erreichen.

Durch die beschriebenen funktionalen Mängel wird der Busbahnhof seiner Bedeutung als zentraler Verkehrsknoten eines Oberzentrums nicht gerecht.

Vom Bahnhof aus werden alle Stadtgebiete von Neumünster erschlossen. Mehrere Linien verkehren vom Bahnhof über den Kuhberg auf den Großflecken und binden auf diese Weise den Hauptgeschäftsbereich Neumünsters an das ÖPNV-Netz an. Für die Messeachse ist insbesondere die Buslinie 5 von Bedeutung, da sie über die Rendsburger Straße die Holstenhallen mit dem Bahnhof verbindet. Die Taktung liegt an Werktagen und samstags bei 30 Minuten. Die Fahrzeit zwischen Holstenhallen und Bahnhof beträgt ca. 5 Minuten.

3.9.4. Radfahrverkehr

Die Straßen im Untersuchungsgebiet Messeachse weisen nur zum Teil Radwege auf. In allen Fällen handelt es sich um baulich getrennte Radwege im Fußwegbereich. Eine wichtige Radverkehrsachse ist die Rendsburger Straße. Dort sind durchgängig beidseitig Radwege vorhanden, jedoch überwiegend von geringer Breite und in einem schlechten oder mittleren baulichen Zustand. Stellenweise sind bereits Aufbesserungen bzw. Neuanlagen erfolgt, wie etwa vor dem Bushaltepunkt an den Holstenhallen, vor dem Hotel „Altes Stahlwerk“ oder im Abschnitt in Bahnhofsnähe. Eine Begrünung und ansprechende Gestaltung der Radwege ist nicht gegeben.

Auch die beidseitigen Radwege in der Johannisstraße und auf der Max-Johannsen-Brücke sind schmal und weisen zum Teil Instandsetzungsbedarf auf. Im Bereich Kuhberg sind ebenfalls durchgängig Radwege vorhanden. In allen weiteren Straßen sind keine gesonderten Radwege vorhanden. Insgesamt fehlt es an einer durchgängigen und konsequent fahrradgerechten Gestaltung der Verkehrswege.

3.9.5. Fußverkehr

Der Fußverkehr spielt im nördlichen Abschnitt des Untersuchungsgebietes aufgrund der autoorientierten Nutzungen, der zahlreichen Parkmöglichkeiten und der breiten Verkehrswege eine eher untergeordnete Rolle. Entlang der Rendsburger Straße, insbesondere im Abschnitt zwischen Güterstraße und Max-Johannsen-Brücke, sind nur wenige Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende vorhanden. Die Bahntrasse kann nur auf Höhe des Bahnhofs und der Max-Johannsen-Brücke überquert werden. Damit ist die Anbindung der Messeachse an das weitere östliche Stadtgebiet aufgrund der langen Wege für den Fußverkehr sehr eingeschränkt.

Eine wichtige Funktion hat die Messeachse für zu Fuß Gehende als Verbindung zwischen dem Bahnhof und der im Norden des Untersuchungsgebiets liegenden Messe. Diese Verbindungsfunktion wird derzeit von der Rendsburger Straße erfüllt. Diese stellt jedoch durch die vorhandenen Gestaltungsdefizite und durch die relativ hohe Verkehrsbelastung keine attraktive Verbindung dar. Es bestehen ab der Güterstraße ausreichende Potentialflächen im rückwärtigen Bereich der Rendsburger Straße, um eine vom Kfz-Verkehr getrennte, eigenständige Wegeverbindung herzustellen.

Der Bahnhofsvorplatz ist vollständig von Straßen umgeben, jedoch in seiner derzeitigen Ausgestaltung nicht ausreichend in der Lage, den fußläufigen und motorisierten Verkehr gleichberechtigt zu leiten und das hohe Verkehrsaufkommen aller Teilnehmenden aufzufangen.



Abbildung 47: Verbindung zwischen ZOB und Parkplatz Friedrichstr.

Auch im Bahnhofsumfeld stellt die Bahnlinie eine Barriere dar. Eine Überquerung ist nur durch die Unterführung an der Rendsburger Straße und einen relativ schmalen Tunnel zwischen Postparkplatz und Bahnhofstraße möglich. Diese Räume können insbesondere in den Abendstunden von Menschen aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehungen und im Falle der Unterführung der Rendsburger Straße zusätzlich wegen der hohen Verkehrs- und Lärmbelastung gemieden werden.

Reisende, insbesondere Messegäste, die den Bahnhof in Richtung Norden / Messeareal verlassen möchten, können dies nicht auf direktem Wege tun. Sie müssen den u.a. für die Anlieferung von Waren genutzten rückwärtigen Bereich an der Unterführung Rendsburger Straße nutzen, um die Holstenhallen zu erreichen. Vor dem Hintergrund des Selbstverständnisses der Stadt Neumünster als führender Messestandort in Schleswig-Holstein ist diese Wegeverbindung nicht befriedigend.

3.9.6. Ruhender Verkehr

Im Bahnhofsbereich befindet sich ein Parkplatz mit 113 Parkplätzen an der Friedrichstraße vor dem ehemaligen Postgebäude. Angrenzend an das Untersuchungsgebiet befindet sich in der Kaiserstraße das Parkhaus der Holsten-Galerie, das weitere 200 Parkplätze für Gäste des Bahnhofs und der Innenstadt

anbietet. Das Gebäude der Holsten-Galerie beherbergt weitere 511 Parkplätze. Die Versorgung mit Parkplätzen im Bereich des Bahnhofs ist damit als sehr gut zu bewerten.

Im nördlicheren Abschnitt dominiert entlang der Rendsburger Straße der ruhende Verkehr in geschäftsbegleitender Funktion für die dort ansässigen Betriebe. Die Parkplatzanlagen können in ihrem Umfang als überdimensioniert und in ihrer Qualität als überwiegend ungestaltet bezeichnet werden. Die Stellplätze befinden sich auf den Betriebsgeländen und nicht straßenbegleitend am Fahrbahnrand. Stellplätze für Anwohnende befinden sich meist straßenbegleitend an den Fahrbahnrändern oder in den Blockinnenbereichen wie beispielsweise im Block Friedrichstraße, Luisenstraße, Färberstraße, Rendsburger Straße. Die dortige Stellplatzfläche ist sehr weitläufig und trägt zu der großflächigen Versiegelung dieses Bereichs bei.

Auch für Fahrradfahrende sind öffentliche Stellplätze, insbesondere für Pendelnde am Bahnhof, notwendig. Seit Februar 2018 gibt es am Bahnhof eine kostenpflichtige, überdachte Fahrradstellplatzanlage, die durch PIN-Codes gesichert ist. Sie befindet sich zwischen dem Postparkplatz und dem Tunnel zur Bahnhofstraße. Auch die kostenlosen Stellplätze ohne Überdachung wurden erneuert. Nach wie vor befinden sich auf dem Konrad-Adenauer-Platz zahlreiche Fahrradstellplätze, welche die Gestaltung des Platzes negativ beeinflussen. Seit dem Ausbau der Fahrradstellplätze 2015 und der neuen Bike+Ride - Anlage mitsamt der zwei weiteren Anlagen stehen nun am Bahnhof ca. 400 Fahrradstellplätze zur Verfügung.

Vor dem Hintergrund der angestrebten Verschiebung des Modal Split in Richtung ÖPNV und nichtmotorisiertem Individualverkehr ist von einem mittelfristig nicht gedeckten Bedarf an (gesicherten und überdachten) Fahrradabstellanlagen und zusätzlichen Dienstleistungen (Reparaturwerkstätten, Ladestationen, Bike-Sharing etc.) im Bereich der Verkehrsdrehscheibe ZOB / Bahnhof Neumünster auszugehen.

Eine Abstellmöglichkeit für Fahrräder fehlt jedoch in ausreichendem Umfang an den Holstenhallen.

3.9.7. Barrierefreiheit

Mit der Ratifizierung der Behindertenrechtskonvention 2008 hat sich die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet, die Voraussetzungen für den gleichberechtigten Zugang von Menschen mit Behinderungen und Einschränkungen am gesellschaftlichen Leben sicherzustellen.

Für diese Personengruppen besteht Bedarf für eine barrierefreie oder barrierearme Gestaltung des Straßenverkehrs. Dies kann durch Bordsteinabsenkungen und Querungshilfen an Straßenübergängen, akustische Signalgeber, taktile Leitelemente für Sehingeschränkte (Richtungs-, Aufmerksamkeitsfelder, Auffindstreifen) und die Beseitigung von Stolperkanten durch schadhafte Befestigungen in Gehwegen und Fahrbahnen erreicht werden.

Im Untersuchungsgebiet ist eine barrierearme oder barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Straßenverkehrs nur in Teilbereichen gegeben. Im südlichen Bahnhofsumfeld rund um den Konrad-Adenauer-Platz, die Bahnhofstraße samt ZOB und Kuhberg sind Bordsteinabsenkungen an Straßenübergängen, akustische Signalgeber und taktile Leitelemente für Sehingeschränkte vorhanden. Auch in der Johannisstraße sind Bordsteinabsenkungen und akustische Signalgeber zur Straßenüberquerung gegeben. Der Rest des Untersuchungsgebietes weist große Defizite im Bereich der Barrierefreiheit auf.

Zu 3.9 Verkehrssituation und Erschließung

Mängel/Konflikte

- ▶ Barrierewirkung der Bahnlinie und der Rendsburger Straße
- ▶ wenige attraktive Rad- und Fußwegverbindungen
- ▶ viele der Straßen und Nebenanlagen weisen hohe Instandsetzungsbedarfe auf
- ▶ Nutzungskonflikte zwischen Verkehrsbeteiligten am Bahnhofsvorplatz
- ▶ überdimensionierte Parkieranlagen insb. entlang der Rendsburger Str. und im Blockinnenbereich Friedrichstr. / Luisenstraße
- ▶ fehlende und mangelhafte Aufenthaltsmöglichkeiten in den öffentlichen Straßenräumen
- ▶ wenige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- ▶ Barrierefreiheit nur im Bahnhofsumfeld

Potenziale/Stärken

- ▶ Sehr gute übergeordnete Verkehrsanbindung an Fernstraßen und Stadtring
- ▶ zentraler Verkehrsknotenpunkt Hauptbahnhof und ZOB
- ▶ gute Erreichbarkeit des Hauptgeschäftsbereichs
- ▶ Die barrierefreie Gestaltung des Bahnhofsumfeldes kann als Vorbildfunktion für das gesamte Gebiet und umgebende Stadtteile dienen.

3.10. Zustand der Erschließungsanlagen

Zur Beurteilung des Zustandes der Erschließungsanlagen wurden alle Straßen im Untersuchungsgebiet sowie deren Nebenanlagen untersucht. Dabei wurde zwischen Erneuerungs- sowie Änderungsbedarfen jeweils für die Fahrbahnen und die Nebenflächen differenziert. Einige Straßenräume wurden aufgrund stark abweichender Zustände in verschiedene Abschnitte eingeteilt.

Hinsichtlich des **Erneuerungsbedarfes der Fahrbahn** wurden folgende drei Kategorien unterschieden:

1. Kein oder niedriger Erneuerungsbedarf: Keine bzw. kaum sichtbare Schäden an den Belägen der Fahrbahn
2. Mittlerer Erneuerungsbedarf: Größere Risse an den Belägen der Fahrbahn, größere Unebenheiten von Pflasterverbänden
3. Hoher Erneuerungsbedarf: Starke Risse und/oder Schlaglöcher an den Belägen der Fahrbahn, fehlende Pflasterung und/oder sehr große Unebenheiten von Pflasterverbänden mit einhergehender Wölbung

Bezüglich des **Änderungsbedarfs der Fahrbahn** wurde unterschieden zwischen:

1. Kein oder niedriger Änderungsbedarf: keine funktionalen und gestalterischen Mängel bei der Nutzung der Verkehrswege
2. Mittlerer Änderungsbedarf: mittlere funktionale und gestalterische Mängel bei der Nutzung der Verkehrswege
3. Hoher Änderungsbedarf: hohe funktionale und gestalterische Mängel bei der Nutzung der Verkehrswege

Straßen	Abschnitt	Instandsetzungsbedarf	Änderungsbedarf
August-Christian-Horn-Platz	-	3	3
Bahnhofstraße	-	1	3
Brückenstraße	-	3	3
Friedrichstraße	-	1	2
Gasstraße	-	1	1
Güterstraße	-	1	1
Johannisstraße	-	1	2
Justus-von-Liebig Straße	Max-Eyth-Straße und Am Hohrkamp	3	3
Justus-von-Liebig Straße	Am Neuen Kamp und Max-Eyth-Straße	1	1
Justus-von-Liebig Straße	Rendsburger Straße und Am neuen Kamp	2	2
Konrad-Adenauer-Platz	-	1	3
Kuhberg	Rendsburger Straße und Bahnhofstraße	3	2
Kuhberg	Johannisstraße und Bahnhofstraße	1	3
Kuhberg	Bahnhofstraße und Kieler Straße	1	2
L328 (Zubringer Autobahn)	-	1	1
Luisenstraße	-	1	1
Max-Eyth-Straße	Westlicher Teil	2	3
Max-Eyth-Straße	Östlicher Teil	3	3
Max-Johannsen-Brücke	-	1	1
Mittelstraße	-	1	2
Rendsburger Straße	Am Neuen Kamp und Ahornweg	1	1

Straßen	Abschnitt	Instandsetzungsbedarf	Änderungsbedarf
Rendsburger Straße	Ahornweg und Max-Johannsen-Brücke	1	3
Rendsburger Straße	Max-Johannsen-Brücke und Luisenstraße	2	2
Rendsburger Straße	Luisenstraße und Kuhberg	3	3

Bei den **Erneuerungsbedarfen** der Nebenflächen kamen diese Kategorien zur Anwendung:

1. Kein oder niedriger Erneuerungsbedarf: keine bzw. kaum sichtbare Schäden an den Nebenflächen und der Stadtmöblierung
2. Mittlerer Erneuerungsbedarf: größere Risse an den Belägen der Nebenflächen, größere Unebenheiten von Pflasterverbänden, größere Gebrauchsspuren und/oder Schäden an der Stadtmöblierung
3. Hoher Erneuerungsbedarf: starke Risse und/oder Schlaglöcher an den Belägen der Nebenflächen, fehlende Pflasterung und/oder sehr große Unebenheiten von Pflasterverbänden mit einhergehender Wölbung, erhebliche Gebrauchsspuren und/oder Schäden an der Beschilderung und Stadtmöblierung

Hinsichtlich des **Änderungsbedarfes** der Nebenflächen wurde differenziert zwischen:

1. Kein oder niedriger Änderungsbedarf: keine funktionalen und gestalterischen Mängel bei der Nutzung der Nebenflächen für zu Fuß Gehende und Radfahrende
2. Mittlerer Änderungsbedarf: mittlere funktionale und gestalterische Mängel bei der Nutzung der Nebenflächen für zu Fuß Gehende und Radfahrende
3. Hoher Änderungsbedarf: hohe funktionale und gestalterische Mängel bei der Nutzung der Nebenflächen für zu Fuß Gehende und Radfahrende

Bei den Radwegen wurde zusätzlich erhoben, ob der Radweg im Bereich der Fahrbahn oder baulich getrennt auf den Fußwegbereichen verläuft. Die Fußwege wurden darüber hinaus bezüglich ihrer Barrierefreiheit untersucht. Als barrierearm werden im Folgenden Fußwege gekennzeichnet, die beispielsweise abgesenkte Bordsteine, Leit- und Auffindestreifen, Orientierungs- und Warnelemente oder eine kontrastreiche Gestaltung aufweisen auch wenn sie nicht alle Anforderungen an eine vollständig barrierefreie Gestaltung erfüllen.

Nebenanlagen (der Straße ...)	Radweg	Fußweg	Abschnitt	Erneuerungsbedarf	Änderungsbedarf
Bahnofstraße	Nein	barrierearm	-	1	3
Brückenstraße	Nein	vorhanden	-	3	3
Friedrichstraße	Nein	vorhanden	-	2	2
Gasstraße	Nein	vorhanden	-	1	2
Güterstraße	Nein	vorhanden	-	1	1
Johannisstraße	baulich getrennt	barrierearm	-	1	2
Justus-von-Liebig Straße	Nein	vorhanden	Rendsburger Straße und Am neuen Kamp	2	2
Justus-von-Liebig Straße	Nein	vorhanden	Justus-von-Liebig-Straße und Am Hohrkamp	3	3
Justus-von-Liebig Straße	baulich getrennt	vorhanden	Am Neuen Kamp und Max-Eyth-Straße	1	1
Konrad-Adenauer-Platz	Nein	barrierearm	-	1	3
Kuhberg	baulich getrennt	barrierearm	Rendsburger Straße und Bahnhofstraße	1	2

Nebenanlagen (der Straße ...)	Radweg	Fußweg	Abschnitt	Erneuerungs- bedarf	Änderungs- bedarf
Kuhberg	baulich getrennt	barrierearm	Johannisstraße und Bahnhofstraße	1	3
Kuhberg	baulich getrennt	barrierearm	Bahnhofstraße und Kieler Straße	1	2
Luisenstraße	Nein	vorhanden	-	3	2
Max-Eyth-Straße	Nein	vorhanden	-	2	3
Max-Johannsen- Brücke	baulich getrennt	vorhanden	Gesamte Straße	2	2
Mittelstraße	Nein	vorhanden	Gesamte Straße	1	2
Rendsburger Straße	baulich getrennt	barrierearm	Am Neuen Kamp und Ahornweg	2	2
Rendsburger Straße	baulich getrennt	vorhanden	Ahornweg und Max- Johannsen-Brücke	3	3
Rendsburger Straße	baulich getrennt	vorhanden	Max-Johannsen- Brücke und Luisenstraße	3	3
Rendsburger Straße	baulich getrennt	vorhanden	Luisenstraße und Kuhberg	2	2

Straßenraumanalyse

Bahnhofstraße



Abbildung 48: Bahnhofstraße mit Zentralem Omnibusbahnhof

Die Bahnhofstraße verbindet den Schleusberg mit dem Konrad-Adenauer-Platz und nimmt in ihrem Straßenraum die Funktionen des Zentralen Omnibusbahnhofs auf. Für den motorisierten Individualverkehr ist die Straße nicht freigegeben. Der Zustand des Großsteinpflasters auf der Fahrbahn und des Klinkers auf dem Fußweg ist gut. Der beidseitig vorhandene Fußweg ist in der Breite überwiegend ausreichend, es bestehen jedoch regelmäßig durch Einbauten Verengungen der Gehwege, an denen Begegnungen bspw. zwischen Personen im Rollstuhl nur schwer möglich sind. Dies gilt insbesondere für die mittig auf der Fahrbahn angeordnete Warteinsel.



Abbildung 49: Bahnhofstraße mit Zentralem Omnibusbahnhof

Für Fahrradfahrende sind entlang der Bahnhofstraße keine Fahrspuren vorhanden, was in Verbindung mit dem Großsteinpflaster als Fahrbahnbelag dazu führt, dass verstärkt die Fußwege von Radfahrenden genutzt werden. Die Begrünung entlang der Bahntrasse wirkt sich positiv auf die Aufenthaltsqualität an der Bahnhofstraße aus. Die zahlreichen weiteren funktionalen Konflikte in Zusammenhang mit der ZOB-Nutzungen wurden bereits in Kapitel 3.9.3 umfassend dargelegt.

Brückenstraße

Die Brückenstraße verläuft parallel zur Max-Johannsen-Brücke, bindet das KV-Terminal an das öffentliche Straßennetz an und verläuft weiter entlang der ehemaligen Bahnflächen. Die Straße wird fast ausschließlich von gewerblichem Verkehr genutzt, Durchgangsverkehr von Kraftfahrzeugen, zu Fuß Gehenden und Radfahrenden besteht derzeit nicht. Der Zustand der Asphaltfahrbahn ist durch zahlreiche Risse und Löcher als schlecht zu bezeichnen. Fußwege sind nur an der Einmündung zur Max-Johannsen-Brücke vorhanden und nicht barrierefrei. Eine Infrastruktur für Radfahrende ist nicht vorhanden.

Friedrichstraße

Die Friedrichstraße verbindet den „Stadtteil West“ mit der Rendsburger Straße und ist als Haupteinzelerschließungsstraße insbesondere durch den südlich des Postgebäudes gelegenen Parkplatz tagsüber stark frequentiert. Im Bereich des Untersuchungsgebiets gilt Tempo 50. Der Fahrbahnbelag weist einen guten Zustand mit geringen Rissen auf, der mit Betonplatten ausgeführte Fußweg ist durch geringe Unebenheiten und teilweise gerissene Platten in einem mittleren Zustand. Die Breiten der Fußwege sind ausreichend, gesonderte Radfahrstreifen bzw. Fahrradschutzstreifen fehlen auf der Fahrbahn. Ein eigenständiger Radweg ist ebenfalls nicht vorhanden. Bis auf die beiden Lichtsignalanlagen im Bereich der Rendsburger und Färberstraße sind keine Überwege für den Fußverkehr vorhanden. Aufgrund fehlender taktiler Elemente ist eine barrierefreie Nutzung des Straßenraums und der Überwege nicht gegeben. Durch die Bäume und Sträucher entlang der Bahnhofsseite wirkt der Straßenraum insgesamt begrünt. Sitzmöglichkeiten zum Verweilen sind nicht vorhanden. Lediglich an der Kreuzung zur Rendsburger Straße gibt es einen kleinen Stadtplatz, der jedoch von der Straße aus schlecht einsehbar ist (vgl. „Eckplatz Rendsburger Straße / Friedrichstraße“ in Kapitel 3.8.1).



Abbildung 50: Friedrichstraße Blick Richtung Rendsburger Straße

Johannisstraße

Die Johannisstraße führt als Einbahnstraße den vom Großflecken und der Kieler Straße kommenden Verkehr in Richtung Rendsburger Straße und wird daher als Hauptverkehrsstraße stark vom Durchgangsverkehr frequentiert. Die asphaltierte Fahrbahn weist einen mittleren, die mit rotem Klinker gepflasterten Gehwege einen guten Zustand auf. Die von der Fahrbahn getrennten Geh- und Radwege sind auch durch div. Einbauten nicht breit genug, außerdem sind Fuß- und Radverkehr weder optisch noch baulich voneinander getrennt (bspw. durch einen Begrenzungstreifen). Eine Barrierefreiheit ist auch durch das Fehlenden von taktilen Elementen nicht gegeben. Durch die bis an den Straßenraum reichenden viergeschossigen Gebäude fehlt eine Begrünung des Straßenraums vollständig. Sitzmöglichkeiten, die zu einer Aufenthaltsqualität beitragen würden, fehlen durchgehend.



Abbildung 51: Johannisstraße

Justus-von-Liebig Straße

Die Justus-von-Liebig Straße dient der Erschließung der Messe, des Landeslabors Scheswig-Holstein und der Siedlung Am Hohrkamp. Der Fahrbahnzustand und der Zustand der Gehwege ist je nach Abschnitt gut bis sehr schlecht. Ein Fahrradweg ist abschnittsweise einseitig vorhanden, in Richtung Am Hohrkamp steht ein Radfahrstreifen zur Verfügung. Durch die zahlreichen Bäume auf dem Parkplatz zwischen Justus-von-Liebig Straße und Autobahnzubringer wirkt der Straßenraum insgesamt sehr grün. Die Straße ist in engem Zusammenhang mit der Messenutzung und dem August-Christian-Horn-Platz gesehen werden. Durch die unterschiedlichen baulichen Zustände und Materialitäten wirkt die Straße insgesamt uneinheitlich.



Abbildung 52: Justus-von-Liebig Straße

Kuhberg

Der Kuhberg verbindet den Bahnhofsvorplatz mit dem Hauptgeschäftsbereich am Großflecken und wird als Hauptverkehrsstraße sowohl von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden als auch vom ÖPNV und motorisierten Individualverkehr stark frequentiert. Teile des Kuhbergs sind in der Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt.

Die mit Kleinpflaster aus Basalt ausgeführte Fahrbahn im Bereich zwischen Kieler Straße und Konrad-Adenauer-Platz befindet sich in einem schlechten Zustand. Das Pflaster ist im Bereich der Fahrspuren abgesackt, Teile der Pflasteroberfläche wurden bereits mit Asphaltflicken versehen. Das Großpflaster im Bereich des Konrad-Adenauer-Platzes befindet sich in einem guten, die Asphaltfläche bis zur Bahnstrecke in einem schlechten Zustand.

Zu Fuß Gehenden und Radfahrenden stehen von der Fahrbahn getrennte Fuß- und Radwege zur Verfügung, die überwiegend, jedoch nicht durchgängig, durch Begrenzungsstreifen voneinander getrennt sind. Die Fuß- und Radwege sind teilweise aus Rotklinker (Bereich Konrad-Adenauer-Platz), Betonwerksteinen oder Ort beton ausgeführt und weisen gute (Bereich Konrad-Adenauer-Platz) bis schlechte Zustände auf (Bereich der Unterführung). Für zu Fuß Gehende mit körperlichen Einschränkungen wurden in den Kreuzungsbereichen am Konrad-Adenauer-Platz taktile Elemente eingebaut, nicht jedoch in den übrigen Kreuzungsbereichen.

Bäume und Hecken sorgen im Bereich des Konrad-Adenauer-Platzes für eine Begrünung des Kuhbergs, die sich jedoch in den anderen Abschnitten der Straße nicht fortführt.

Insgesamt fällt sowohl im Bereich der Nebenflächen als auch der Fahrbahnen die uneinheitliche Gestaltung, die abweichende Barrierefreiheit und der unterschiedliche Zustand der Oberflächen auf. Die sich abwechselnde Materialität der Oberflächen und Nutzungsqualität insbesondere für körperlich Eingeschränkte beeinträchtigt die städtebauliche Qualität des öffentlichen Raums in diesem Bereich deutlich.



Abbildung 53: Kuhberg zwischen Kieler Straße und Bahnhofsvorplatz



Abbildung 54: Kuhberg im Bereich Konrad-Adenauer-Platz



Abbildung 55: Kuhberg im Bereich Bahnunterführung

Luisenstraße



Abbildung 56: Fußweg an der Luisenstraße

Die Luisenstraße ist als Straße für Anliegende nur gering vom Durchgangsverkehr belastet und als Tempo-30-Zone verkehrsberuhigt. Die alleeartige Gestaltung der in gutem Zustand befindlichen Großsteinpflasterfahrbahn trägt mit regelmäßigen Einbuchtungen der Verkehrsberuhigung Rechnung, wird jedoch nur bedingt den Anforderungen von Fahrradfahrenden gerecht.

Die ausreichend breiten, aber in einem schlechten Zustand befindlichen Fußwege weisen eine unterschiedliche Materialität aus historischem Gelbklinker, Rotklinker und Betonwerksteinen auf und wirken daher in der Gestaltung uneinheitlich. Durch starke Unebenheiten und Senkungen sowie fehlende taktile Elemente ist eine barrierefreie Nutzung der Fußwege nicht gewährleistet.

Die Bäume und in Teilen vorhandenen begrünten Vorgärten führen in Verbindung mit der geringen Verkehrsbelastung zu einer insgesamt hohen Aufenthaltsqualität. Sitzgelegenheiten zum Verweilen fehlen jedoch.

Max-Eyth-Straße

Die Max-Eyth-Straße dient der Erschließung der Kleingartenflächen an der Bahn und von Teilen der Messeflächen. Außerhalb der Messetage weist die Straße eine sehr geringe Verkehrsbelastung auf. Der Zustand der Fahrbahn ist mit kleineren Rissen als im mittleren Zustand zu beurteilen. Die aus Ort beton ausgeführten Gehwege weisen größere Risse und Unebenheiten auf und sind in einem insgesamt schlechten Zustand. Fahrradwege oder Fahrradstreifen sind nicht vorhanden. Die Fahrbahn ist im Verhältnis zu den Gehwegen sehr breit ausgeführt. Eine barrierefreie Gestaltung ist nicht vorhanden. Der Straßenraum wirkt insgesamt grün.



Abbildung 57: Max-Eyth-Straße

Mittelstraße

Der im Untersuchungsgebiet befindliche Teil der Mittelstraße beschränkt sich auf den Einmündungsbereich zur Johannisstraße. Sowohl die Fahrbahn als auch die beidseitig verlaufenden Fußwege an der Straße für Anliegende weisen einen guten baulichen Zustand auf. Eine barrierefreie Kreuzung der Einmündung ist jedoch nicht gewährleistet, ebenso fehlen ein Radfahrstreifen oder ein baulich getrennter Fahrradweg. Eine Begrünung des Kreuzungsbereichs oder die Aufenthaltsqualität fördernde Stadtmöblierung sind nicht vorhanden.

Rendsburger Str.

Die Rendsburger Straße als Hauptverkehrsstraße verbindet die Innenstadt mit den Holstenhallen und dem Autobahnzubringer zur A7.

Bereich im Bahnhofsumfeld (bis Luisenstraße):

Die Fahrbahn der Rendsburger Straße im Bereich des Untersuchungsgebiets befindet sich in einem mittleren bis schlechten Zustand. Der Zustand der ausreichend breiten und überwiegend mit Betonwerksteinen ausgeführten Fußwege variiert zwischen einem guten und mittleren Zustand. Von der Fahrbahn getrennt befinden sich beidseitig Radwege, die sich durch eine dunklere Farbgebung im Kontrast vom Fußweg unterscheiden, jedoch nicht durchgehend mit einem Begrenzungsstreifen voneinander getrennt sind. Auch aufgrund fehlender taktiler Elemente ist eine Barrierefreiheit nicht gegeben.

Vom Kuhberg kommend weitet sich im Bereich der Bahnunterführung die Straße von zwei auf vier Fahrstreifen auf. Der Straßenraum ist somit durch den sehr breiten Fahrbahnbereich dominiert. Dieser Eindruck wird durch die seitlichen und mittig zwischen den Fahrbahnen angeordneten Parkstreifen verstärkt. Eine Begrünung ist in Teilen zwischen den Fahrtrichtungen gegeben. Sitzgelegenheiten oder andere Stadtmöbel, die zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen würden, sind nicht vorhanden.

Insgesamt macht der in Bahnhofsnähe sehr breite Straßenraum der Rendsburger Straße einen einseitig auf den ruhenden und fließenden Kraftfahrzeugverkehr ausgerichteten Eindruck und ist für zu Fuß Gehende und Radfahrende nicht attraktiv gestaltet. Dieser Bereich wird seiner Funktion als Eingangssituation in das Stadtzentrum und zum Bahnhof nicht gerecht und schwächt die angrenzenden Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche in ihrer Attraktivität und Funktion.



Abbildung 58: Straßenraum der Rendsburger Straße im Bereich des Bahnhofsumfeldes

Bereich Luisenstraße bis Max-Johannsen-Brücke:

Die Fahrbahn der Rendsburger Straße von der Luisenstraße bis zur Max-Johannsen-Brücke befindet sich in einem mittleren Zustand. Die mit Betonwerksteinen ausgeführten Gehwege weisen leichte Unebenheiten und Risse auf, sind jedoch in der Breite ausreichend. Eine barrierefreie Gestaltung ist nicht vorhanden. Ein Überqueren der vierspurigen Fahrbahn wird nur vereinzelt durch Mittelinseln erleichtert. Fahrradwege aus Ortbeton sind beidseitig vorhanden, weisen jedoch erhebliche Risse auf und sind sehr schmal ausgeführt. Eine Begrünung ist Straßenraums ist nur punktuell vorhanden.



Abbildung 59: Rendsburger Straße Höhe Stock-Guss-Gelände

Insgesamt macht die Rendsburger Straße in diesem Abschnitt durch die vierspurige Fahrbahn einen überdimensionierten Eindruck, der durch die anfallende Verkehrsbelastung nicht gerechtfertigt ist. Die geringe Ausstattung mit Grünelementen und eine fehlende Untergliederung des langgestreckten Straßenraums führt

sowohl bei Autofahrenden als auch bei Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu einer Wahrnehmung der Rendsburger Straße als monotone, lediglich auf den reibungslosen Verkehrsfluss ausgerichtete Ausfallstraße.

Postverladerampe

Direkt angrenzend an den im Treuhandvermögen befindlichen Postzustellstützpunkt in der Friedrichstraße 7-19 befindet sich im Eigentum der Deutschen Bahn eine nicht mehr genutzte Postverladerampe. Sie wurde ursprünglich dazu genutzt, mit der Bahn transportierte Post zu verladen und im tiefergelegenen Bereich der Hauptpost zu sortieren und zu den Bestimmungsorten weiter zu transportieren. Die Rampe mit den aufstehenden abgängigen Aufbauten beeinträchtigt insbesondere für Reisende die Wahrnehmung des umliegenden Stadtgebiets.



Abbildung 60: Ehemalige Postverladerampe

3.11. Umweltsituation

3.11.1. Klimatische und ökologische Bedeutung

Aus ökologischer Sicht sind im Untersuchungsgebiet der hohe Anteil von versiegelten Verkehrs- und Parkplatzflächen, die Strukturen des großflächigen Einzelhandels und die hohen Emissionen durch den motorisierten Individualverkehr als Missstände zu nennen. Die breiten und wenig ansprechend gestalteten Verkehrsflächen, insbesondere die Rendsburger Straße, weisen nur in wenigen Fällen eine Bepflanzung mit Bäumen, Sträuchern oder anderen Pflanzen auf. Die Parkieranlagen der Gewerbebetriebe sind ebenfalls meist wenig gestaltet und nur selten mit einer Bepflanzung versehen.

Die großflächigen Kleingartenkolonien und die Brachen mit ihrer ruderalen Vegetation bilden entlang der Bahngleise als zusammenhängende und unversiegelte Flächen einen Kontrast zu der starken Versiegelung entlang der Rendsburger Straße. Wenn diese Flächen einer Neuentwicklung zugeführt werden sollten, müssen sie nach Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde vorher artenschutzfachlich untersucht werden.

Notwendige mikroklimatische Kompensationsmaßnahmen, die bei einer weiteren Versiegelung von Flächen notwendig werden könnten sowie eine Identifikation von weiteren stadtklimatischen Potenzialen, bspw. einer Dach- und Fassadenbegrünung, könnten im Rahmen eines stadtweiten, klimagerechten Flächenmanagements Beachtung finden, wie es derzeit in den politischen Gremien diskutiert wird.

Entlang der Bahntrasse befinden sich auch wichtige innerstädtische Biotopverbundstrukturen, die jedoch nur zum geringen Teil im Untersuchungsgebiet liegen (vgl. Landschaftsplan Kapitel 2.2.5). Sie sollen erhalten und entwickelt werden.

3.11.2. Lärmbelastung

Laut Lärmkartierung des Lärmaktionsplans 2015 weist nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet hohe oder sehr hohe Lärmbelastungen auf, insbesondere dort, wo die Lärmbelastung durch Schienenverkehr und Hauptverkehrsstraßen bzw. allgemein viel befahrene Straßen zusammenfällt.

Straßenverkehrslärm

Die höchste Belastung durch Straßenlärm ist an der Rendsburger Straße nördlich des Stadtrings und im Bereich der Auffahrt zur Max-Johannsen-Brücke zu erkennen. Nachts sind die Gebäude in diesem Bereich mit Schalldruckpegeln von über 60 dB (A) belastet. Im Lärmaktionsplan wird für diesen Bereich vorgeschlagen, im Zuge der Erneuerung des Straßenbelags auf der L328 (Autobahnzubringer) einen lärmindernden Asphalt für Stadtstraßen aufzubringen. Darüber hinaus empfiehlt der Lärmaktionsplan ein Schallschutzfensterprogramm für alle Landesstraßen aufzulegen.

Gewerbelärm

Zur Kompensation der im Zuge des Ausbaus des KV-Terminals erwarteten zusätzlichen Lärmbelastung, u.a. durch den geplanten Nachtumschlag, ist im Planfeststellungsverfahren die Errichtung einer Schallschutzwand in Richtung der Kleingärten vorgesehen. Ansonsten sind keine Betriebe im Untersuchungsgebiet vorhanden, die erhöhte Lärmemissionen verursachen.

Schienenlärm

Eine wesentliche Verringerung des Schienenlärms kann durch das Investitionsprogramm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ erreicht werden. In Schleswig-Holstein wurden in den Jahren 2001 bis 2018 bereits elf Teilprojekte realisiert. Dabei wurden 70 Kilometer Eisenbahnstrecke vollständig lärmsaniert und 20,7 Kilometer Schallschutzwände errichtet. Weitere 14,4 Kilometer befinden sich derzeit in Planung oder im Bau. Bis voraussichtlich 2021 werden weitere aktive Schallschutzmaßnahmen an 16 Ortsdurchfahrten/Streckenabschnitten durchgeführt.

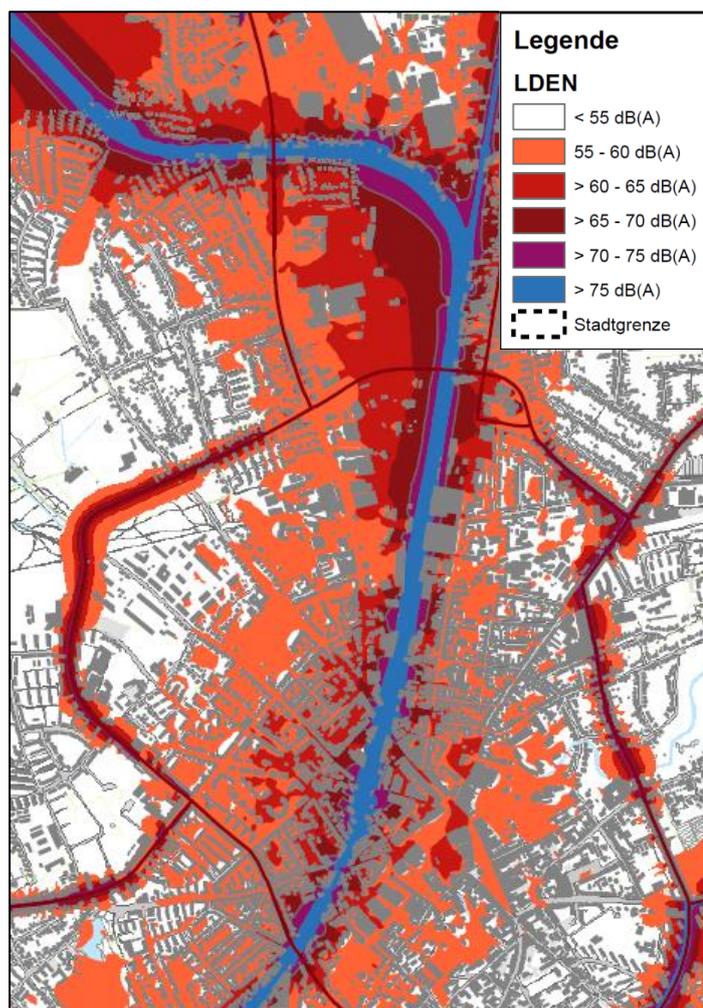


Abbildung 61: Lärmaktionsplan Neumünster zur 2. Stufe der Umgebungslärmrichtlinie. Graphische Überlagerung der Lärmkartierungen LDEN (Tag-Abend-Nacht-Pegel) Bahn und Straße.

In Neumünster wurden bisher keine Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen durchgeführt. Es ist jedoch die Erstellung von schalltechnischen Gutachten auf einer Streckenlänge von 3,4 Kilometern geplant. Das Untersuchungsgebiet ist der Bereich Neumünsters, der mit am stärksten durch Schienenlärm betroffen ist. Eine aktive Lärmsanierung bspw. in Form von Lärmschutzwänden oder passiver Lärmsanierung bspw. in Form von Schallschutzfenstern könnte hier zu einer deutlichen Reduzierung der Lärmbelastung führen.

3.11.3. Altlasten

Wie in den Kapiteln 3.4.6 und 3.8 beschrieben, ist die Messeachse durch eine Vielzahl von Brachflächen gekennzeichnet. Einige davon sind als potenzielle Altlasten-Verdachtsflächen einzustufen. Für die Flächen, die ehemals der Bahnnutzung dienten, sind bereits von der Deutschen Bahn in Auftrag gegebene orientierende Untersuchungen über Altlasten im Boden vorgenommen worden. Die Gutachter Dr. Köhler & Dr. Pommerening, Ing.-Büro für Geotechnik, Hydrogeologie und Umwelt, haben im Bereich der ehemaligen Bahnflächen eine Vielzahl von Altlastenverdachtsfällen bestätigt.

So wurden der Handlungskategorie¹⁴ 1.1 insgesamt 14 Altlastenverdachtsflächen zugewiesen. Von ihnen geht nach Einschätzung der DB AG eine latente Gefährdung aus, die keine Gefahrenabwehr nötig macht, jedoch gegebenenfalls für erhöhte Entsorgungskosten sorgen kann und deren Aushub beschränkt wiedereinbaufähig ist. Der Handlungskategorie 1.2 wurden 18 Altlastenverdachtsflächen zugeordnet. Auch hier ist nach Ansicht der Sachverständigen keine Abwehr der latent vorhandenen Gefahr notwendig, jedoch bei Wiedernutzung erhöhte Entsorgungskosten des nicht wieder einbaufähigen Aushubs möglich. Eine konkrete Gefahr geht laut Gutachten von 11 Altlastenverdachtsflächen aus, die mit der Handlungskategorie 2 eingestuft wurden. Ein Schadenseintritt ist hier sehr wahrscheinlich. Daher ergibt sich in diesen Fällen bei Wiedernutzung des Geländes ein konkreter Handlungsbedarf zur Gefahrenabwehr. Insgesamt wurden jedoch im Gutachten der DB AG keine Altlastenverdachtsflächen der besonderen Handlungskategorie 3 zugeordnet, in der einen bereits eingetretenen Schaden einen sofortigen Handlungsbedarf zur Gefahrenabwehr erforderlich macht.

Im Bereich des Lokschuppens wurden im Jahr 2020 bereits fünf Stahltanks mit je 100.000 Liter Fassungsvermögen eines in den 1950er Jahren errichteten Tanklagers entfernt und die durch den Betrieb entstandenen Bodenverunreinigungen saniert.

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ist eine erhebliche Verunreinigung im Grundwasser durch chlorierte Kohlenwasserstoffe bekannt. Das ehemalige Militärgelände an Max-Eyth-Straße steht unter Altlastenverdacht. Für diesen Bereich liegen noch keine vertiefenden Untersuchungen vor.

¹⁴ Die im Folgenden beschriebenen Handlungskategorien müssen nicht zwangsläufig mit der Einschätzung der zuständigen Bodenschutzbehörde übereinstimmen.

Zu 3.10 Umweltsituation

Mängel/Konflikte

- ▶ Hoher Versiegelungsgrad der Verkehrsflächen und Gewerbebetriebe
- ▶ hohe Lärmbelastungen durch Überlagerung von Schienen- und Straßenlärm
- ▶ fehlende Begrünung der Verkehrs- und Wegeverbindungen
- ▶ Flächen mit Altlasten(verdacht)

Potenziale/Stärken

- ▶ Geringer Versiegelungsgrad entlang der Bahntrasse (Kleingärten, Ruderalflächen)
- ▶ Flächenpotentiale zur Schaffung bzw. zum Erhalt einer städtischen biologischen Vielfalt

3.12. Eigentumsverhältnisse

Die Struktur der Eigentümerinnen und Eigentümer im Untersuchungsgebiet ist in Plan 13 dargestellt. Der Großteil der Grundstücke im Untersuchungsgebiet ist in städtischem Besitz. Dies trifft auf die meisten Verkehrswege und Plätze zu, aber auch auf große Teile der ehemals im Eigentum der Bahn befindlichen Grundstücke im Bereich der Kleingärten und des KV-Terminals. Während der Bahnhof und die Schienenwege im Besitz der Deutschen Bahn AG sind, sind der Bahnhofsvorplatz, der ZOB sowie die ehemals im Eigentum der Post befindlichen rückwärtigen Flächen hinter dem Bahnhof im Besitz der Stadt Neumünster oder im Treuhandvermögen der Stadtumbaumaßnahme. Sie hat damit einen direkten Einfluss auf die weitere Entwicklung in diesem für die Stadt bedeutsamen Bereich.

Die Grundstücke mit Wohnnutzungen im Bereich Johannisstraße und Kuhberg, zwischen Friedrichstraße und Luisenstraße sowie verstreut im weiteren Untersuchungsgebiet sind im Privatbesitz. Zur Durchführung von privaten Modernisierungsmaßnahmen ist die Aktivierung der Eigentümerinnen und Eigentümer durch eine gezielte Ansprache und Beratung sicherzustellen. Gleiches gilt für die Gewerbeflächen, die ebenfalls im Privatbesitz sind. Eine Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer ist auch hier sicherzustellen.

Wichtige Sonderbauflächen im Norden des Untersuchungsgebiets sind das Messegelände und das Landeslabor. Das Messegelände ist im Besitz der Hallenbetriebe Neumünster GmbH, einer Gesellschaft, die sich vollständig im Besitz der Stadt befindet. Die Flächen der Landeslabore sind im Besitz des Landes Schleswig-Holstein.

Zu 3.11 Eigentumsverhältnisse

Mängel/Konflikte

- ▶ Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer bei der Umsetzung von privaten Modernisierungsmaßnahmen und der Aufwertung/Nachverdichtung von Blockinnenbereichen notwendig.

Potenziale/Stärken

- ▶ Schlüsselgrundstücke am Bahnhof im Eigentum der Stadt bzw. im Treuhandvermögen
- ▶ Entwicklungsbereiche entlang der Bahntrasse und der Messe im Eigentum der Stadt oder stadt-eigenen Gesellschaften.

4. Zusammenfassende Bewertung

Im Folgenden werden die im letzten Kapitel festgestellten Mängel und Missstände, aber auch die Stärken und Potentiale des Untersuchungsgebiets zusammenfassend dargestellt. Ziel der Zusammenfassung ist, daraus mögliche übergeordnete Entwicklungsziele, räumliche Handlungsschwerpunkte und thematische Handlungsfelder abzuleiten.

4.1. Stärken und Potentiale

Bahnhofsbereich als Drehscheibe des Personenverkehrs und Eingangsbereich in die Stadt

Der Bahnhof Neumünster stellt im schleswig-holsteinischen Bahnfernverkehr einen wichtigen Kreuzungspunkt dar. Er ist sowohl für die Neumünsteraner als auch für Menschen aus dem Umland eine wichtige Verkehrsinfrastruktur und bindet die Stadt an die Metropolregion Hamburg an. In der Folge ist der Bahnhofsbereich ein Ort mit hohen Besuchszahlen und Frequenzen und einer hohen Präsenz im Bewusstsein der Bewohnerinnen und Bewohner. Er ist auch durch den angegliederten Zentralen Omnibusbahnhof ein Ort höchster Zentralität und bildet die Eingangssituation zum Stadtzentrum. Die Deutsche Bahn strebt eine Modernisierung und einen Umbau des Bahnhofs bis zum Jahr 2030 an. In der hierdurch zu erwartenden Dynamik liegt ein großes Potential für die städtebauliche Weiterentwicklung des Bahnhofsumfelds.

Messestandort als wirtschaftlicher Leuchtturm und Besuchsmagnet

Neumünster ist mit den Holstenhallen der wichtigste Messestandort Schleswig-Holsteins. Seit 1956 findet hier die NordBau, die wichtigste Baumesse Norddeutschlands, statt. Jedes Jahr kommen rund 900.000 Gäste zu verschiedenen Veranstaltungen in die Holstenhallen. Durch umfassende Investitionen in die Gebäudestruktur und den Ankauf von Erweiterungsflächen hat die stadt-eigene Betriebsgesellschaft den Standort zukunftsgerecht weiterentwickelt. Sowohl für die Stadt als auch für die lokale Hotellerie und Gastronomie ist die Messe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die steigenden Besuchszahlen führen jedoch auch zu neuen Flächenbedarfen im Bereich der Ausstellungs- und Parkplatzflächen, die bei weiteren Planungen Berücksichtigung finden müssen.

Starker Logistikstandort Neumünster für Bahn und Schiene – Multimodale Verbindung am KV-Terminal

Nicht nur im Bereich des Personenverkehrs sondern auch beim Güterverkehr hat Neumünster mit dem Terminal für kombinierten Verkehr an der Max-Johannsen-Brücke eine Schlüsselposition inne. Die Zunahme des Güterverkehrsaufkommens hat dazu geführt, dass die derzeitigen Kapazitäten nicht ausreichen und zeitnah eine Erweiterung des Terminals erfolgen wird. Neumünster als traditionell bedeutsamer Logistikstandort im Zentrum Schleswig-Holsteins kann damit seine Position in diesem Bereich weiter ausbauen. Die Folgen des zunehmenden Lkw-Verkehrs und zusätzlicher Lärmbelastungen im Untersuchungsgebiet müssen dabei entsprechend kompensiert und wenn möglich vermieden werden.

Flächen für neue Nutzungen und Wegeverbindungen entlang der Bahntrasse

Im Gegensatz zum hochfrequentierten Bahnhofsbereich befinden sich in der Messeachse auch Bereiche, die als rückwärtige Flächen bisher nicht im Bewusstsein der Bewohnerinnen und Bewohner präsent waren, aber ein

hohes Entwicklungspotential aufweisen. Die Brachflächen entlang der Bahntrasse konnten zu großen Teilen von der Stadt Neumünster erworben werden und stellen wichtige Schlüsselflächen sowohl für die Erweiterung des Gewerbestandorts an der Rendsburger Straße als auch für neue Wegeverbindungen zwischen Bahnhofsbereich und Messegelände dar. Nördlich der Max-Johannsen-Brücke können die Flächen für die Erweiterung des KV-Terminals und die Messe genutzt werden. Im Moment tragen die Brachen und Kleingärten jedoch zu einer starken Durchgrünung der Messeachse bei und beeinflussen sowohl das Stadtklima als auch die Biodiversität positiv. Bei einer Entwicklung dieser Flächen sollten entsprechende Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden.

Fachmarktmeile mit Entwicklungsflächen: Rendsburger Straße

Die Fachmarktmeile an der Rendsburger Straße ist im Einzelhandelskonzept der Stadt als Sonderstandort festgesetzt, der gesichert und ausgebaut werden soll. Leerstände, Brachflächen und untergenutzte Bereiche in Richtung der Bahntrasse bieten dafür ausreichend Flächenpotentiale. Die Errichtung eines neuen Baumarkts zeigt, dass auch private Investierende sich für diesen zentralen und gut angebundenen Standort interessieren. Einige Leerstände und ungeordnete Bereiche wirken sich jedoch derzeit noch negativ auf das Ortsbild und die Funktionalität des Standorts aus.

Baukultur und Denkmalschutz: Historisches Erbe der Eisenbahnerstadt Neumünster

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zahlreiche Betriebsgebäude der Bahn, die nicht mehr ihrer eigentlichen Bestimmung nach genutzt werden. Sie sind jedoch ein historisches Zeugnis der engen Verbindung der Stadt mit der Eisenbahn und bieten die Möglichkeit der Etablierung einer Erinnerungskultur. Das wichtigste Beispiel ist der Lokschuppen mit Drehscheibe, der durch eine Interessensgemeinschaft als Kultureinrichtung wiederbelebt wird. Einige weitere Gebäude und Bereiche stehen unter Denkmalschutz und leisten einen Beitrag zur baukulturellen Bedeutung des Untersuchungsgebiets. Teilweise befinden sie sich noch in einem schlechten baulichen Zustand und sind in ihrem Bestand gefährdet. Die bereits mit Hilfe von privaten Investitionen getätigten Maßnahmen lassen jedoch eine positive Entwicklung der denkmalgeschützten Bahngebäude erkennen.

4.2. Missstände und Mängel

Gestaltungs- und Funktionsdefizite im Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Der Konrad-Adenauer-Platz als Bahnhofsvorplatz stellt die Eingangssituation zum Stadtzentrum dar. Durch die Vielzahl an Funktionen, die der Platz übernehmen muss wie die Leitung des Fußverkehrs zum Bahnhof und das Vorhalten von Taxenbereichen, Kurzzeitparkplätzen und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist die eigentliche Funktion als Vorplatz nur eingeschränkt möglich. Die geringe Aufenthaltsqualität verhindert, dass der Platz als Treff- und Sammelpunkt wahrgenommen und genutzt wird. Reisende sehen sich vor dem Bahnhof direkt einem hohen Verkehrsaufkommen ausgesetzt und haben nur wenige Möglichkeiten, sich in Ruhe zu orientieren. Der Bahnhof selber weist Modernisierungsbedarfe und erhebliche funktionale Mängel auf. Die fehlende Durchgängigkeit des Bahnhofs wirkt als Barriere zwischen der Innenstadt und den nordwestlich des Bahnhofs gelegenen Wohnquartieren.

Die Verkehrsbereiche um den Konrad-Adenauer-Platz und entlang der Bahnhofstraße übernehmen eine Vielzahl an Aufgaben: Die Aufnahme des an- und abfahrenden Individualverkehrs zum Bahnhof, Haltestellen des Zentralen Omnibusbahnhofs, das Weiterleiten des Individualverkehrs von Norden in Richtung Kuhberg und die Durchfahrt zum Parkhaus der Holsten-Galerie. Die räumliche beengte Situation östlich des Bahnhofs führt immer

wieder zu Konflikten zwischen den Verkehrsbeteiligten und zu verschiedenen funktionalen Konflikten im Bereich des ZOB. Insgesamt ist die Verdichtung der Verkehrsfunktionen in diesem Bereich als erheblicher funktionaler Mischstand zu bewerten.

Brachflächen, Leerstände und Modernisierungsbedarfe bei Einzelhandels- und Gewerbeflächen

Im Untersuchungsgebiet gibt es einige räumliche Schwerpunkte, in denen sich Leerstände konzentrieren. Einerseits betrifft dies Ladenflächen in den Erdgeschosszonen in Teilen der Johannisstraße, des Kuhbergs und im südlichsten Teil der Rendsburger Straße. Aufgrund der geringen Größe der Ladenflächen und der hohen Instandsetzungs- und Modernisierungsbedürftigkeit der Gebäude zeigen sich hier die Auswirkungen einer baulichen Vernachlässigung in Verbindung mit gewandelten Anforderungen an Ladenflächen. Andererseits sind davon Gebäude entlang der Rendsburger Straße und der Bahntrasse betroffen, die in der Zahl geringer, aber in der Fläche größer sind. Bei den ehemaligen Bahnflächen entlang der Rendsburger Straße erschwert die derzeit unzureichende Erschließung eine Entwicklung der Flächen.

Insbesondere südlich der Güterstraße (bis zum Möbelgeschäft Rendsburger Str. 16) befindet sich ein Gebiet, in dem große Flächen brachliegen oder nur geringfügig genutzt werden, Gewerbegebäude einen hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf aufweisen und Gewerbehallen leer stehen. Insgesamt macht dieser Bereich einen ungeordneten und verwahrlosten Eindruck. Die nicht mehr genutzten und von der Stadt erworbenen ehemaligen Bahnflächen entlang der Bahntrasse liegen ebenfalls brach.

Erneuerungsbedarfe bei Straßen, Wegen und Plätzen

Insgesamt weisen die Straßen und Wege im Untersuchungsgebiet unterschiedlich starke Erneuerungsbedarfe auf. Zu den Auffälligkeiten gehören eine einseitige Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr, sehr breite Straßenquerschnitte, eine mangelhafte Barrierefreiheit, die fehlende Begrünung und die geringe Aufenthaltsqualität der Straßenräume.

Es gibt nur wenige zu Fuß Gehenden und Radfahrenden vorbehaltene Wegeverbindungen, weshalb der Fuß und Radverkehr meist entlang der bestehenden Verkehrswege geleitet wird. Die Rendsburger Straße und die Bahntrasse stellen für zu Fuß Gehende eine zusätzliche Barriere dar. Die Verbindung des Messeareals mit dem Bahnhof ist zwar mit dem PKW und ÖPNV als gut zu bezeichnen, für zu Fuß Gehende und Radfahrende aber unattraktiv.

Insgesamt befinden sich im öffentlichen Raum nur wenige Bereiche, die zum Verweilen einladen. Die bestehenden Plätze sind, mit Ausnahme des Konrad-Adenauer-Platzes, einerseits sehr klein und andererseits durch Gestaltungsdefizite geprägt.

Schlechte Bausubstanz von Wohngebäuden, mangelhafte Wohnumfeldqualität

Einen mittleren oder hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf haben 61% der im Untersuchungsgebiet liegenden Gebäude. Es ist davon auszugehen, dass die Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die energetische Beschaffenheit der Gebäude nicht den aktuellen Standards entsprechen. Hinzu kommt eine mangelhafte Wohnumfeldqualität durch die teilweise stark versiegelten oder brachliegenden Blockinnenbereiche.

Hohe Versiegelung und geringer Grünflächenanteil

Auch wenn das Untersuchungsgebiet durch die großflächigen Kleingarten- und Ruderalflächen als insgesamt sehr grün bezeichnet werden kann, weist es durch überdimensionierte und ungestaltete Parkplätze, breite Verkehrswege und großflächige Gewerbegebäude eine partiell hohe Versiegelung auf. Grünflächen mit einer hohen Aufenthaltsqualität und einem steigerten Freizeitwert für die angrenzenden Bewohnerinnen und Bewohner fehlen im Gebiet.

Starke Lärmbelastung durch Bahnnutzungen und Kfz-Verkehre

Die Lage des Untersuchungsgebiets an der Bahntrasse und dem Autobahzubringer A7 führt zu einer hohen Belastung der Bewohnerinnen und Bewohner insbesondere durch Lärmmissionen. Maßnahmen der aktiven und passiven Lärmsanierung befinden sich in der Planung, wurden jedoch bisher nicht umgesetzt. Zur Sicherung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse und unter Beibehaltung der wichtigen verkehrlichen und gewerblichen Bedeutung des Gebiets, ist eine weitere Erhöhung der Lärmbelastung zu vermeiden. Dies betrifft auch die Ausweitung des kombinierten Verkehrsterminals an der Max-Johannsen-Brücke.

Entwicklungshemmnisse der Messe

Der Messestandort Neumünster hat sich in den vergangenen Jahren positiv entwickelt, bedarf jedoch für ein weiteres Wachstum zusätzliche Ausstellungs- und Parkplatzflächen. Die bereits von der städtischen Betriebsfirma erworbenen Flächen reichen nicht aus, um den Bedarf langfristig zu decken. Weiterhin ist der Modernisierung und Instandsetzung der beiden südlichen Messegebäude notwendig.

5. Leitbild und Entwicklungsziele

5.1. Leitbild

Das Leitbild für die Messeachse lautet:

Das attraktive und moderne Bahnhofsumfeld heißt Gäste in Neumünster willkommen und bietet ihnen einen zentralen Ausgangspunkt für den Besuch der Innenstadt und des gestärkten Messestandorts.

Nach Abschluss der Sanierungsmaßnahme soll das Leitbild zur folgenden Situation geführt haben:

Der Bahnhof ist der zentrale Eingangsbereich, an dem Besuchende der Messestadt Neumünster begrüßt werden. Sie fühlen sich sofort willkommen und erhalten einen Vorgeschmack darauf, was die Stadt zu bieten hat. Sie können sich hier in Ruhe orientieren, mit relevanten Informationen versorgen und andere Verkehrsmittel schnell und unkompliziert erreichen. Das Bahnhofsumfeld ist so attraktiv gestaltet, dass sich Besuchende auch vor der Abreise hier noch gerne aufhalten. Die einzelnen Funktionsbereiche sind so dimensioniert, dass auch an Messetagen oder bei anderen größeren Veranstaltungen ein reibungsloser Reiseverkehr gewährleistet ist und auch Menschen mit Beeinträchtigungen ein entsprechend angepasstes Umfeld zur Verfügung steht.

Für Bewohnerinnen und Bewohner steht der neu gestaltete Bahnhof und das Bahnhofsumfeld für ein modernes und selbstbewusstes Neumünster. Der ehemals rein als Verkehrsknoten wahrgenommene Bereich weist nun eine hohe Aufenthaltsqualität auf und hat ein besseres Image. Durch die Schaffung eines zweiten Eingangs zum Bahnhof und die Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhofs auf die Westseite des Bahnhofs fand eine Entzerrung der ehemals im Konflikt stehenden Verkehre statt. Der neue Bahnhofsvorplatz steht sinnbildlich für die Weiterentwicklung Neumünsters als wirtschaftlich erfolgreiche und die eigenen Geschicke lenkende Stadt.

Die Aufwertung des Bahnhofsbereichs hat dazu geführt, dass auch die angrenzenden Quartiere wieder ihrer ursprünglichen Funktion nachkommen. Die Ladenflächen in den Erdgeschossen wurden so qualifiziert, dass hier kleinere Dienstleistungsbetriebe von der Nähe zum Bahnhof profitieren können und für eine Belebung des öffentlichen Raums sorgen. Nicht zukunftsfähige Flächen wurden in Wohnraum umgewandelt oder mit anderen Flächen zusammengelegt, sodass keine Leerstände mehr zu verzeichnen sind. Insgesamt konnte durch die Modernisierung von Wohn- und Geschäftsgebäuden das Stadtbild aufgewertet und die Wohnqualität gesteigert werden. Dazu beigetragen haben auch die Entsiegelung in den Innenhöfen und die Schaffung von neuen Plätzen im öffentlichen Raum.

In dem Bereich zwischen Bahnhof und Holstenhallen fand eine Konsolidierung im Bereich der Fachmarktmeile statt. Untergenutzte Bereiche und Brachflächen wurden durch Investitionen mit neuen Nutzungen ausgestattet, die überdimensionierten Parkierungsanlagen verkleinert und gestalterisch aufgewertet. Durch eine Qualifizierung der Wegeverbindungen und den neuen Ausgang auf der Westseite des Bahnhofs werden Besuchende vom Bahnhof kommend in Richtung Messe geleitet. Da sie nach kurzer Zeit die Rendsburger Straße als Hauptverkehrsverbindung verlassen und über eine abgetrennte Fußwegeverbindung die Messe erreichen können, gehen viele Besuchende zu Fuß zu den Holstenhallen. Bewohnerinnen und Bewohner nutzen die Verbindung, um ein Stück grünes Neumünster zu erleben.

Die modernisierten Holstenhallen sind nach wie vor der größte Messestandort Schleswig-Holsteins. Durch die Akquirierung von Flächen und die Schaffung von Multifunktionsbereichen ist auch die Durchführung von überregional bedeutsamen Messerveranstaltungen möglich. Für Gäste, die mit dem PKW anreisen, stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Das angrenzende Terminal für den kombinierten Verkehr ist über eine eigene Messeumfahrung zu erreichen und beeinträchtigt mit seinem wachsenden Güterumschlag nicht die

umliegenden Bereiche. Der Lokschuppen hat sich zu einem Ort der Erinnerungskultur entwickelt und ist ein Beispiel dafür, wie sich die Bahnstadt Neumünster seiner Vergangenheit stets bewusst bleibt, aber gleichzeitig die Weichen für ein attraktives und wirtschaftlich erfolgreiches Neumünster rechtzeitig gestellt hat.

5.2. Entwicklungsziele

Aus dem Leitbild ergeben sich die folgenden Entwicklungsziele:

- (1) **Konrad-Adenauer-Platz als repräsentativen Eingang zur Innenstadt aufwerten**
Die Aufenthaltsqualität des Bahnhofsumfelds ist für Gäste und in Neumünster lebende Menschen zu erhöhen, damit diese sich sofort in Neumünster willkommen fühlen, einen ersten Ort der Orientierung haben und sich gerne in diesem Bereich aufhalten und treffen. Der Konrad-Adenauer-Platz ist dabei als repräsentativer Eingang zur Innenstadt zu gestalten, um zu einer positiven Entwicklung des Hauptgeschäftsbereichs beizutragen. Die Umgestaltung des Bahnhofsbereichs hat funktional und gestalterisch Bezug auf den modernisierten Bahnhof zu nehmen. Die Verkehrskonflikte im Bereich des Bahnhofs sind nachhaltig zu lösen und die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit verschiedenen Verkehrsmitteln (Bus, Auto, Rad usw.) jederzeit zu gewährleisten. Der wesentliche Baustein zur Lösung der Verkehrskonflikte am Konrad-Adenauer-Platz ist die Verlagerung des Stadtbusverkehrs des ZOB auf die Westseite des Bahnhofs.
- (2) **Westliches Bahnhofsumfeld funktional stärken, neu ordnen und nachverdichten**
Mit der Verlagerung wesentlicher Teile des ZOB auf die Westseite des Bahnhofs ist die grundlegende Neuordnung der dortigen Flächen verbunden. Damit der ZOB direkt vom Bahnhof erreichbar ist und um die Barrierewirkung des Bahnkörpers zu verringern, soll die bestehende nördliche Personenunterführung des Bahnhofs auf die Westseite durchgebrochen und ein neuer Ausgangs- und Vorplatz auf der Westseite geschaffen werden. Der Zentrale Omnibusbahnhof ist in diesem Zuge so zu qualifizieren, dass aktuelle und zukünftige Anforderungen an den Stadt- und Fernbusverkehr befriedigt werden können. Der Bahnhof ist durch die Deutsche Bahn zu modernisieren und an aktuelle Anforderungen anzupassen. Mit der Neuordnung der Flächen westlich des Bahnhofs soll auch eine Nachverdichtung und Stärkung des Bürostandorts am Bahnhof umgesetzt werden. Über den Abriss und die Herstellung eines Ersatzneubaus oder die umfassende Modernisierung des „Posthochhauses“ ist im Laufe der Sanierung zu entscheiden.
- (3) **Stärkere Berücksichtigung der Belange von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden**
Die Teilbereiche der Messeachse sind für zu Fuß Gehende, auch durch die Schaffung neuer Wegebeziehung, besser miteinander zu verknüpfen. Die Straßenräume sind stärker den Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs anzupassen und überdimensionierte Straßenräume nach Möglichkeit für deren Belange zu nutzen. Insbesondere die Rendsburger Straße als wichtigste Haupteinfallsstraße ist ihrer Bedeutung entsprechend repräsentativer zu gestalten. Bei einer Umgestaltung der Straßenräume sind bestehende Barrieren zu reduzieren. Die Barrierewirkung der Bahnstrecke ist durch die Schaffung eines zusätzlichen Durchstichs der Personenunterführung im Bahnhof zu reduzieren.
- (4) **Stärkere Durchgrünung der Messeachse**
Die Messeachse ist stärker zu durchgrünen. Dies ist sowohl im Bereich der Straßenräume notwendig, als auch durch die Schaffung neuer Grünflächen. Sie sollen von allen Anwohnenden genutzt werden können und durch ihre Ausstattung und Gestaltung umfangreiche Nutzungsanreize bieten.
- (5) **Verringerung der Leerstände**
Die Leerstände insbesondere in den Wohn- und Geschäftsgebäuden sind zu verringern und die Wohnqualität zu erhöhen. Dazu ist – neben einer Aufwertung des öffentlichen Raums – die Bereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer zur Modernisierungs- und Instandsetzung des Gebäudebestands zu erhöhen.

- (6) **Belebung untergenutzter und brachliegender Grundstücke**
Derzeit untergenutzte oder brachliegende Flächen sind wieder in Wert zu setzen und einer der jeweiligen Lage entsprechenden Nutzung zuzuführen.
- (7) **Stärkung der Messe**
Die Messe mit den Holstenhallen ist zu stärken und langfristig mit den benötigten Flächen und Gebäudestrukturen auszustatten.

6. Handlungsschwerpunkte und Empfehlungen

6.1. Thematische Handlungsschwerpunkte

Erneuerung und Herstellung von Straßen und Plätzen

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist derzeit sowohl auf den Plätzen als auch entlang der Verkehrswege gering. Insgesamt muss die Qualität des öffentlichen Raums durch moderne und den Anforderungen angepassten Straßen-, Fußwege- und Platzgestaltungen erhöht werden, um für die in Neumünster lebenden Menschen und Gäste einladend zu wirken. Dabei ist insbesondere die Begrünung der Straßenräume und derzeit stark versiegelten Flächen zu erhöhen.

Der Konrad-Adenauer-Platz mit dem nördlichen Ende des Kuhbergs bzw. südlichen Ende der Rendsburger Straße muss als zentraler Eingangsbereich zur Innenstadt in seiner Funktion gestärkt und durch den Wegfall des Stadtbusverkehrs auf der Ostseite des Bahnhofs vollkommen neu geordnet und gestaltet werden. Im Bereich des derzeitigen ZOB muss eine Neuordnung der Verkehrsflächen stattfinden, nachdem der Stadtbusverkehr auf die Westseite des Bahnhofs verlagert wurde. Der Straßenraum Friedrichstraße mit dem angrenzenden Kreuzungsbereich zur Rendsburger Straße ist der neuen verkehrlichen Belastung durch die ZOB-Verlagerung anzupassen.

Herstellung von Wege- und Grünverbindungen

Bisher dominieren im Untersuchungsgebiet der Messeachse Verkehrsbereiche für den Schienen- und Straßenverkehr. Für zu Fuß Gehende und Radfahrende sind meist nur straßenbegleitende Wege vorgesehen, die in ihrer Gestaltung nicht attraktiv und der Funktionalität eingeschränkt sind. Ziel ist, die bestehenden Wegeverbindungen durch eine Qualitätsoffensive zu attraktiveren und neue Wegeverbindungen für den nicht-motorisierten Verkehr anzulegen. Diese sollen sowohl zu einem angenehmeren Erleben des öffentlichen Raumes, als auch zu einer besseren Verknüpfung der Messe mit dem Bahnhof und der Stadtteile untereinander beitragen. Hierzu gehört auch die bessere Verknüpfung der nordwestlich des Bahnhofs gelegenen Wohnquartiere mit der Innenstadt über die Verlängerung der Personenunterführung im Bahnhof.

Stärkung des Fern-, Nah- und Güterverkehrs

Der Bahnhof mit dem angegliederten Zentralen Omnibusbahnhof ist das wichtigste Drehkreuz des Personennah- und Fernverkehrs in Neumünster und Umgebung. Die räumliche beengte Situation am Bahnhof schränkt das reibungslose Zusammenspiel zwischen Bahn-, Bus-, Rad- und Kfz-Verkehr deutlich ein. Mit der räumlichen Entzerrung der Funktionen und der Verlagerung des ZOB auf die Westseite soll erreicht werden, dass die Verkehrsträger und Verkehrsträgerinnen besser miteinander verknüpft werden können und auch neue Mobilitätskonzepte im Sinne einer nachhaltigen und klimagerechten Stadtentwicklung umgesetzt werden können. Der Bereich Bahnhof/ZOB ist als zentraler Mobilitätshub im Personenverkehr zu stärken. Zu diesem Zweck ist durch die Deutsche Bahn das Empfangsgebäude und die Verkehrsstation des Bahnhofs zu modernisieren und an

zukünftige Verkehrsanforderungen anzupassen. Im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrswende ist dabei auch die Fahrradinfrastruktur (Radwege, Fahrradabstellanlagen etc.) und der ÖPNV zu qualifizieren. Geprüft werden soll auch der Einsatz von neuen Verkehrsmitteln und –angeboten (Car- und Bikesharing; Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge etc.).

Als zentrale Drehscheibe des Warenverkehrs soll das Kombinierte Verkehrsterminal (KV-Terminal) weiter gestärkt werden. Dem Straße-Schiene-Umschlag müssen die notwendigen Flächen zur Verfügung gestellt werden, aber gleichzeitig die Belastung der Straße für Anliegende durch eine erhöhte Verkehrs- und Lärmbelastung vermieden werden.

Leerstände und Modernisierungsbedarfe

Insbesondere in den Ladenflächen in den Erdgeschosszonen im Bereich der Johannisstraße und der unteren Rendsburger Straße sind derzeit Leerstände zu verzeichnen. Diese Leerstände befinden sich dabei meist in Gebäuden, die Modernisierungsbedarfe aufweisen. Um diese Situation zu verbessern, müssen die strukturellen Ursachen für die Leerstände reduziert werden, beispielsweise indem der Gebäudezustand durch Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen aktuellen Anforderungen angepasst wird oder durch geänderte Raumzuschnitte neue Nutzungen gefunden werden können. Diese Maßnahmen sind auch zur dringend notwendigen Erhöhung der Wohnqualität und Stärkung des Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorts in diesem Bereich notwendig. Die Beseitigung der Modernisierungsbedarfe ist auch für die im Besitz der Stadt befindlichen Gebäude in der Friedrichstraße 7-19 („Posthochhaus“) und 24 („AJZ“) geplant.

Handel und Wirtschaft stärken, Brachflächen revitalisieren

Zur Schaffung einer neuen Eingangssituation zur Innenstadt soll der Konrad-Adenauer-Platz erneuert und in seiner Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Von dieser Maßnahme profitieren auch die Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe nicht nur im Bahnhofsumfeld, sondern in der gesamten Neumünsteraner Innenstadt. Mit der Nachverdichtung der Westseite des Bahnhofsumfeldes und der Modernisierung oder dem Ersatzneubau des „Posthochhauses“ wird der Bürostandort am Bahnhof nachhaltig gestärkt.

Das Untersuchungsgebiet ist ein bedeutender Handels- und Wirtschaftsbereich. Der Messestandort bietet lokalen Unternehmen die Möglichkeit, sich einer breiten Fachöffentlichkeit zu präsentieren und die hohen Besuchsfrequenzen sorgen für eine starke Nachfrage im Bereich der angegliederten Dienstleistungen (Hotellerie, Restauration, Messebau etc.). Die Holstenhallen sind aus diesem Grund zu stärken und soweit notwendig baulich zu erweitern. Durch die Ausweitung der verfügbaren Flächen durch neue Parkplatz und Multifunktionsbereiche wird eine Erweiterung der Messe und ein reibungsloser Ablauf der größeren Messeveranstaltungen gewährleistet.

Die Fachmarktmeile an der Rendsburger Straße ist zu stärken, indem Leerstände, untergenutzte Bereiche und nicht ausreichend erschlossene Grundstücke einer neuen Entwicklung zugeführt werden. Insbesondere die Flächen direkt südlich und nördlich der Bahnlinie Neumünster – Heide sind in einer intensivieren Gewerbe- oder Wohnnutzung zuzuführen. Hierbei ist die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer für eine Aktivierung der Flächen zu steigern.

6.2. Räumliche Handlungsschwerpunkte

Bahnhofsbereich mit Konrad-Adenauer-Platz

Durch die Konzentration aller bedeutenden Verkehrsfunktionen auf der Ostseite des Bahnhofs, kommt es in diesem Bereich derzeit zu einer verkehrlichen Überlastung, einer Störung der Abläufe des Zentralen Omnibusbahnhofs und starken Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität. Schlüsselmaßnahme zur Entlastung des östlichen Bahnhofsbereichs ist die Verlagerung des Stadtbusverkehrs auf die wesentliche Seite des Bahnhofs. Ziel der Verlagerung ist eine Reduktion der Verkehrskonflikte zwischen PKW, Bus-, Rad- und Fußverkehr, die Behebung der funktionalen Missstände des ZOB und eine umfassende und qualitätsvolle Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes mit den angrenzenden Straßenräumen. Durch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität soll der Platz seiner eigentlichen Funktion als Bahnhofsvorplatz und Eingang zur Innenstadt wieder nachkommen können.

Im Rahmen des IEK wurde eine verkehrliche Machbarkeitsanalyse in Auftrag geben, um die Verlagerung des ZOB auf seine verkehrlichen und städtebaulichen Implikationen zu prüfen. Der Ergebnisbericht der Machbarkeitsanalyse ist diesem Bericht als Anlage beigefügt. Als wesentliches Ergebnis ist grundlegend festzuhalten, dass eine Verlagerung des ZOB verkehrlich und städtebaulich umsetzbar und dazu geeignet ist, die verkehrlichen und städtebaulichen Missstände im Bereich des Bahnhofsumfelds zu beseitigen bzw. deutlich zu reduzieren.

Im Rahmen der ZOB-Verlagerung werden umfangreiche Ordnungsmaßnahmen sowohl westlich als auch östlich des Bahnhofs notwendig. Eine Schlüsselmaßnahme ist die Verlängerung der derzeit nur nach Osten geöffneten nördlichen Personenunterführung des Bahnhofs bis auf die Westseite und die Schaffung eines zweiten westlichen Bahnhofseingangs in Richtung des neuen ZOB. Eine von der NAH.SH finanzierte Machbarkeitsstudie hat die Herstellung eines derartigen Durchbruchs als realisierbar festgestellt. Ohne den Durchbruch der Unterführung auf die Westseite ist eine Verlagerung des ZOB aus Gründen der zu langen Wegeverbindungen für Reisende nicht sinnvoll umsetzbar und eine bessere Anbindung der nordwestlich des Bahnhofs gelegenen Wohnquartiere nicht möglich. Neben den eigentlichen Arbeiten an der Personenunterführung ist dafür der Abriss des im städtebaulichen Sondervermögens befindlichen Zustellstützpunkts an der Friedrichstraße notwendig. In diesem Zuge soll auch die als städtebaulicher Missstand anzusehende, nicht mehr genutzte und abgängige Postverladerampe rückgebaut werden.

Der neue ZOB soll mit insgesamt ca. 14 Haltestellen und ca. 8 Pausenplätzen ausgestattet sein. Aufgrund der Platzbedarfe soll nur die Verlagerung des Stadtverkehrs mit ca. 10 Haltestellen und ca. 4-5 Pausenplätze auf die Westseite erfolgen. Der Regional- und Überlandverkehr mit ca. 4 Haltestellen und ca. 2-3 Pausenplätzen soll auf der Ostseite des Bahnhofs verbleiben (eine ggf. abweichende Anzahl der Haltestellen und Pausenplätze im Laufe der weiteren Planungsschritte ist möglich). Dafür ist der jetzige ZOB grundlegend um- und rückzubauen und an die Bedarfe des Regionalverkehrs anzupassen. Ein vollständig neuer Busbahnhof an der Friedrichstraße ist für den Stadtbusverkehr zu errichten. Nicht mehr benötigte Überliegerplätze und Warteeinrichtungen auf der Ostseite sollen zu Stellplätzen umgewandelt werden, auf der Westseite wiederum sollen an der Färberstraße neue Überliegerplätze für den Stadtbusverkehr geschaffen werden. Um die Wegezeiten für Fahrgäste, die mit dem Bus aus Richtung Großflecken kommen und zum Bahnhof möchten, nicht zu verlängern, sollen zusätzliche Haltestellen für den Stadtbusverkehr am Konrad-Adenauer-Platz geschaffen werden. Gemeinsam mit dem Regionalverkehr sollen auf der Ostseite die Taxistellplätze verbleiben und die Kiss-and-Ride-Plätze qualifiziert und ausgebaut werden. Dafür ist der auf dem jetzigen Bahnhofsvorplatz gelegene Imbiss abzureißen.

Südlich des neuen westlichen Bahnhofszugangs soll ein Bürogebäude errichtet werden, um eine der Lage gerecht werdende höhere bauliche Verdichtung zu realisieren und den Bürostandort am Bahnhof zu stärken. Über eine weitere Verdichtung auf dem derzeitigen Parkplatz an der Färberstraße ist im weiteren Verlauf des

Sanierungsverfahrens zu entscheiden. In wie fern ein Abriss des „Posthochhauses“ im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes notwendig oder ein Teilabbruch und Modernisierung und Instandsetzung des verbleibenden Bestandsgebäudes ausreichend ist, hängt von der im weiteren Verlauf der Sanierung zu treffenden Entscheidung für eine der vier in der verkehrlichen Machbarkeitsanalyse dargestellten Varianten ab.

Diese Varianten unterscheiden sich grundlegend wie folgt:

- Variante I A: Das „Posthochhaus“ bleibt am jetzigen Standort erhalten, der Anbau wird jedoch in Teilen zurückgebaut um ausreichend Flächen für den neuen ZOB auf der Westseite zu schaffen.
- Variante I B: Wie Variante I A, jedoch wird das Quartier durch eine Überbauung des Parkplatzes an der Färberstraße stärker verdichtet. Um den Wegfall der Parkplätze zu kompensieren, wird unter dem neu zu errichtenden Gebäude eine Tiefgarage errichtet.
- Variante II A: Um eine bessere Erreichbarkeit des ZOB von beiden Personenunterführungen aus zu gewährleisten, wird dieser im Straßenraum der Friedrichstraße weiter nach Südwesten platziert. Zu diesem Zweck muss das „Posthochhaus“ vollständig rückgebaut werden.
- Variante II B: Wie Variante II A, jedoch erfolgt hier analog zu Variante I B eine Überbauung des Parkplatzes an der Färberstraße.

Im Verlauf des Sanierungsverfahren ist seitens der Selbstverwaltung die Entscheidung zu treffen, welche der vorgeschlagenen Varianten weiterverfolgt wird. Ein Verbleib des derzeit in diesem Gebäude untergebrachten Jobcenters im Bahnhofsumfeld wird angestrebt.

Sowohl auf der Ost- als auch der Westseite sollen im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes die Bike-and-Ride Stellplätze ausgebaut werden. Hierfür ist zusätzlich zu der bereits vorhandenen Sammelschließanlage eine größere Anlage an der Kreuzung Friedrichstraße und Rendsburger Straße und eine kleinere Anlage im Bereich des heutigen ZOB vorgesehen. Diese sollen mit weiteren Serviceeinrichtungen und –angeboten ergänzt werden (Reparaturservice, Verleihangebote, Ladepunkte etc.). Vor dem Hintergrund der notwendigen Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund und einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt, ist eine Ausweitung der öffentlichen PKW Parkplätze bspw. in Form von neu zu schaffenden Park-and-Ride Parkplätzen in größerem Umfang nicht vorgesehen. Vielmehr sollen neben dem erwähnten Ausbau der Kiss-and-Ride-Plätze Angebote alternativer Mobilitätsformen gefördert werden (Car- und Bike-Sharing, Mitfahrangebote, nicht liniengebundener Verkehr/on-demand-service etc.) und die bestehende Parkplatzanlage vor dem Posthochhaus qualifiziert werden. Gleichzeitig ist im Zuge der zunehmenden Elektrifizierung des Verkehrs eine ausreichend dimensionierte Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (E-PKW, E-Fahrräder, ggf. E-Busse) vorzuhalten.

Durch die Entzerrung der Verkehrsfunktionen ist schließlich die Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes und die Herstellung eines neuen Bahnhofseingangs mit vorgelagerter Platzfläche von der Rendsburger Straße bis zur Färberstraße auf der Westseite möglich. In Verbindung mit der Herstellung des neuen ZOB auf beiden Seiten des Bahnhofs ist auch die grundlegende Umgestaltung der angrenzenden Straßenräume des Kuhbergs, der Bahnhofstraße, der Friedrichstraße und der Rendsburger Straße notwendig.

Korrespondierend mit der umfangreichen Qualifizierung des ZOB sowie der oben erwähnten zusätzlichen Verkehrsangebote, ist auch eine Erneuerung des Bahnhofs Neumünster durch die DB Netze (Verkehrsstation) bzw. DB Station & Service (Empfangsgebäude) vorgesehen. Da diese Maßnahmen untereinander vielfältige Schnittstellen aufweisen, teilweise in Abhängigkeit zueinanderstehen und Synergieeffekte genutzt werden können, ist beabsichtigt, zwischen der Stadt Neumünster, der DB und dem Land einen städtebaulichen Vertrag zur Gesamtentwicklung des Bahnhofsbereichs abzuschließen.

Baublock Färber-, Friedrich-, Luisen- und Rendsburger Straße

Der Baublock zwischen der Färber-, Friedrich-, Luisen- und Rendsburger Straße ist durch eine fast vollständig geschlossene Blockrandbebauung geprägt. Im weitläufigen Innenbereich bestehen Stellplatz- und Garagenflächen die zu einer hohen Versiegelung beitragen, mehrere Flächen werden derzeit nicht genutzt und liegen brach. Für diesen Baublock sind mögliche Potentiale einer Neuordnung mit anschließender Nachverdichtung zu mobilisieren. Mögliche Nutzungen könnten im Bereich Wohnen oder Hotellerie liegen. Zu diesem Zweck sollen die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Flächen durch private Investierende geschaffen werden. Weiterhin ist in diesem Bereich verstärkt die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer bei der Modernisierung und Instandsetzung der Wohngebäude durch Informationen und individuelle Modernisierungsberatung zu erhöhen.

Das städtische Gebäude Friedrichstraße 24, in dem sich derzeit das Aktion Jugendzentrum (AJZ) befindet, soll nach dem Umzug des Jugendzentrums in das Vicelinviertel modernisiert und instandgesetzt werden. Nach der Modernisierung soll das Gebäude einer öffentlichen Nutzung zugeführt oder veräußert werden.

Die Rendsburger Straße ist im diesem Bereich wesentlich zu erneuern und der Straßenraum neu zu ordnen, um die Aufenthalts- und Nutzungsqualität insbesondere für die Fuß- und Radverkehrsnutzung zu erhöhen.

Flächen entlang der Bahn mit Lokschuppen und KV-Terminal

Die rückwärtigen Flächen entlang der Bahnlinie liegen derzeit größtenteils brach. Die vorhandenen Potentiale als Grünbereiche und Gewerbeflächen werden nicht genutzt.

Um das Potential als Grünbereich zu nutzen und den Bereich auch in der öffentlichen Wahrnehmung stärker in den Vordergrund zu bringen, soll zwischen der Güterstraße und dem Messeareal im Norden des Untersuchungsgebiets eine Grün- und Wegeverbindung geschaffen werden. Sie soll nicht nur eine attraktive Grünachse zwischen Bahnhof und Messe darstellen, sondern durch eine hohe Aufenthaltsqualität auch zum Verweilen einladen. Sport- und Bewegungsangebote sowie eine attraktive Stadtmöblierung sollen eine hohe Nutzungsintensität sicherstellen. Um das Messegebiet stärker mit dem westlichen Teil der Stadt zu verbinden, ist langfristig eine Verlängerung der Wegeverbindung durch eine Überquerung der Bahngleise im Bereich des alten Güterbahnhofs zu überprüfen. Eine Anbindung der Messeachse über das ehemalige Stockguss-Gelände an den Stadtwald in Form einer grünen Wegeverbindung sollte im Rahmen der in diesem Bereich stattfindenden städtebaulichen Planung weiter konkretisiert werden.

Südlich der Güterstraße (bis zum Möbelgeschäft Rendsburger Str. 16) befindet sich ein Gebiet, in dem große Flächen brachliegen oder nur geringfügig genutzt werden, Gewerbegebäude einen hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf aufweisen und Gewerbehallen leer stehen. Dieser Bereich ist einer geordneten baulichen Entwicklung zuzuführen. Private Investierende, die eine einheitliche Entwicklung dieses Bereichs anstreben, werden beispielsweise durch die Anpassung der bestehenden Bauleitplanung unterstützt. Aufgrund der zentralen Lage soll die Fläche als Mischgebiet festgelegt und so auch für die Bereitstellung von Wohnraum qualifiziert werden.

Die Brachflächen zwischen neuer Grünachse und Bahntrasse und der ehemalige Güterbahnhof sollen einer baulichen Entwicklung zugeführt werden. Durch die Lage an der Bahn ist die Entwicklung als Gewerbe- und Dienstleistungsbereich vorgesehen. In dieser Form kann das Fachmarktzentrum an der Rendsburger Straße durch weitere großflächige Fachmärkte oder kleinere Gewerbebetriebe rückwärtig ergänzt werden. Der ehemalige Güterbahnhof als erhaltenswertes Gebäude soll durch die Eigentümerin bzw. den Eigentümer modernisiert und instandgesetzt sowie einer neuen Nutzung zugeführt werden, sobald eine ausreichende Erschließung des Grundstücks sichergestellt ist.

Auf Höhe des Lokschuppens soll ein Multifunktionsplatz geschaffen werden, der an Messetagen als Überlaufstellplatz genutzt und so die derzeit der Messe fehlenden Parkplatzflächen bereitstellen kann. Außerhalb der Nutzung als Parkplatzfläche kann der Platz für überregional bedeutsame Veranstaltungen (größere Zirkusse, Open Air Musikveranstaltungen etc.) genutzt werden, die derzeit noch an der Carlstraße stattfinden.

Der an das KV-Terminal angrenzende Lokschuppen soll als Ort der (Erinnerungs-)Kultur gestärkt werden. Der Lokschuppen ist ein bauliches Denkmal, das an die Eisenbahngeschichte Neumünsters erinnern, Industriekultur erlebbar machen und auch für andere kulturelle Veranstaltungen genutzt werden soll. Um dies zu erreichen, wurde der Lokschuppen mit direkt angrenzenden Gleis- und Freiflächen sowie einem ehemaligen Werkstatt- und Sozialgebäude bereits an eine diesen Zweck verfolgende Stiftung veräußert. Das Werkstatt- und Sozialgebäude wird für eine kulturelle Nutzung an eine andere Stiftung weiterveräußert, um hier u.a. Probenräume einzurichten. In diesem Bereich vorhandene Altlasten sind bei der Entwicklung zu berücksichtigen.

Der Bereich angrenzend an die Max-Johannsen-Brücke wird zunehmend für den kombinierten Verkehrsumschlag verwendet. Um eine weitere verkehrliche Belastung der Rendsburger Straße zu verhindern, muss eine neue Erschließung für das wachsende KV-Terminal gefunden werden. Zu diesem Zweck soll eine Messeumfahrung unterhalb der Max-Johannsen-Brücke in Richtung Max-Eyth-Straße umgesetzt werden. Somit könnte der Schwerlastverkehr vom Kreuzungspunkt Rendsburger Straße / Max-Johannsen-Brücke ferngehalten und dennoch ein reibungsloser Ablauf des kombinierten Verkehrsumschlags gewährleistet werden.

Messeareal

Durch das stetige Wachstum der Messeveranstaltungen an den Holstenhallen entstehen zunehmend Bedarfe sowohl an Ausstellungs- als auch an Parkplatzflächen. Durch den Ankauf der ehemaligen Bundeswehrfläche an der Max-Eyth-Straße hat die Betriebsgesellschaft der Holstenhallen bereits für zusätzlichen Parkraum gesorgt, eine Erweiterung der eigentlichen Ausstellungsfläche ist in diesem Bereich jedoch nicht möglich. Die Fläche kann je nach Entwicklung auch für andere Messe- oder Gewerbebedarfe genutzt werden.

Direkt östlich angrenzend an das Messegelände ist eine Erweiterungsfläche herzustellen, die bei Messeveranstaltungen mit in die Ausstellungsfläche einbezogen oder wahlweise als Parkplatzfläche genutzt werden kann. Die derzeit hier vorhandenen Kleingartenflächen sind dafür freizulegen. Die Erschließung der Fläche geschieht durch die neue Messeumfahrung, die im Rahmen der Erweiterung des KV-Terminals entstehen soll. Die nach der Freilegung verbleibenden Flächen zwischen Messe und KV-Terminal sind einer gewerblichen Nutzung zuzuführen.

Vor den Holstenhallen befindet sich der August-Christian-Horn-Platz. Der Platz ist als Vorplatz und Eingangsbereich zum Messeareal neu zu gestalten, damit er als repräsentative Platzfläche insbesondere an Messetagen stärker als bisher genutzt wird. Um die funktionale und gestalterische Anbindung an die Holstenhallen zu verbessern, ist ein freiraumplanerisches Konzept zu entwickeln und anschließend umzusetzen.

Die beiden südlichen Gebäude der Holstenhallen weisen einen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Um sie langfristig als Messegebäude nutzen zu können, ist diesen Bedarfen nachzukommen.

7. Verfahrensrechtliche Abwägung

7.1. Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit

7.1.1. Substanzschwächen

Das Untersuchungsgebiet weist in weiten Bereichen erhebliche Substanzschwächen nach § 136 Abs. 3 Nr. 1 BauGB auf.

Bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 a):

Insbesondere entlang der Johannisstraße und im Baublock Friedrichstraße, Luisenstraße und Rendsburger Straße sind viele Wohn- und Geschäftsgebäude in einem schlechten oder mittleren Zustand. Dies trifft auch u.a. auf das stadteigene „Posthochhaus“ in der Friedrichstraße zu. Weitere Gebäude mit Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfen verteilen sich über das Gebiet. Es ist davon auszugehen, dass die Wohn- und Arbeitsverhältnisse in einigen dieser Gebäude nicht den aktuellen Standards entsprechen. Gleichfalls sind viele dieser Gebäude städtebaulich bedeutsam oder stehen unter Denkmalschutz. Ein langfristiger Erhalt durch die Instandsetzung und Modernisierung ist daher anzustreben.

Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 e):

Das Untersuchungsgebiet ist geprägt durch eine Vielzahl an Leerständen, untergenutzten Bereichen und Brachflächen. Leerstände sind insbesondere in den Erdgeschosszonen der Wohn- und Geschäftshäuser in Bahnhofsnähe festzustellen, großflächige Leerstände in Einzelhandels- und Dienstleistungsgebäuden im Bereich der Gewerbe und Sonderbauflächen an der Rendsburger Straße.

Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 f):

Durch die Lage an der Bahnstrecke Hamburg-Altona – Kiel Hbf sind weite Teile des Untersuchungsgebiets durch Schienenlärm betroffen. Eine direkte Beeinträchtigung durch den Straßenverkehr besteht für die Bewohnenden der Rendsburger Straße auf Höhe des Rings und in der Nähe des Bahnhofs. Eine indirekte Beeinträchtigung besteht durch Altlasten auf verschiedenen Grundstücken im Untersuchungsgebiet.

Vorhandene Erschließung (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 g):

Die Straßen und Wege weisen Erneuerungsbedarfe und insbesondere im Bereich der Nebenflächen und der Begrünung des Straßenraums erhebliche Umgestaltungsbedarfe auf. Die Gehwege sind nicht durchgehend barrierefrei. Die Plätze und Grünflächen weisen durch die starke Verkehrsbelastung (Konrad-Adenauer-Platz) oder die ungenügende Gestaltung eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Es fehlen Fuß- und Radwege für eine Fortbewegung abseits der Hauptverkehrsstraßen und eine bessere Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtteilen.

Einige Grundstücke und Bereiche sind derzeit nicht ausreichend erschlossen, wodurch eine der Lage angemessene Nutzung nicht realisiert werden kann.

Energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 h):

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Wohn- und Geschäftsgebäude mit Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf unter energetischen Gesichtspunkten nicht den aktuellen Anforderungen genügen und durch eine Modernisierung ein Betrag zur Reduktion des Primärenergiebedarfs umgesetzt werden kann. Durch die großflächigen Park- und Stellplatzflächen ist eine punktuell hohe Versiegelung festzustellen. Insgesamt kann nicht festgestellt werden, dass das Untersuchungsgebiet durch seine Energieeffizienz oder die vorhandenen Versorgungseinrichtungen einen nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz oder zur Klimaanpassung leistet.

7.1.2. Funktionsschwächen

In einigen Bereichen des Untersuchungsgebiets wurden darüber hinaus Funktionsschwächen nach § 136 Abs. 3 Nr. 2 BauGB festgestellt.

Fließender und ruhender Verkehr (§ 136 Abs. 3 Nr. 2 a): Dem Bahnhof und seinem Umfeld kommt für den Nah- und Fernverkehr eine wesentliche Funktion als zentraler Verkehrsknotenpunkt zu, die er derzeit nicht zufriedenstellend erfüllen kann. Durch die Konzentration der Verkehrsfunktionen auf der Ostseite des Bahnhofs entstehen Konflikte zwischen ÖPNV und Individualverkehr, die nur durch eine Entzerrung der Verkehrssituation gelöst werden können. Das starke Kraftverkehrsaufkommen beeinträchtigt zusätzlich die Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofsvorplatz und behindert den Fuß- und Radverkehr.

Wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich (§ 136 Abs. 3 Nr. 2 b): Der Bahnhofsvorplatz und weitere Bereiche entlang des Kuhbergs sind Teil des Hauptgeschäftsbereichs Innenstadt. Für eine Stärkung des Hauptgeschäftsbereichs, die im Einzelhandels- und Zentrenkonzept aus dem Jahr 2016 beschlossen wurde, muss der Bahnhofsbereich und ZOB die Funktion eines Eingangsbereichs zur Innenstadt erfüllen, was derzeit noch nicht der Fall ist. Für den Messestandort muss er die Funktion als Ankunfts- und Umsteigebereich in Richtung Holstenhallen übernehmen, was durch die Verkehrskonflikte in diesem Bereich nur eingeschränkt möglich ist.

Im Einzelhandels- und Zentrenkonzept wurde ebenfalls ein Ausbau des autokundenorientierten Fachmarktstandorts an der Rendsburger Straße festgelegt. Eine teilweise nicht ausreichende Erschließung, leerstehende Gebäude und/oder die Belastung durch Altlasten verhindert eine wirtschaftliche Entwicklung dieser Flächen. Eine Stärkung des Fachmarktstandorts ist für eine Versorgung der in Neumünster und im Verflechtungsbereich lebenden Menschen von Bedeutung.

Im integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Neumünster aus dem Jahr 2006 wurde eine Stärkung des Messestandorts als Aushängeschild der Stadt und als wichtiger Wirtschaftsfaktor beschlossen. Die Messeachse soll als zentraler Grünzug für den Fuß- und Radverkehr eine attraktive Verknüpfung mit der Innenstadt gewährleisten, eine Multifunktionsfläche für große Open-Air-Veranstaltungen bereitstellen und eine optimale Erschließung mit einem attraktiven Eingangsbereich in Form eines Messe-Vorplatzes bereitstellen. Diesen Funktionen ist die Messeachse durch eine fehlende Entwicklung der Brachflächen bisher nicht nachgekommen.

Infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich (§ 136 Abs. 3 Nr. 2 c): Viele soziale Aufgaben, die Versorgung mit Sportplätzen und die Bereitstellung von Einrichtungen des Gemeinbedarfs werden von an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Stadtteilen übernommen. Die Ausstattung mit Grünflächen und Spielplätzen ist derzeit durch die hohen Gestaltungsdefizite der Platzflächen und die mangelhafte Erschließung der an der Bahntrasse liegende Grünbereiche, die im ISEK als zentraler Grünzug qualifiziert werden sollten, nicht ausreichend.

7.2. Behebung der städtebaulichen Missstände durch das Maßnahmenprogramm

7.2.1. Maßnahmen zur wesentlichen Verbesserung des Gebiets

Die Behebung und Minderung der Substanzschwächen soll zu einer wesentlichen Verbesserung des Gebietes führen. Folgende Maßnahmen werden dafür vorgeschlagen:

Bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 a): Um die bauliche Beschaffenheit der Gebäude, Wohnungen und Arbeitsstätten zu verbessern, wird eine Beratung der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer und die Bereitstellung von Städtebauförderungsmitteln für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen vorgeschlagen. Im Rahmen der Modernisierungsberatung sollen die Eigentümerinnen und Eigentümer über mögliche weitere Förderprogramme informiert werden, um auch Teilmodernisierungen durchführen zu können. Zur Sicherung der städtebaulichen Qualität ist mit den Eigentümerinnen und Eigentümern eine Modernisierungs- und Instandsetzungsvereinbarung zu schließen. Ist zu erwarten, dass die Eigentümerinnen oder der Eigentümer nicht imstande sind, die Baumaßnahme zügig und zweckmäßig durchzuführen und eine Modernisierung des Gebäudes im öffentlichen Interesse liegt (bspw. bei Gebäuden mit geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung), sollte die Maßnahme der Stadt obliegen (vgl. § 148 Abs. 1 Nr. 2 und § 164a Abs. 3 S. 2 BauGB).

Ein weiterer Anreiz für private Eigentümerinnen und Eigentümer in ihre Immobilie zu investieren, ist die Aufwertung des öffentlichen Raums und des Wohnumfeldes. Durch diese weiter unten aufgeführten Maßnahmen wird den Eigentümerinnen und Eigentümern signalisiert, dass sich eine private Investition langfristig auszahlen wird, da sich das Gebiet nachhaltig positiv entwickeln wird. Darüber hinaus ist eine enge Zusammenarbeit mit Wohnungsunternehmen anzustreben, für die eine Modernisierung der Bestände einfacher umzusetzen ist als für private Eigentümerinnen und Eigentümer. So kann auch den anderen Eigentümerinnen und Eigentümern beispielhaft aufgezeigt werden, wie eine Modernisierung und Instandsetzung ggf. mit Fördermitteln durchgeführt werden kann.

Die bauliche Beschaffenheit von Gebäude im Eigentum der Stadt wird durch Neubau- oder Modernisierungsmaßnahmen verbessert.

Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 e): Zur Verringerung der Leerstände in den Erdgeschosszonen der Wohn- und Geschäftshäuser in Bahnhofsnähe (Johannisstraße, Rendsburger Straße) wird die Modernisierung- und Instandsetzung der Gebäude sowie eine Aufwertung der angrenzenden öffentlichen Räume beitragen. Die Baulücken in den Wohnbauflächen und gemischten Bauflächen sollen, wenn notwendig unter Anwendung des § 176 Abs. 2 BauGB, durch die Eigentümerinnen und Eigentümer bebaut werden.

Im Bereich der Gewerbe- und Sonderbauflächen entlang der Rendsburger Straße ist durch Neuordnungen, die Erschließung bisher nicht ausreichend erschlossener Grundstücke und die Beseitigung von Altlasten eine Erhöhung der Nutzungsintensität der Grundstücke zu erwirken.

Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 f): Die starke Belastung der Bewohnerinnen und Bewohner durch den Schienenlärm ist zu reduzieren. Zu diesem Zweck hat der Bund Ende der 1990er Jahre das Investitionsprogramm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ ins Leben gerufen. Möglich ist eine Lärmreduzierung sowohl durch den Bau von Lärmschutzwänden, als auch durch passive Maßnahmen an den durch Lärm betroffenen Gebäuden. Für die Stadt Neumünster ist eine Erstellung schalltechnischer Gutachten als vorbereitende Maßnahme in den nächsten Jahren durch die

Deutsche Bahn AG geplant. Anwohnende, die durch Straßenlärm betroffen sind, sind über entsprechende Modernisierungsmöglichkeiten (Schallschutzfenster) zu informieren.

Im Rahmen der Verlagerung des ZOB ist im Verlauf des Sanierungsverfahren zu prüfen, ob Maßnahmen zum Schutz der Anwohnenden vor einer zunehmenden Lärmbelastung zu ergreifen sind. Gleichwohl spricht die langfristig geplante Umstellung vieler Bus-Flotten auf Elektromobilität eher gegen einen signifikanten, durch den Busverkehr initiierten Lärm-Zuwachs.

Eine Beseitigung von Altlasten auf städtischen Flächen ist anlassbezogen durchzuführen.

Vorhandene Erschließung (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 g): Eine Erneuerung der Straße, Wege und Plätze ist für die Bereiche vorgesehen, die Gestaltungsbedarfe und/oder Barrieren aufweisen. Eine durchgehende Begrünung der Nebenflächen und die Schaffung einer zusätzlichen Fuß- und Radwegeverbindung als Grün- und Wegeverbindung in Nord-Süd-Richtung führt zu einer besseren Erschließung der Flächen an der Bahntrasse sowie einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Biodiversität.

Grundstücke, die bisher brachlagen oder untergenutzt waren, sollen durch neue Straßen und Wege erschlossen werden. Dies gilt insbesondere für die Brachflächen an den Gewerbe- und Sonderstandorten entlang der Rendsburger Straße.

Energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung (§ 136 Abs. 3 Nr. 1 h): Im Bereich der energetischen Beschaffenheit der Wohn- und Geschäftsgebäude wird die Modernisierung zu einer Reduktion des Wärmeverbrauchs führen und somit einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Für die großflächigen Gewerbe- und Einzelhandelsgebäude ist eine individuelle Berechnung von Einsparmöglichkeiten und der Gewinnung regenerativer Energien notwendig. Dafür ist eine enge Zusammenarbeit mit der Klimaschutzmanagerin der Stadt Neumünster erforderlich.

7.2.2. Maßnahmen zur wesentlichen Umgestaltung des Gebiets

Die Behebung und Minderung der Funktionsschwächen soll zu einer wesentlichen Umgestaltung des Gebietes führen. Folgende Maßnahmen werden dafür vorgeschlagen:

Fließender und ruhender Verkehr (§ 136 Abs. 3 Nr. 2 a): Die Verkehrskonflikte um den Bahnhofsbereich sollen durch eine umfassende Neu- und Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes behoben werden. Die Verlagerung des Stadtbusverkehrs auf die Westseite führt zu einer erheblichen Verkehrsreduktion am Konrad-Adenauer-Platz und erlaubt eine bessere Vereinbarkeit zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr sowie eine Optimierung der Umsteigebeziehungen. Die durchgeführte verkehrliche Machbarkeitsanalyse hat die Machbarkeit der Verlagerung und Neuordnung bekräftigt.

Wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich (§ 136 Abs. 3 Nr. 2 b): Die oben genannte Aufwertung des Bahnhofsumfeldes soll zu einer Attraktivierung des Bahnhofsvorplatzes als repräsentativer Eingangsbereich zur Innenstadt führen und Gäste des Oberzentrums Neumünster empfangen. Er unterstützt damit die wirtschaftliche Entwicklung des Hauptgeschäftsbereichs Innenstadt und der angrenzenden, zum Teil leerstehenden, Ladenflächen. Messegäste können über den neuen westlichen Ausgang direkt über die neu zu schaffende Grün- und Wegeverbindung oder den ÖPNV zu den Holstenhallen gelangen.

Durch die Nachverdichtung auf den Flächen westlich des Bahnhofs soll eine Stärkung des Büro- und Wirtschaftsstandorts im Bahnhofsumfeld erreicht werden.

Der Fachmarktstandort Rendsburger Straße wird durch die Revitalisierung und Erschließung derzeit brachliegender Flächen gestärkt. Die dadurch mögliche Ansiedlung von neuen Fachmärkten und die Wiedernutzung leerstehender Immobilien führt zu einer besseren Versorgung der in der Stadt und in dem Verflechtungsraum lebenden Menschen mit nicht-zentrenrelevanten Gütern.

Die im ISEK vorgesehene Qualifizierung des zentralen Grünzugs zwischen Rendsburger Straße und Bahntrasse soll durch die Anlage einer Grün- und Wegeverbindung und die Errichtung eines Multifunktionsplatzes erreicht werden. Die Messe wird durch die Bereitstellung von Ausstellungs- und Parkplatzflächen langfristig gestärkt.

Infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich (§ 136 Abs. 3 Nr. 2 c): Eine Stärkung der Ausstattung mit Grünflächen geschieht durch die oben genannte Entwicklung des Grünzugs an der Bahn und die Erhöhung der Begrünung der Straßen und Plätze. Bestehende Plätze werden umgestaltet oder im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs am Bahnhofsumfeld neu geschaffen.

7.3. Durchführbarkeit der Sanierung

7.3.1. Abwägung der Verfahrensart und der Abgrenzung des Sanierungsgebiets

Es wird vorgeschlagen, für einen Teil des Untersuchungsgebiets ein Sanierungsgebiet im umfassenden Verfahren nach § 142 BauGB per Satzung zu beschließen. Für das Gebiet wird auf Grund des Maßnahmenumfangs vorgeschlagen, die Dauer der Umsetzung auf voraussichtlich 15 Jahre zu begrenzen und im Bedarfsfall diese Frist durch Beschluss zu verlängern (vgl. § 142 Abs.3 S.3).

Eine Festlegung des Sanierungsgebiets in einem Teil des Untersuchungsgebiets ergibt sich aus einer zügigen und zweckmäßigen Durchführung der Sanierungsmaßnahme (vgl. §142 Abs. 1 S. 2 BauGB) und aus den begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen der Stadt. Aus Sicht des großen öffentlichen Interesses an einer Behebung der funktionellen Missstände im Bereich des Bahnhofs, sollte diesem räumlichen Schwerpunkt Vorrang eingeräumt werden.

„Bahnhofsbereich“ - Sanierungsgebiet im umfassenden Verfahren nach § 142 BauGB:

Für den Bereich zwischen Kieler Straße, Kuhberg, Bahnhofstraße, Hinter der Bahn, Färberstraße, Luisenstraße, Rendsburger Straße bis zur Einmündung Carlstraße– im Folgenden „Bahnhofsbereich“ genannt – wird vorgeschlagen, ein Sanierungsgebiet im umfassenden Verfahren nach § 142 BauGB per Satzung zu beschließen.

Für diesen Bereich konnte dargelegt werden, dass sich sowohl Substanz- als auch Funktionsschwächen überlagern. Zur Behebung dieser städtebaulichen Missstände wurden Maßnahmen zur wesentlichen Verbesserung und Umgestaltung des Gebiets dargelegt. Die Stadt hat somit die Möglichkeit, in diesem Gebiet eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchzuführen und den Bereich als förmliches Sanierungsgebiet festzulegen.

Bei der Durchführung der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen ist in diesem Bereich damit zu rechnen, dass es sanierungsbedingt zu einem Anstieg der Bodenpreise kommen wird. Die Aufwertung des Bahnhofsbereichs mit einer umfangreichen Neugestaltung und Attraktivierung der Platzflächen, die Herstellung des neuen Zentralen Omnibusbahnhofs, die Reduktion der Verkehrskonflikte und die intensivere Nutzung im Baublock Friedrich-,

Luisen-, Färber und Rendsburger Straße werden wahrscheinlich dazu führen. Es kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass ein Anstieg der Bodenpreise zu einer Erschwerung der Sanierung führen wird.

Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften nach § 152 ff. BauGB ist daher voraussichtlich für eine Durchführung der Sanierung erforderlich. Ein Ausschluss und eine Festsetzung im vereinfachten Verfahren würde die Sanierung in diesem Bereich zumindest voraussichtlich erschweren.

Restliches Untersuchungsgebiet:

Für das restliche Untersuchungsgebiet wird trotz der vorhandenen Substanz- und Funktionsschwächen vorerst von einer Festlegung als Sanierungsgebiet abgeraten. Die derzeit zu beobachtenden privaten Investitionen der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern, der Betriebsgesellschaft der Messehallen und des KV-Terminals lassen erwarten, dass in weiten Teilen des Untersuchungsgebiets eine geordnete und zügige Umsetzung der städtebaulichen Ziele ohne den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln oder des besonderen Städtebaurechts stattfinden wird. Sollte sich in den nächsten Jahren zeigen, dass die zum jetzigen Zeitpunkt erwartete positive Entwicklung im restlichen Untersuchungsgebiet ausbleibt, ist die Erweiterung des Sanierungsgebiets zu prüfen.

7.3.2. Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen und der öffentlichen Aufgabenträger

Zur Sicherstellung der Mitwirkungsbereitschaft wurden bereits frühzeitig während des Beginns der Vorbereitung der Sanierungsmaßnahme die Öffentlichkeit und die von der Sanierung Betroffenen in das Verfahren einbezogen.

Insbesondere betroffen ist im Gebiet „Bahnhofsumfeld“ die Deutsche Bahn AG als Eigentümerin und Betreiberin des Bahnhofs. Die Stadt steht seit 2019 in sehr engem Kontakt mit der DB AG, um eine koordinierte Attraktivierung des Bahnhofsumfelds voranzutreiben. Dabei hat sich gezeigt, dass die DB AG ein sehr ernstzunehmendes Interesse an der Aufwertung der eigenen Flächen und auch der angrenzenden städtischen Bereiche hat. Im Rahmen der Sanierungsmaßnahme ist die DB AG auch durch eine finanzielle Beteiligung in Form der Modernisierung des Empfangsgebäudes und der Verkehrsstation zu einer Mitwirkung bereit. Es ist geplant, entsprechende Regelungen hierzu vertraglich zwischen der Stadt und DB AG festzuhalten.

Die privaten Eigentümerinnen und Eigentümern im Gebiet wurden durch Informations- und Beteiligungsveranstaltungen an der Aufstellung des integrierten Entwicklungskonzepts beteiligt und werden im Laufe des Verfahrens durch Beratung bei der Modernisierungs- und Instandsetzung der eigenen Immobilien sowie durch eine aktive Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit in das Sanierungsverfahren einbezogen.

Die öffentlichen Aufgabenträger und Aufgabenträgerinnen wurden im Rahmen der Beteiligung der Träger und Trägerinnen öffentlicher Belange sowie der Beteiligung der Fachämter der Stadt Neumünster informiert und an der Erstellung des Entwicklungskonzepts beteiligt. Von dem mit der Durchführung der Sanierungsmaßnahme federführend betreuten Fachdienst Stadtplanung wird innerhalb der Stadtverwaltung eine Mitwirkung der weiteren Fachämter im Laufe des Verfahrens sichergestellt.

7.3.3. Kommunalpolitische Durchsetzbarkeit und Verwaltungskraft

Die Selbstverwaltung der Stadt hat sich mehrfach zur Umsetzung des Stadtumbaus im Untersuchungsgebiet bekannt. Mit der Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2012 (0913/2008/DS) und der Erweiterung des Untersuchungsgebiets im Jahr 2016 (0788/2013/DS) wurden die rechtlichen Grundlagen gelegt.

Aus Eigenmitteln der Stadt Neumünster und zum Teil aus Städtebauförderungsmitteln wurden bereits im Jahr 2005 die Flächen der Post in der Friedrichstr. 7-19 erworben, um eine Umgestaltung dieses wichtigen Bereichs zu einem späteren Zeitpunkt zu ermöglichen. Im Jahr 2017 hat die Stadt eine 30 Hektar große Fläche vom Bahn-Immobilienentwickler Aurelis erworben, um auch im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets handlungsfähig zu sein. Seitens der stadt-eigenen Betriebsgesellschaft wurden die Holstenhallen unter Einsatz von Fördermitteln umfassend saniert und erweitert.

Die Stadt Neumünster hat sich somit schon vor Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen durch umfangreiche Investitionen zu den Zielen der Entwicklung der Messeachse bekannt. Der Stadtverwaltung sind durch ihre Erfahrung in der Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen unter Einsatz von Städtebauförderungsmitteln der Programme Stadtumbau West, Soziale Stadt, Sozialer Zusammenhalt und Sanierung und Entwicklung die (förder-)rechtlichen Grundlagen des besonderen Städtebaurechts und der Städtebauförderung des Landes Schleswig-Holstein bekannt. Entspricht notwendige Personalkapazitäten werden in der Verwaltung für die zügige und zweckmäßige Umsetzung der Maßnahme zur Verfügung gestellt. Auch aus Gründen der insgesamt begrenzten Personalkapazitäten innerhalb der Verwaltung wird jedoch empfohlen, zuerst nur für ein Teil des Untersuchungsgebiet ein Sanierungsgebiet festzusetzen.

Dabei wird die Verwaltung durch die BIG Städtebau GmbH als treuhänderische Sanierungsträgerin bei der Durchführung städtebaulicher Maßnahmen im Bereich der Messeachse unterstützt. Ein entsprechender Trägervertrag aus dem Jahr 2009 liegt vor.

7.4. Nachteilige Auswirkungen und öffentliches Interesse

Für das vorgeschlagene Sanierungsgebiet kann davon ausgegangen werden, dass die von der Sanierung ausgelösten nachteiligen Auswirkungen für betroffene Bewohnerinnen und Bewohner, Eigentümerinnen und Eigentümer und im Gebiet arbeitende Menschen gering ausfallen werden.

Dadurch, dass kein Abriss von Wohngebäuden vorgeschlagen wird und bei einer Modernisierung und Instandsetzung von Wohngebäuden entsprechende finanzielle Hilfen beim Umzug etc. zur Verfügung gestellt werden, sind keine direkten negativen Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der von der Sanierung Betroffenen im Rahmen von notwendigen Umzügen zu erwarten. Auf Grundlage der im Vergleich zu anderen Städten und Regionen geringen Mietpreise¹⁵ von 5,50 bis 8 €/m² (nettokalt) im Bereich der Messeachse ist weiterhin nicht davon auszugehen, dass eine Modernisierung von Wohnungen zu einem Mietpreisanstieg führt, der von einem Großteil der bisherigen Bewohnenden nicht tragbar wäre.

Den geringen nachteiligen Auswirkungen auf die Betroffenen steht ein erhebliches öffentliches Interesse entgegen, das Untersuchungsgebiet entsprechend der vorgeschlagenen Planung zu entwickeln. Insbesondere die Aufwertung des Bahnhofs(-umfelds), die Reduktion der Verkehrskonflikte in diesem Bereich und die Schaffung neuer Grün- und Wegeverbindungen führen zu einer deutlich besseren Erschließungssituation, die dem Großteil der Bürgerinnen und Bürger zugutekommen. Die Stärkung der Messe, des Bürostandorts und der damit verbundenen Arbeitsplätze stellt für die Öffentlichkeit ein hohes wirtschaftliches Interesse dar. Die Intensivierung nach Art und Maß der baulichen Nutzung auf bisher untergenutzten und brachliegenden Grundstücken ist auch im Sinne einer Innenverdichtung und den damit einhergehenden positiven Einflüssen auf die Reduktion der Flächenversiegelung und einer nachhaltigen Auslastung bestehender Infrastrukturen von öffentlichem Interesse. Die Modernisierung und Instandsetzung der städtebaulich erhaltenswerten baulichen Anlagen hat eine Bewahrung des baulichen Erbes zur Folge, die auch zu einer Stärkung des Images des Standorts beiträgt.

¹⁵ Datengrundlage Immobilienscout24

8. Umsetzungskonzept

8.1. Maßnahmenkatalog

Im Folgenden werden die zur Behebung der Funktions- und Substanzschwächen als zielführend erachtete Maßnahmen aufgeführt. Eine Einteilung erfolgt in Maßnahmen der Vorbereitung, der Durchführung und der Abwicklung. Es werden nur die Maßnahmen detailliert aufgeführt, die sich im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet „Bahnhofsbereich“ befinden.

Im Folgenden sind die Maßnahmen einzeln beschrieben und den jeweiligen Aufgabenträgern und Aufgabenträgerinnen zugeordnet.

Maßnahmen der Vorbereitung

Maßnahme 1	
Vorbereitende Untersuchungen	
Maßnahmenart	Vorbereitung
Maßnahmenbeschreibung	Gemäß § 141 BauGB hat die Gemeinde vor der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets die vorbereitenden Untersuchungen durchzuführen oder zu veranlassen. Sie sind erforderlich, um Beurteilungsunterlagen über die Notwendigkeit der Sanierung zu gewinnen, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 2	
Fortschreibung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (IEK)	
Maßnahmenart	Vorbereitung
Maßnahmenbeschreibung	Aufbauend auf der Bestandserhebung wird ein integriertes Entwicklungskonzept (IEK) erarbeitet, das im Detail die Entwicklungsziele und Handlungsfelder, Schwerpunkte und einzelne Maßnahmenvorschläge umfasst. Ein Umsetzungskonzept und eine verfahrensrechtliche Abwägung sind ebenfalls Bestandteil des IEK. Die enthaltenen Schwerpunkte und Maßnahmen sollen nach den Erfordernissen des Monitoring regelmäßig fortgeschrieben werden.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 3	
Verkehrsplanerische Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld	
Maßnahmenart	Vorbereitung
Maßnahmenbeschreibung	Die Neuordnung des Bahnhofsumfelds mit der Verlagerung von Teilen des Zentralen Omnibusbahnhofs (siehe Maßnahme 18) auf die Westseite des Hauptbahnhofs musste im Hinblick auf die verkehrlichen und städtebaulichen Auswirkungen untersucht werden. Die Ergebnisse der als Maßnahme vorgezogenen Machbarkeitsstudie wurden in der Erstellung des IEK berücksichtigt.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 4	
Anpassung des Flächennutzungsplans	
Maßnahmenart	Vorbereitung
Maßnahmenbeschreibung	Im Zuge der Anpassung der Bebauungspläne ist im Bereich des Bahnhofs der bestehende Flächennutzungsplan zu ändern.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 5	
Anpassung der Bebauungspläne Nr. 16 und 104	
Maßnahmenart	Vorbereitung
Maßnahmenbeschreibung	Eine Anpassung ist für die Umgestaltung des östlichen und westlichen Bahnhofsbereichs notwendig.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 6	Bebauungsplan Blockinnenbereich zwischen Friedrich-, Färber- und Luisenstraße und Rendsburger Straße
Maßnahmenart	Vorbereitung
Maßnahmenbeschreibung	Erstellung eines Bebauungsplanes zur Neuordnung und Innenverdichtung des Baublocks.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahmen der Durchführung – Grunderwerbe / Umzüge / Freilegungen / Altlastensanierungen

Maßnahme 7	Erwerb Betriebsgebäude SWN Bahnhofstraße 30
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Zur Neuordnung der Bahnhofstraße muss das Grundstück Bahnhofstraße 30 (Flurst. 564, Gemarkung Neumünster -6494, Flur 30) erworben werden.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 8	Umzug von Bewohnenden und Betrieben „Posthochhaus“ Friedrichstr. 7-19
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Sollte das „Posthochhaus“ in der Friedrichstr. 7-19 abgerissen oder umfassend modernisiert werden, wird ggf. ein (temporärer) Umzug des in den Gebäuden ansässigen Jobcenters notwendig.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 9	(Teil-)Abbruch „Posthochhaus“ Friedrichstr. 7-19
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Im Rahmen der verkehrlichen Machbarkeitsanalyse wurden verschiedene Varianten einer ZOB-Neuordnung geprüft. Bei der Umsetzung der Varianten II A oder II B müsste das „Posthochhaus“ vollständig zurückgebaut werden. Bei Umsetzung der Varianten I A oder I B ist ein Teilrückbau des Gebäudes notwendig.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 10	Abbruch Zustellstützpunkt (ZSP) Friedrichstraße 7-19
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Der im Treuhandvermögen befindliche Post-Zustellstützpunkt (ZSP) muss für die Erweiterung der Personenunterführung Nord abgebrochen werden.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 11	Abbruch Postverladerampe
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Die nicht mehr genutzte abgängige Postverladerampe auf Höhe des Zustellstützpunkts stellt einen städtebaulichen Missstand dar und ist abzubrechen.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 12		Abbruch Imbiss auf Konrad-Adenauer-Platz	
Maßnahmenart	Durchführung		
Maßnahmenbeschreibung	Für die Neugestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes muss der auf dem Platz befindliche Imbiss abgebrochen werden.		
Zuständigkeit	Stadt Neumünster		

Maßnahme 13		Altlastensanierung Konrad-Adenauer-Platz	
Maßnahmenart	Durchführung		
Maßnahmenbeschreibung	Im Bereich des Konrad-Adenauer-Platzes ist eine erhebliche Verunreinigung im Grundwasser durch chlorierte Kohlenwasserstoffe bekannt. Sofern für eine Umgestaltung dieses Bereichs notwendig, muss eine Sanierung der hier vorhandenen Altlasten erfolgen.		
Zuständigkeit	Stadt Neumünster		

Maßnahme 14		Abbruch Betriebsgebäude SWN Bahnhofstraße 30	
Maßnahmenart	Durchführung		
Maßnahmenbeschreibung	Im Zuge der Neuordnung des ZOB auf der Ostseite ist das Betriebsgebäude der SWN im Bereich der jetzigen Überliegerplätze abzubauen.		
Zuständigkeit	Stadt Neumünster		

Maßnahme 15		Abbruch Bestands-ZOB	
Maßnahmenart	Durchführung		
Maßnahmenbeschreibung	Im Zuge der Verlagerung des Stadtbusverkehrs auf die Westseite des Bahnhofs, sind die Gebäude (Überdachungen) des bestehenden ZOB auf der Ostseite zu entfernen.		
Zuständigkeit	Stadt Neumünster		

Maßnahmen der Durchführung – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen westliches Bahnhofsumfeld

Maßnahme 16		Erweiterung Personenunterführung Nord	
Maßnahmenart	Durchführung		
Maßnahmenbeschreibung	Schlüsselmaßnahme für die Verlagerung des Stadtbusverkehrs auf die Westseite des Bahnhofs und die bessere Anbindung der nordwestlich der Friedrichstraße gelegenen Wohnquartiere ist die Verlängerung der im Bereich des Bahnhofs liegenden Personenunterführung Nord. Sie soll bis auf die Westseite durchgestochen und dort aufgeweitet werden, um zusätzliche Pavillons für die Versorgung der Reisenden bereitzustellen.		
Zuständigkeit	Stadt Neumünster		

Maßnahme 17		Herstellung westlicher ZOB (Stadtbusverkehr)	
Maßnahmenart	Durchführung		
Maßnahmenbeschreibung	An der Friedrichstraße ist der neue westliche Teil des ZOB für den Stadtbusverkehr zu schaffen. Er soll ca. 10 Haltestellen und 4 - 5 Pausenplätze umfassen und in Rondell-Form errichtet werden. Weitere Konkretisierungen sind der angefügten Machbarkeitsanalyse zu entnehmen.		
Zuständigkeit	Stadt Neumünster		

Maßnahme 18	Herstellung westlicher Bahnhofsvorplatz
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	An der Friedrichstraße ist der neue westliche Eingangsbereich zum Bahnhof zu schaffen. Der neue westliche Vorplatz soll als Verbindungselement den ZOB mit dem neuen Bahnhofszugang West, den neuen und bestehenden Bike+Ride-Anlagen und dem Parkplatz an der Färberstraße verbinden und bis zur südlichen Personenunterführung reichen.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 19	Erneuerung Friedrichstraße
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Die Friedrichstraße ist durch die Aufnahme des Stadtbusverkehrs und der zu erwartenden zunehmenden Rad- und Fußverkehre auf die neuen verkehrlichen Anforderungen anzupassen und entsprechend des neu herzustellenden westlichen Bahnhofsvorplatzes neu zu gestalten.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 20	Neubau Bike+Ride-Anlage Friedrichstraße
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	An der Kreuzung Rendsburger Straße / Friedrichstraße ist die Errichtung einer neuen Bike+Ride-Anlage vorgesehen. Neben der Bereitstellung von überdachten und gesicherten Stellplätzen sollen auch weitere Angebote (bspw. Reparaturservice, E-Ladeinfrastruktur) geschaffen werden.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 21	Neuordnung des Parkplatzes an der Färberstraße („Postparkplatz“)
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Durch die Verlagerung des Stadtbusverkehrs auf die Westseite des Bahnhofs, sind auch hier die für den Busbetrieb notwendigen Pausenplätze anzusiedeln. Zu diesem Zweck ist der Parkplatz an der Färberstraße vor dem „Posthochhaus“ neu zu ordnen, um die Pausenplätze zu erweitern und in der Gestaltung an den neu hergestellten westlichen Bahnhofsvorplatz anzupassen.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahmen der Durchführung – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen östliches Bahnhofsumfeld

Maßnahme 22	Herstellung östlicher ZOB (Regional- und Fernverkehr)
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	An der Bahnhofstraße ist der neue östliche Teil des ZOB für den Fern- und Regionalbusverkehr zu schaffen. Er soll ca. 4 Haltestellen und 2 - 3 Pausenplätze umfassen. Die Haltestellen sind beidseitig der Bahnhofstraße auf Höhe des Konrad-Adenauer-Platzes vorgesehen. Die Pausenplätze werden straßenbegleitend gegenüber der südlichen Personenunterführung angeordnet.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 23	Umgestaltung Konrad-Adenauer-Platz
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Im Zuge der verkehrlichen Neuordnung und der Verlagerung des Stadtbusverkehrs auf die Westseite des Bahnhofs, ist der Konrad-Adenauer-Platz zu einem repräsentativen Eingangsplatz umzugestalten.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 24	Neugestaltung Bahnhofstraße
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Im Zuge der Verlagerung des Stadtbusverkehrs auf die Westseite des Bahnhofs kommt dem Straßenraum der Bahnhofstraße eine gewandelte Bedeutung zu. Die bisherige Ausrichtung auf die vollständige Abwicklung der ZOB-Funktionen entfällt. Mit der Neugestaltung soll die Aufenthaltsqualität gestärkt und auf die neue verkehrliche Funktion der Bike+Ride-Anlage eingegangen werden.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 25	Neubau Bike+Ride-Anlage Bahnhofstraße
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	In der Bahnhofstraße im Bereich der südlichen Personenunterführung ist die Errichtung einer neuen Bike+Ride-Anlage vorgesehen. In wie fern an diesem Standort neben überdachten Stellplätzen weitere Dienstleistungen bereitgestellt werden sollen, ist im weiteren Verlauf der Sanierung zu konkretisieren.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahmen der Durchführung – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen restliches Sanierungsgebiet

Maßnahme 26	Erneuerung Johannisstraße und Mittelstraße
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Die Johannisstraße und die Mittelstraße weisen einen mittleren Erneuerungsbedarf auf. Insbesondere zur Stärkung/Wiederbelebung der an diesen Straßen befindlichen Dienstleistungs- und Ladenflächen in den Erdgeschosszonen ist eine gestalterische Aufwertung der Nebenflächen notwendig.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 27	Erneuerung Rendsburger Straße (zw. Luisenstraße und Kuhberg)
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Die Rendsburger Straße im Bereich zwischen Luisenstraße und Kieler Straße weist einen hohen Erneuerungs- und Umgestaltungsbedarf auf. Insbesondere im Bereich der Bahnunterführung ist zu prüfen, in wie fern eine gestalterische Aufwertung der Nebenflächen möglich ist. Durch die Verlagerung des Stadtbusverkehrs in die Friedrichstraße und der Herstellung einer neuen Bike+Ride-Anlage an der Kreuzung Rendsburger Straße / Friedrichstraße ist der dortige Verkehrsknotenpunkt auf die neuen Anforderungen des gesteigerten Bus-, Rad- und Fußverkehrs anzupassen.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 28	Erneuerung Kuhberg (zw. Rendsburger Straße und Kieler Straße)
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Die Straße Kuhberg ist von der Rendsburger Straße bis zur Kieler Straße umfassend neu zu gestalten. Der Straßenraum ist mit Bezug auf den als Eingangsbereich zur Innenstadt konzipierten Konrad-Adenauer-Platz neu zu gestalten und soll gleichzeitig neue Bushaltestellen für die aus Richtung Süden kommenden Stadtbuslinien aufnehmen.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 29	Umgestaltung Platz „Eisenbahner Ehrenmal“
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Der vor dem Gebäude Rendsburger Str. 6-10 gelegene Platz mit einem Ehrenmal für die im Ersten Weltkrieg gefallenen Eisenbahner weist derzeit eine geringe Aufenthaltsqualität auf und wird nicht genutzt. Eine Qualifizierung dieses Bereichs kann die Präsenz im öffentlichen Bewusstsein erhöhen.
Zuständigkeit	Private/-r Eigentümer/-in

Maßnahme 30	Instandsetzung „Eisenbahner Ehrenmal“
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Das Ehrenmal weist bauliche Schäden insb. im Sockelbereich auf.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahmen der Durchführung – Baumaßnahmen

Maßnahme 31	Sanierung Gebäude Dritter mit hohem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet finden 18 Gebäude, die einen hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf aufweisen. Eine Modernisierung der Gebäude ist dem Grunde nach anteilig mit Mitteln der Städtebauförderung möglich, sofern keine anderen Fördermittel zur Verfügung stehen.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 32	Sanierung Gebäude Dritter mit mittlerem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet finden sich 33 Gebäude, die einen mittleren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf aufweisen. Eine Modernisierung der Gebäude ist dem Grunde nach anteilig mit Mitteln der Städtebauförderung möglich, sofern keine anderen Fördermittel zur Verfügung stehen.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 33	Modernisierung und Instandsetzung Friedrichstraße 24 (AJZ)
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Das im Eigentum der Stadt Neumünster befindliche Gebäude Friedrichstraße 24 ist für eine private Nutzung zu modernisieren und instand zu setzen.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 34	Modernisierung und Instandsetzung „Posthochhaus“ – Friedrichstraße 7-19
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Das im Eigentum der Stadt Neumünster befindliche Gebäude Friedrichstraße 7-19 („Posthochhaus“) ist für eine öffentliche Nutzung zu modernisieren und instand zu setzen.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 35	Modernisierung und Erweiterung Bahnhof Neumünster
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Die Deutsche Bahn AG plant bis zum Jahr 2030 die Verkehrsstation und das Empfangsgebäude umzubauen und zu modernisieren.
Zuständigkeit	Deutsche Bahn AG (DB Netz und DB Station & Service)

Maßnahme 36	Neubau Bürogebäude
Maßnahmenart	Durchführung
Maßnahmenbeschreibung	Südlich des neuen Bahnhofseingangs auf der Westseite des Bahnhofs ist ein neues Bürogebäude zu errichten. Je nach weiterer Konkretisierung der Sanierungsziele wird eine weitere Nachverdichtung durch ein weiteres Bürogebäude im Bereich des derzeitigen Parkplatzes an der Färberstraße angestrebt.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster oder private Investition

Maßnahmen der Abwicklung

Maßnahme 37	Sanierungsträger/-in
Maßnahmenart	Abwicklung
Maßnahmenbeschreibung	Für die Umsetzung der Sanierungsziele bedarf es einer kontinuierlichen Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung über den gesamten Zeitraum. Dafür wird ein Sanierungsträger/-in gem. § 158 und § 159 BauGB gebunden.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 38	Beteiligung, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Maßnahmenart	Abwicklung
Maßnahmenbeschreibung	Für den Erfolg der Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme bedarf es in der Vorbereitung und in der Durchführung einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

Maßnahme 39	Netzwerk Dienstleistung und Einzelhandel am Bahnhof
Maßnahmenart	Abwicklung
Maßnahmenbeschreibung	Um die Leerstände in den Erdgeschosszonen im Bahnhofsumfeld zu verringern, ist eine Beratung der Eigentümerinnen und Eigentümer vorgesehen.
Zuständigkeit	Stadt Neumünster

8.2. Kosten- und Finanzierungsübersicht

Kostenübersicht in T€

Kostenarten	Maßnahme Nr.	Kosten- und Finanzierungsübersicht in T€										
		Kosten insgesamt	Fördersatz StBauFR 15	mögliche StBauFM	davon B/L	davon Eigenmittel	Fördersatz GVFG/RegG	GVFG/RegG Förderung	zusätzliche Eigenmittel	andere Kosten	Trägerschaft dieser Kosten	
B 1	Maßnahmen der Vorbereitung											
B 1.1	Vorbereitende Untersuchungen und integriertes Entwicklungskonzept	1,2	67	100%	67	45	22	0%	0	0	0	
B 1.1	Verkehrsplanerische Machbarkeitsstudie Bahnhofsumfeld	3	60	100%	60	40	20	0%	0	0	0	
B 1.1.	Anpassung des Flächennutzungsplans	4	10	100%	10	7	3	0%	0	0	0	
B 1.1.	Anpassung der Bebauungspläne Nr. 16 und 104	5	35	100%	35	23	12	0%	0	0	0	
B 1.1.	Bebauungsplan Blockinnenbereich zwischen Friedrich-, Färber- und Luisenstraße und Rendsburger Straße	6	15	100%	15	10	5	0%	0	0	0	
	Kosten der Vorbereitung gesamt		187		187	125	62		0	0	0	
B 2	Maßnahmen der Durchführung											
B 2.1	Ordnungsmaßnahmen											
B 2.1.1	Erwerb Betriebsgebäude SWN Bahnhofstr. 30	7	80	100%	80	53	27	0%	0	0	0	
B 2.1.3	Umzug von Bewohnenden und Betrieben - Friedrichstr. 7-19	8	70	100%	70	47	23	0%	0	0	0	
B 2.1.4	(Teil-)Abbruch „Posthochhaus“ Friedrichstr. 7-19	9	305	100%	305	203	102	0%	0	0	0	
B 2.1.4	Abbruch Zustellstützpunkt (ZSP) Friedrichstraße 7-19	10	205	100%	205	137	68	0%	0	0	0	
B 2.1.4	Abbruch Postverladerampe	11	43	100%	43	29	14	0%	0	0	0	
B 2.1.4	Abbruch Imbiss auf Konrad-Adenauer-Platz	12	7	100%	7	5	2	0%	0	0	0	
B 2.1.4	Altlastensanierung Konrad-Adenauer-Platz	13	200	100%	200	133	67	0%	0	0	0	
B 2.1.4	Abbruch Betriebsgebäude Bahnhofstraße 30	14	6	100%	6	4	2	0%	0	0	0	
B 2.1.4	Abbruch Bestands-ZOB	15	14	100%	14	9	5	0%	0	0		
B 2.1.6	Erweiterung Personenunterführung Nord	16	3.700	0%	0	0	0	75%	2.775	925	0	
B 2.1.6	Herstellung westlicher ZOB (Stadtbusverkehr)	17	2.441	0%	0	0	0	75%	1.831	610	0	
B 2.1.6	Herstellung westlicher Bahnhofsvorplatz	18	1.172	100%	1.172	781	391	0%	0	0	0	

Kostenarten		Maßnahme Nr.	Kosten- und Finanzierungsübersicht in T€									
			Kosten insgesamt	Fördersatz StBauFR 15	mögliche StBauFM	davon B/L	davon Eigenmittel	Fördersatz GVFG/RegG	GVFG/RegG Förderung	zusätzliche Eigenmittel	andere Kosten	Trägerschaft dieser Kosten
B 2.1.6	Erneuerung Friedrichstraße	19	570	100%	570	380	190	0%	0	0	0	
B 2.1.6	Neubau Bike+Ride-Anlage Friedrichstraße	20	1.354	0%	0	0	0	75%	1.016	339	0	
B 2.1.6	Neuordnung des Parkplatzes an der Färberstraße („Postparkplatz“)	21	192	100%	149	99	50	0%	0	9	34	BMVI (E-Ladesäulen)
B 2.1.6	Herstellung östlicher ZOB (Regional- und Fernverkehr)	22	418	0%	0	0	0	75%	314	105	0	
B 2.1.6	Umgestaltung Konrad-Adenauer-Platz	23	744	100%	744	496	248	0%	0	0	0	
B 2.1.6	Neugestaltung Bahnhofstraße	24	1.145	100%	1.145	763	382	0%	0	0	0	
B 2.1.6	Neubau Bike+Ride-Anlage Bahnhofstraße	25	994	0%	0	0	0	75%	746	249	0	
B 2.1.6	Erneuerung Johannisstraße und Mittelstraße	26	195	100%	195	130	65	0%	0	0	0	
B 2.1.6	Erneuerung Rendsburger Straße (zw. Luisenstraße und Kuhberg)	27	825	100%	825	550	275	0%	0	0	0	
B 2.1.6	Erneuerung Kuhberg (zw. Rendsburger Straße und Kieler Straße)	28	675	100%	675	450	225	0%	0	0	0	
B 2.1.6	Umgestaltung Platz „Eisenbahner Ehrenmal“	29	138	0%	0	0	0	0%	0	0	138	Privat
B 2.1.6	Instandsetzung „Eisenbahner Ehrenmal“	30	5	100%	5	3	2	0%	0	0	0	
	Kosten der Ordnungsmaßnahmen gesamt		15.498		6.410	4.273	2.137		6.680	2.236	172	
B 2.2	Baumaßnahmen											
B 2.2.1	Sanierung Gebäude Dritter mit hohem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf	31	450	100%	450	300	150	0%	0	0	0	
B 2.2.1	Sanierung Gebäude Dritter mit mittlerem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf	32	825	100%	825	550	275	0%	0	0	0	
B 2.2.2	Sanierung Friedrichstraße 24 (AJZ)	33	300	100%	300	200	100	0%	0	0	0	
B 2.2.2	Modernisierung und Instandsetzung „Posthochhaus“ – Friedrichstraße 7-19	34	13.370	33%	4.412	2.941	1.471	0%	0	8.958	0	
B 2.2.2	Modernisierung und Erweiterung Bahnhof Neumünster	35	n. a.	0%	0	0	0	0%	0	0	0	DB AG

Kostenarten	Maßnahme Nr.	Kosten- und Finanzierungsübersicht in T€										
		Kosten insgesamt	Fördersatz StBauFR 15	mögliche StBauFM	davon B/L	davon Eigenmittel	Fördersatz GVFG/RegG	GVFG/RegG Förderung	zusätzliche Eigenmittel	andere Kosten	Trägerschaft dieser Kosten	
-	Neubau Bürogebäude	36	n. a.	0%	0	0	0	0%	0	0	0	
	Kosten der Baumaßnahmen gesamt		14.945		5.987	3.991	1.996		0	8.958	0	
B 3	Maßnahmen der Abwicklung											
B 3.1	Sanierungsträgerinnen und -träger	37	2.250	50%	1.125	750	375			1.125		
B 3.5	Öffentlichkeitsarbeit	38	150	50%	75	50	25			75		
B 3.5	Netzwerk Dienstleistung und Einzelhandel am Bahnhof	39	0	50%	0	0	0			0		
	Kosten der Abwicklung gesamt		2.400		1.200	800	400		0	1.200	0	
	Gesamtkosten		33.030		13.784	9.189	4.595		6.680	12.394	172	

Hinweis: Die Kostenübersicht basiert auf der Annahme, dass das „Posthochhaus“ in der Friedrichstraße 7-19 in Teilen abgerissen und der verbleibende Gebäudeteil umfassend modernisiert wird (Variante I A der Machbarkeitsanalyse Bahnhofsumfeld). Bei dem vollständigen Abriss und der Errichtung eines Ersatzneubaus unter Berücksichtigung der Flächenbedarfe des ZOB (Variante II A) würden sich folgende Änderungen ergeben:

Kostenarten	Maßnahme Nr.	Kosten- und Finanzierungsübersicht in T€										
		Kosten insgesamt	Fördersatz StBauFR 15	mögliche StBauFM	davon B/L	davon Eigenmittel	Fördersatz GVFG/RegG	GVFG/RegG Förderung	zusätzliche Eigenmittel	andere zu finanzierende Kosten	Trägerschaft	
B 2.1.4	(Teil-)Abbruch „Posthochhaus“ Friedrichstr. 7-19	9	930	100%	930	620	310	0%	0	0	0	
B 2.2.2	Modernisierung und Instandsetzung „Posthochhaus“ – Friedrichstraße 7-19	34	Maßnahme entfällt und wird ersetzt durch nachfolgende Maßnahme									
	Herstellung Ersatzneubau für "Posthochhaus" - Friedrichstraße 7-19	34	20.277	0%	0	0	0	0%	0	20.277	0	
	Gesamtkosten		40.562		9.997	6.664	3.332		6.680	23.713	172	
	Differenz Gesamtkosten		+7.532	0	-3.787	-2.525	-1.262	0	0	+11.319	0	

Einnahmenübersicht in T€

Einnahmeart	Einnahmen	Summe
Maßnahme bedingte Einnahmen		877
Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB (Schätzwert)* n. n.	705	
sonstige Mittel Dritter **	172	
Eigenmittel und Zuwendungen		32.152
Eigenmittel der Kommune	16.753	
Städtebauförderungsmittel (Bundes- und Landesanteil)	8.719	
GVFG/RegG - Mittel	6.680	
	Gesamt	33.030
<p>*Angenommene Wertsteigerung der Grundstücke im Sanierungsgebiet</p> <p>** Dient nur der vollständigen Darstellung der Finanzierungsübersicht der Gesamtkosten. Mittel werden nicht auf das Treuhandkonto gezahlt.</p>		

8.3. Monitoring

Im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts wurden für die „Messeachse“ Entwicklungsziele aufgestellt. Zur Konkretisierung der Entwicklungsziele wurden thematische Handlungsfelder und räumliche Handlungsschwerpunkte abgeleitet und daraus einzelne Maßnahmen entwickelt. Das durchzuführende Monitoring ist eine Kontrollinstanz, mit der überprüft werden kann, ob die abgeleiteten Maßnahmen erstens durchgeführt wurden und zweitens dazu geeignet sind, die Entwicklungsziele zu erreichen und damit die städtebaulichen Missstände und Mängel zu beseitigen.

Das Monitoring beschränkt sich dabei auf die Maßnahmen und Entwicklungsziele, die sich räumlich auf das vorgeschlagene Sanierungsgebiet beziehen.

Das Monitoring besitzt laut Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 2015, A 5.6.4 (1)) neben der oben beschriebenen Controllingfunktion, die hier als Zwischenevaluation bezeichnet wird, auch eine Steuerungsfunktion. Durch die regelmäßige Auswertung der gewonnenen Daten und den Abgleich mit den Sollwerten bzw. zu erwartenden Tendenzen kann bei Bedarf rechtzeitig die städtebauliche Planung im Rahmen eines Controllings angepasst werden.

Die im Zuge des Monitoringprozesses zu erhebenden Daten müssen als durchgehende Zeitreihe auf kleinräumiger Ebene fortgeschrieben und ausgewertet werden. Dazu werden zu einem festen Stichtag jeden Jahres eine Erhebung nach gleicher Methodik und gleichen räumlichen Zuschnitten durchgeführt und die Ergebnisse inhaltlich interpretiert. Die Auswahl der dafür notwendigen Indikatoren erfolgt nach den Maßstäben der Reliabilität, Validität und Objektivität. Das heißt, dass die zu erhebenden Indikatoren zuverlässig reproduzierbare und nicht zufällige Ergebnisse liefern (Reliabilität), in diesem Fall inhaltlich dazu geeignet sind, eine Erreichung der Entwicklungsziele und Programmfortschritte zu messen (Validität) und im weitesten Sinne unabhängig von den Personen sind, welche die Werte erheben und interpretieren (Objektivität).

Der hier vorgeschlagene Monitoringprozess besteht aus zwei Komponenten. Die erste Komponente erfasst als Monitoring der Umsetzung den Grad der Durchführung von zentralen Maßnahmen oder Maßnahmentypen in den einzelnen Handlungsfeldern. Die zweite Komponente überprüft als Monitoring der Zielerreichung, inwieweit mit den bestehenden Maßnahmen, Handlungsfeldern und Handlungsschwerpunkten die Entwicklungsziele erreicht werden konnten und ob eine Anpassung der städtebaulichen Planung notwendig ist.

Monitoring der Umsetzung

Im Monitoring der Umsetzung werden aus den Handlungsfeldern „Erneuerung und Herstellung von Straßen und Plätzen“, „Herstellung von Wege- und Grünverbindungen“, „Stärkung des Fern-, Nah- und Güterverkehrs“, „Leerstände und Modernisierungsbedarfe“ sowie „Handel und Wirtschaft stärken, Brachflächen revitalisieren“ zentrale Schlüsselmaßnahmen und Maßnahmentypen ausgewählt, die von großer Bedeutung sind bzw. stellvertretend für das jeweilige Handlungsfeld stehen. Die einzelnen Indikatoren werden durchnummeriert und dem jeweiligen Handlungsfeld zugeordnet. Unter Datenquelle ist die Institution vermerkt, welche den entsprechenden Indikator zum festgelegten Stichtag erhebt.

Damit das Monitoring der Umsetzung als Controllinginstrument eingesetzt werden kann, muss vor Beginn der städtebaulichen Gesamtmaßnahme mit den beteiligten Akteuren festgelegt werden, bei welchem Indikator wann welche Werte zu erreichen sind. Werden die gesetzten Zielmarken nicht erreicht, muss erörtert werden, aus welchen Gründen die gesetzten Ziele nicht erreicht wurden. Sofern eine Zielerreichung unter den bestehenden Rahmenbedingungen auch zukünftig nicht möglich ist, muss eine Anpassung der Monitoringrichtwerte vorgenommen werden.

Nr.	Handlungsfeld	Indikator	Datenquelle
1	Erneuerung und Herstellung von Straßen und Plätzen	Fläche neu geschaffener oder erneuerter Straßen, Wege oder Plätze	Stadt/ Sanierungsträger/-in
2	Herstellung von Wege- und Grünverbindungen	Herstellung eines Bahnhofstunnels und Schaffung eines neuen Eingangs auf der Westseite zur besseren Verbindung der östlichen und westlichen Bahnhofseite.	Stadt/ Sanierungsträger/-in
3	Stärkung des Fern-, Nah- und Güterverkehrs	Verlagerung des Stadtbusverkehrs auf die Westseite des Bahnhofs.	Stadt/ Sanierungsträger/-in
4	Stärkung des Fern-, Nah- und Güterverkehrs	Modernisierung und Erweiterung des Bahnhofs Neumünster	Stadt/ Sanierungsträger/-in /DB AG
5	Leerstände und Modernisierungsbedarfe	Anzahl genehmigter Modernisierungsmaßnahmen	Stadt/ Sanierungsträger/-in
6	Leerstände und Modernisierungsbedarfe	Anzahl durchgeführter Modernisierungsberatungen	Stadt/ Sanierungsträger/-in
7	Handel und Wirtschaft stärken, Brachflächen revitalisieren	Erneuerung und Aufwertung Konrad-Adenauer-Platz zur Stärkung der Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in der Innenstadt durch eine neue Eingangssituation	Stadt/ Sanierungsträger/-in

Monitoring der Zielerreichung

Im Monitoring der Zielerreichung werden den Entwicklungszielen („Bahnhofsvorplatz als repräsentativen Eingang zur Innenstadt aufwerten“, „Lösen der Verkehrskonflikte am Bahnhof“, „Stärkere Berücksichtigung der Belange von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden“, „Stärkere Durchgrünung der Messeachse“, „Verringerung der Leerstände“, „Belebung untergenutzter und brachliegender Grundstücke“, „Stärkung der Messe“) Indikatoren zugeordnet, deren Entwicklung eine Aussage über die Erreichung des jeweiligen Entwicklungsziels gibt. Um die Interpretation im Sinne der objektiven Analyse zu vereinheitlichen, werden in der Spalte „Interpretation/Bewertung“ die indikatorspezifischen Bewertungsmaßstäbe festgelegt.

Nr.	Entwicklungsziel	Indikator	Interpretation/Bewertung	Datenquelle
8	Bahnhofsvorplatz als repräsentativen Eingang zur Innenstadt aufwerten	Wahrgenommene Qualität der Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten (2), der gastronomischen Angebote (3) und der Orientierungsmöglichkeiten (3) mit Schulnoten und Kurzprotokoll	(+) neue Nutzungen mit Außengastronomie, erleichterte Orientierung der Reisenden, erhöhte Aufenthaltsqualität durch zeitgemäße Stadtmöblierung, Reduktion des fließenden Verkehrs (o) Stagnation auf aktuellem Niveau (-) Wegfall von Nutzungsanreizen, Rückgang der Qualität der angebotenen Nutzungen	Sanierungsträger/in
9	Lösen der Verkehrskonflikte am Bahnhof	Einschätzung des Verkehrsbetriebs zur aktuellen Situation am Konrad-Adenauer-Platz	(+) Rückgang der Verkehrskonflikte (o) Stagnation auf aktuellem Niveau (-) Anstieg der Verkehrskonflikte	SWN/ Busbetriebe
10	Stärkere Berücksichtigung der Belange von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden	Begehung und Befahrung aller Straßen im Sanierungsgebiet mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß; Benotung der Nutzungsqualität mit Schulnoten	(+) Verbesserte Durchschnittsnote aller Straßen (o) Stagnierende Durchschnittsnote (+/- 0,5) (-) schlechtere Durchschnittsnote	Sanierungsträger/in
11	Stärkere Durchgrünung der Messeachse	Entsiegelte/Versiegelte Fläche in m² im Sanierungsgebiet	(+) Rückgang der versiegelten Flächen (o) Stagnation der versiegelten Flächen (-) Anstieg der versiegelten Flächen	Stadt
12	Verringerung der Leerstände	Leerstehende Ladenflächen in den Erdgeschosszonen des Kuhbergs, der Johannisstraße, der Friedrichstraße und der Rendsburger Straße	(+) Anstieg (o) Stagnation (-) Abnahme	Eigene Beobachtung Sanierungsträger/in/Stadt
13	Verringerung der Leerstände	Durchgeführte private Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen (in Wohneinheiten)	(+) Wurden durchgeführt bzw. befinden sich in der Durchführung (o) Beratungen haben stattgefunden, ohne vertragliche Verpflichtungen herbeizuführen (-) Weder Modernisierungsberatungen	Stadt (Sanierungsrechtliche Genehmigungen)

			noch durchgeführte Modernisierungen	
14	Belebung untergenutzter oder brachliegender Grundstücke	Revitalisierte untergenutzte oder brachliegende Flächen	(+) Flächen wurden nachverdichtet bzw. befinden sich in der Nachverdichtung (o) Beratungen haben stattgefunden, ohne vertragliche Verpflichtungen herbeizuführen (-) Weder Beratungen noch durchgeführte Nachverdichtungen	Stadt (Sanierungsrechtliche Genehmigungen)
15	Stärkung der Messe	Anzahl der Gäste und Veranstaltungen in den Holstenhallen	(+) Anstieg (o) Stagnation (-) Abnahme	Betriebsgesellschaft der Holstenhallen

Pläne:

- 1 Untersuchungsgebiet
- 2 Teilräume
- 3 Gebäudetypen
- 4 Gebäudealter
- 5 Geschossigkeit
- 6 Denkmalschutz
- 7 Modernisierungs- und Instandhaltungsbedarf
- 8 Nutzungsstrukturen
- 9 Leerstände
- 10 Freiraumnutzung
- 11 Verkehrsinfrastruktur
- 12 Zustand der Verkehrswege
- 13 Eigentumsverhältnisse
- 14 Missstände und Risiken
- 15 Stärken und Potentiale
- 16 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
- 17 Maßnahmenplan
- 18 Abgrenzung Sanierungsgebiet

Vorbereitende Untersuchungen
mit Integriertem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept

"Messeachse"

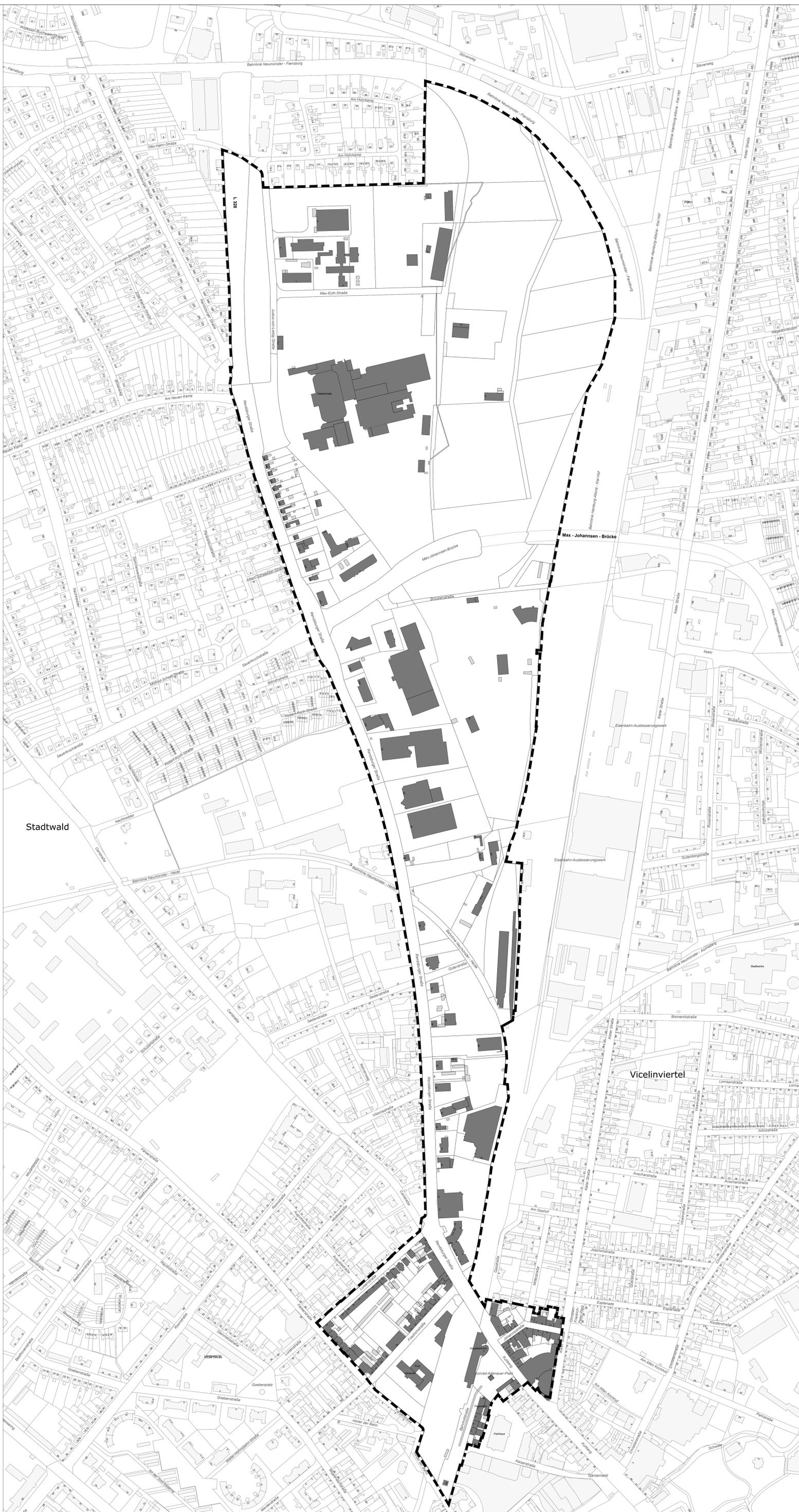
Plan 1
Untersuchungsgebiet

Stand Juni 2021

Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67 ha)
-  Gebäude
-  Nebengebäude

N:\VB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_1_Untersuchungsgebiet.DWG



Vorbereitende Untersuchungen
mit Integriertem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept

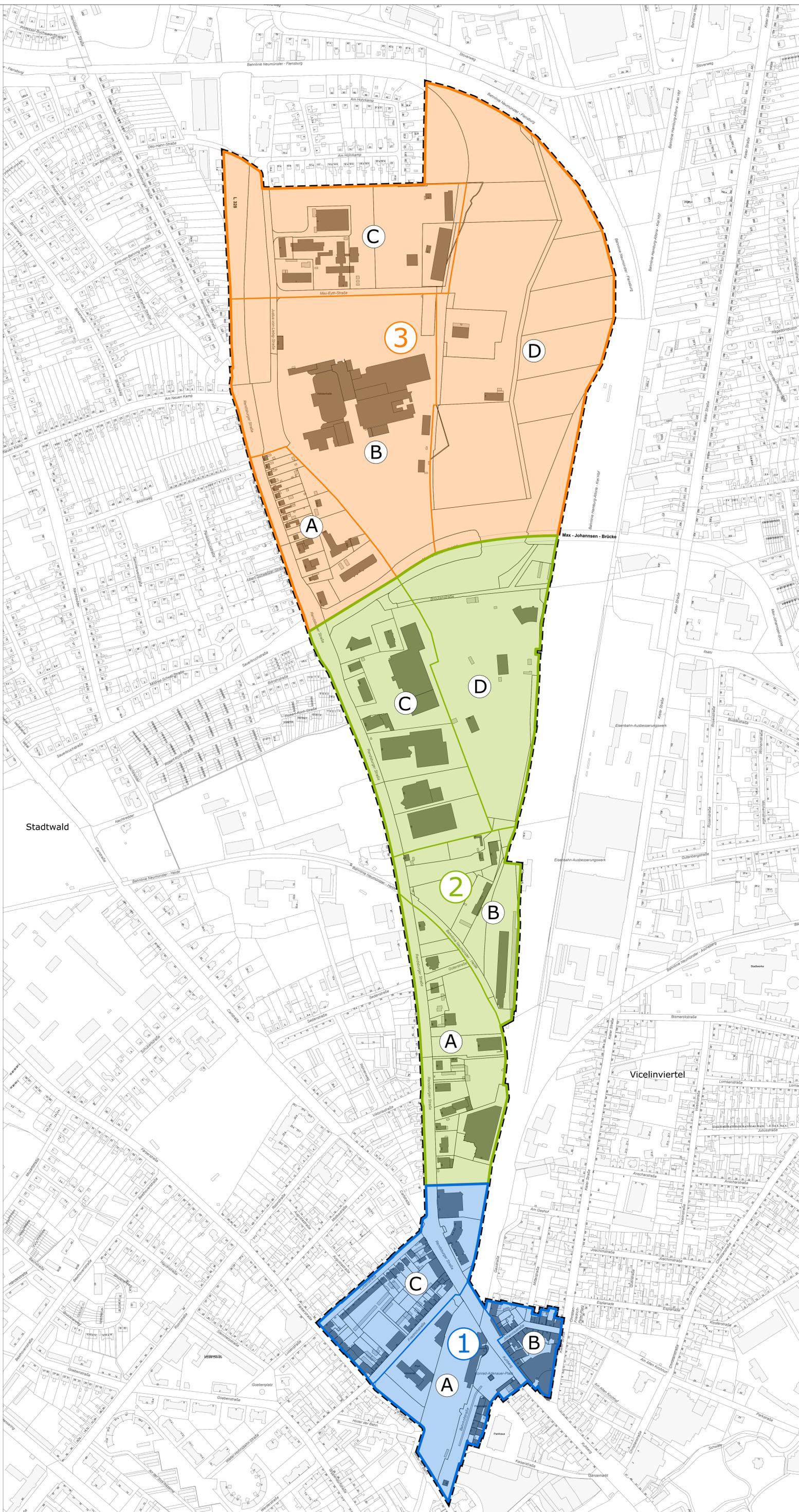
"Messeachse"

Plan 2
Teilräume

Stand Juni 2021

Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67 ha)
-  Gebäude
-  Nebengebäude
- Teilräume 1 - 3
-  Block
-  Grenze Teilraum 1
-  Grenze Teilraum 2
-  Grenze Teilraum 3



N:\FB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-55_Messeachse\2021_10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_2_Teilräume.DWG

Vorbereitende Untersuchungen
mit Integriertem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept

"Messeachse"

Plan 3
Gebäudetypen

Stand Juni 2021

Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67 ha)
-  Ein- und Zweifamilienhaus
-  Mehrfamilienhaus
-  Wohn- und Geschäftshaus
-  Dienstleistungs- / Gewerbe- /
Einzelhandelsgebäude
-  Sondergebäude
-  Nebengebäude



N:\FB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_3_Gebäudetypen.DWG

Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67 ha)
-  vor 1880
-  1880 - 1919
-  1920 - 1933
-  1934 - 1959
-  1960 - 1979
-  1980 - 2017
-  Nebengebäude und rückwärtige Gebäude



N:\FB\IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-55_Messeachse\2021_10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_4_Gebäudealter.DWG

Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet (Größe ca. 95,67 ha)
-  I
-  II
-  III
-  IV
-  V
-  VI
-  VIII
-  Nebengebäude und rückwärtige Gebäude

N:\FB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_5_Geschossigkeit.DWG



		Stadtplanung / Stadtentwicklung	
Stadtbau West Vorbereitende Untersuchungen Messeachse			Maßstab: im Original 1:2500
Plan 5: Geschossigkeit			
bearbeitet: 30.06.2021 geändert: 02.11.2021	E. Candan c. neumann	Neumünster, den 02.11.2021 i.A.	
<small>Datengrundlage ALKIS, 2020 Herausgeber: LVerGeo (Landesamt für Vermessung und Geo-Informationen)</small>			

Vorbereitende Untersuchungen
mit Integriertem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept

"Messeachse"

Plan 6
Denkmalschutz

Stand Oktober 2021

Legende

 Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67 ha)

 Gebäude

 Nebengebäude

Denkmalschutz

 bauliche Anlage

 Mehrheit von baulichen Anlagen
(Ensembles, Platzbilder)

ohne besonderen Denkmalwert

 erhaltenswerte Bauten

N:\FB IVFD 61\Eig Dateien\C. Neumann\2 PLAN\6 Messeachse\4b Denkmale\2021_Plan_6 Denkmalschutz_Infrastruktur.DWG



Vorbereitende Untersuchungen
mit Integriertem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept

"Messeachse"

Plan 7
Modernisierungs- und Instand-
setzungsbedarf der Gebäude

Stand Juni 2021

Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67 ha)
-  niedriger Instandsetzungsbedarf
-  mittlerer Instandsetzungsbedarf
-  hoher Instandsetzungsbedarf



N:\FB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_7_Modernisierungs- und Instands...DWG

Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem Städtebaulichen Entwicklungskonzept

"Messeachse"

Plan 8 Nutzungsstrukturen

Stand Juni 2021

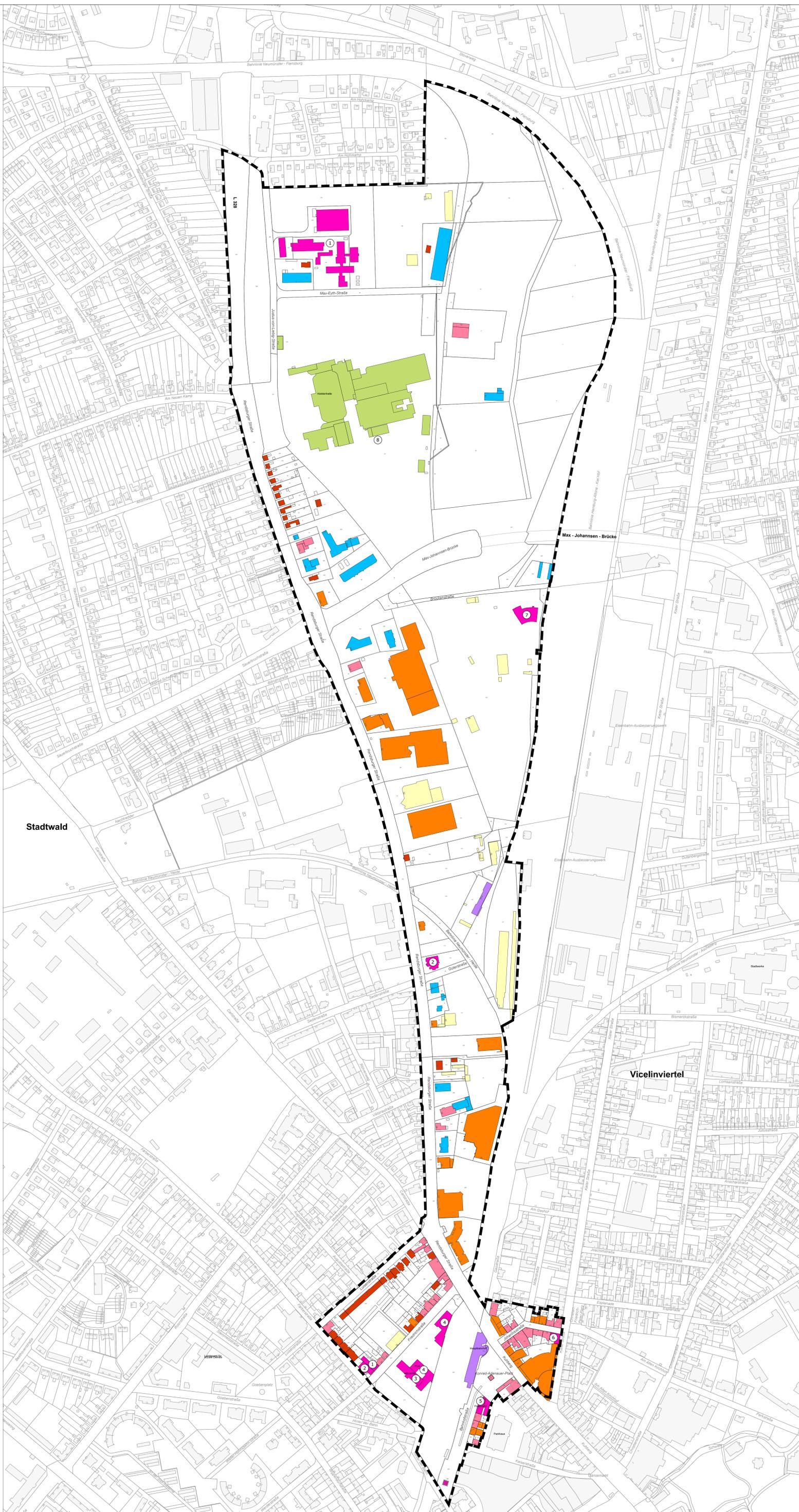
Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet (Größe ca. 95,67 ha)
-  Wohnen
-  Einzelhandel / Dienstleistung
-  Gewerbe
-  Gewerbe / Einzelhandel / Wohnen im Obergeschoss
-  Messe / Veranstaltungen
-  Bahn
-  Gemeinbedarf/soziale Einrichtung
-  Leerstand
-  Gebäude
-  Nebengebäude

Gemeinbedarfseinrichtungen

- ① Aktion Jugendzentrum (AJZ)
- ② Religionseinrichtungen
- ③ Dienstleistungszentrum / Jobcenter
- ④ Deutsche Post
- ⑤ Finanzamt
- ⑥ Safety Villa
- ⑦ Kulturlokschuppen
- ⑧ Messe

N:\FB IV\FD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-55_Messeachse\2021_10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_8_Nutzungsstruktur_Gebäude.DWG



Vorbereitende Untersuchungen
mit Integriertem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept

"Messeachse"

Plan 9
Leerstände

Stand Juni 2021

Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67 ha)
-  Vollständiger Leerstand
-  Teilweise Leerstand
-  Brachfläche
-  Gebäude
-  Nebengebäude



N:\FB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_9_Leerstände.DWG

Vorbereitende Untersuchungen
mit Integriertem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept

"Messeachse"

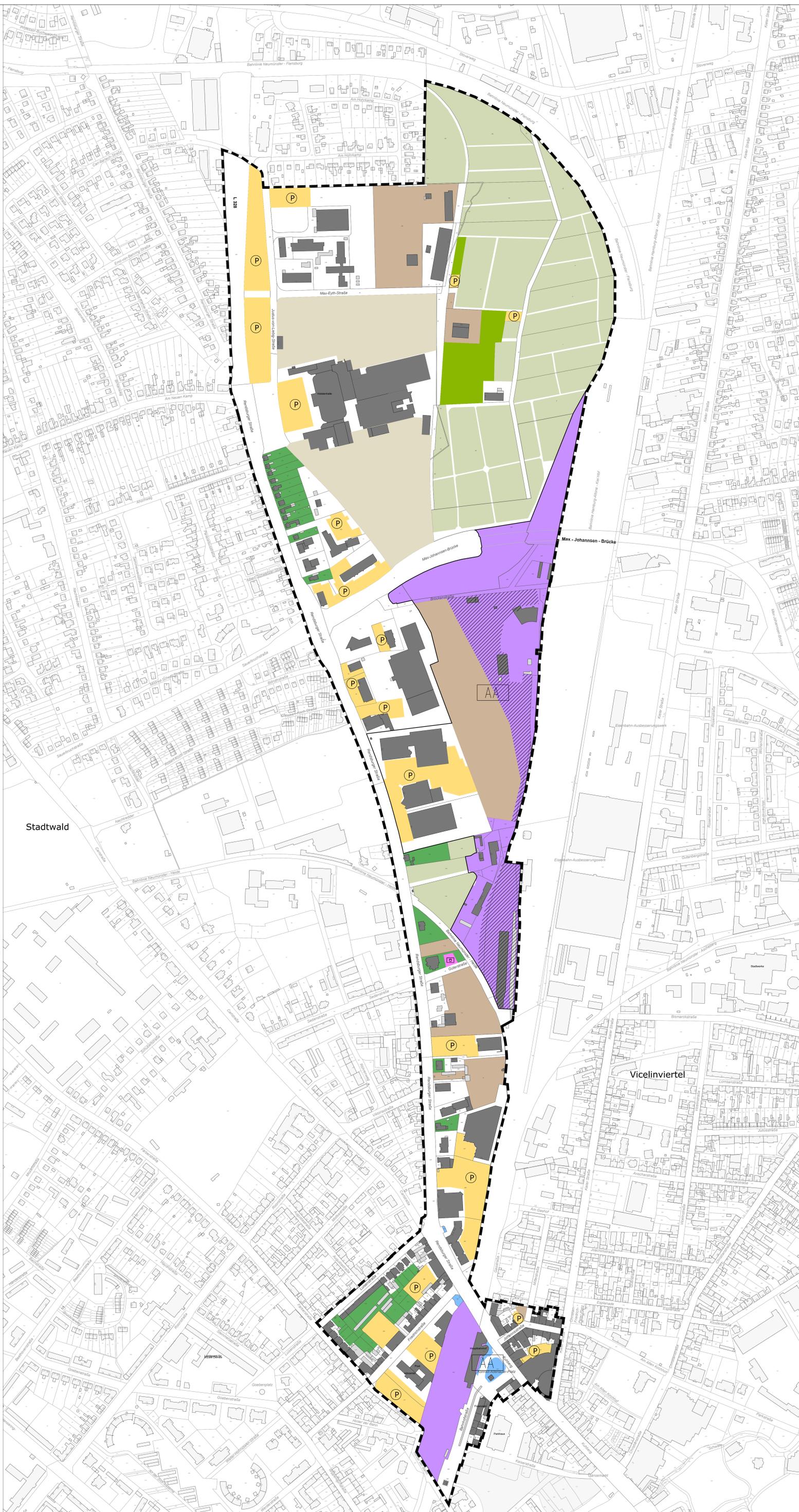
Plan 10
Freiraumnutzung

Stand Juni 2021

Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67)
-  Messe Außengelände
-  Brachflächen
-  Kleingärten
-  Wald
-  Parkplatz- / Stellplatzanlage
-  Gleisanlagen / KV-Terminal
-  Güterbahnanlage Brache
-  Grundstücksbezogene Freiflächen
-  Altlastenverdacht
-  Platzfläche
-  Spielplatz
-  Parkplatz- / Stellplatzanlage
-  Gebäude
-  Nebengebäude

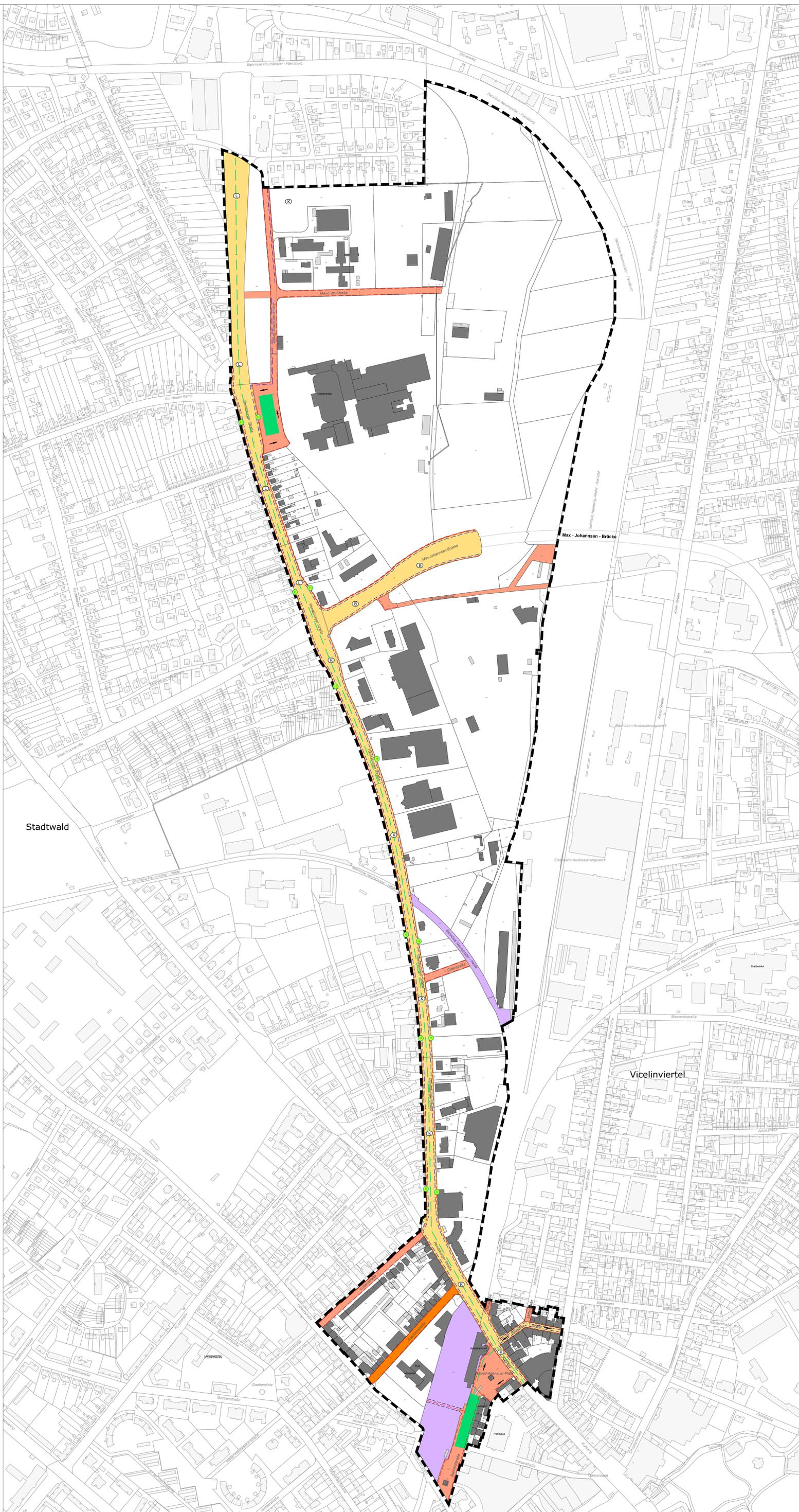
N:\FB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_10_Freiraumnutzung.DWG



Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67 ha)
-  Bahntrasse
-  Hauptverkehrsstraße
-  Haupterschließungsstraße
-  Bundesstraße
-  Landes- / Kreisstraße
-  Anlieger- / Wohnstraße
-  Fußwege
-  Radweg
-  Buslinie
-  Bushaltestelle
-  Bushaltestelle Regionalverkehr
-  Fahrtrichtung Einbahnstraße

N:\VB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-55_Messeachse\2021_10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_11_Verkehrsinfrastrukturen.DWG



Vorbereitende Untersuchungen
mit Integriertem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept

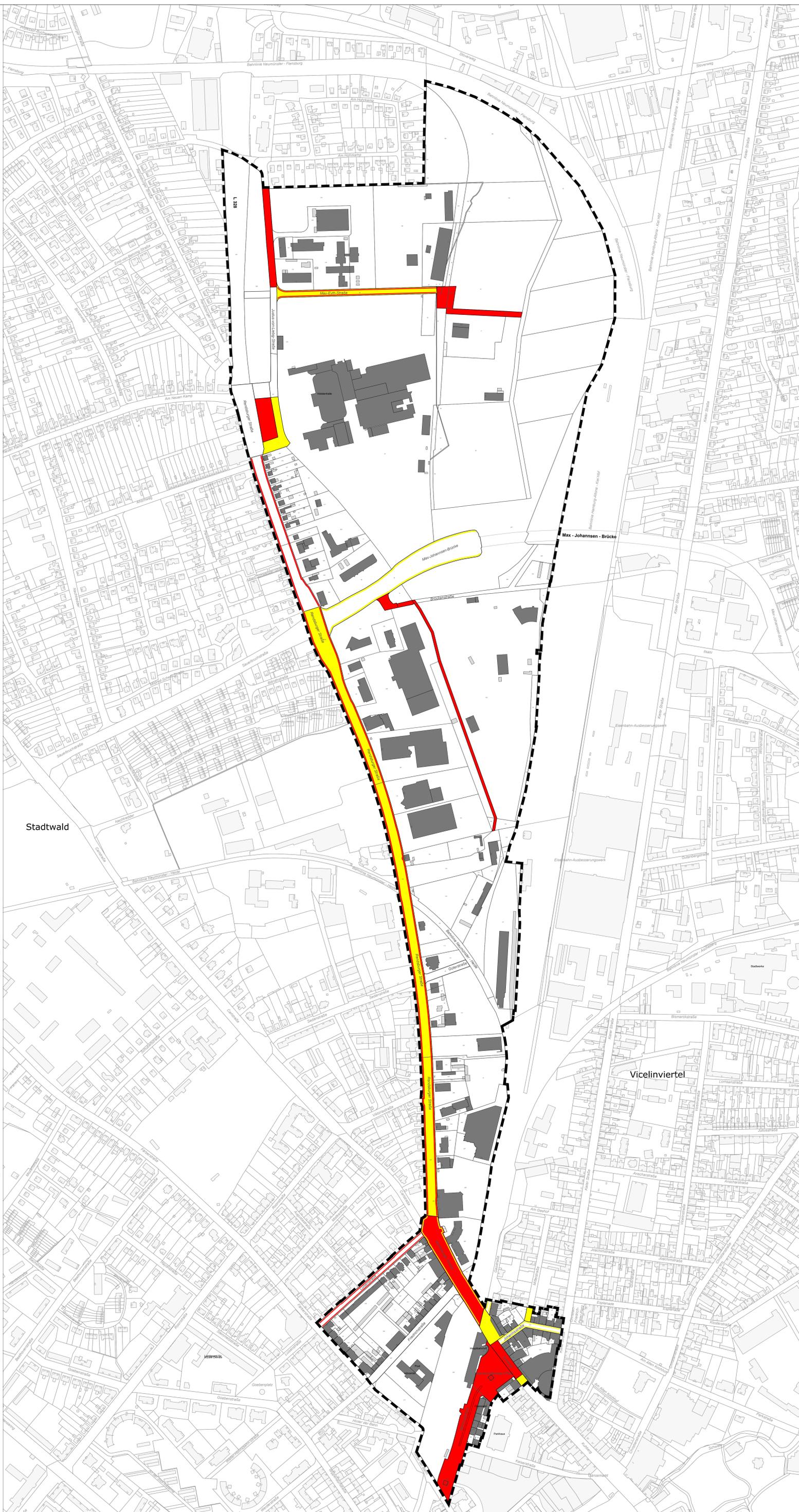
"Messeachse"

Plan 12
Zustand der Verkehrswege
und Nebenflächen

Stand Juni 2021

Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67 ha)
-  mittlere Gestaltungs- und
Funktionsdefizite
-  Hohe Gestaltungs- und
Funktionsdefizite



N:\FB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-55_Messeachse\2021_10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_12_Zustand_Verkehrswege.DWG

Vorbereitende Untersuchungen
mit Intergriertem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept

"Messeachse"

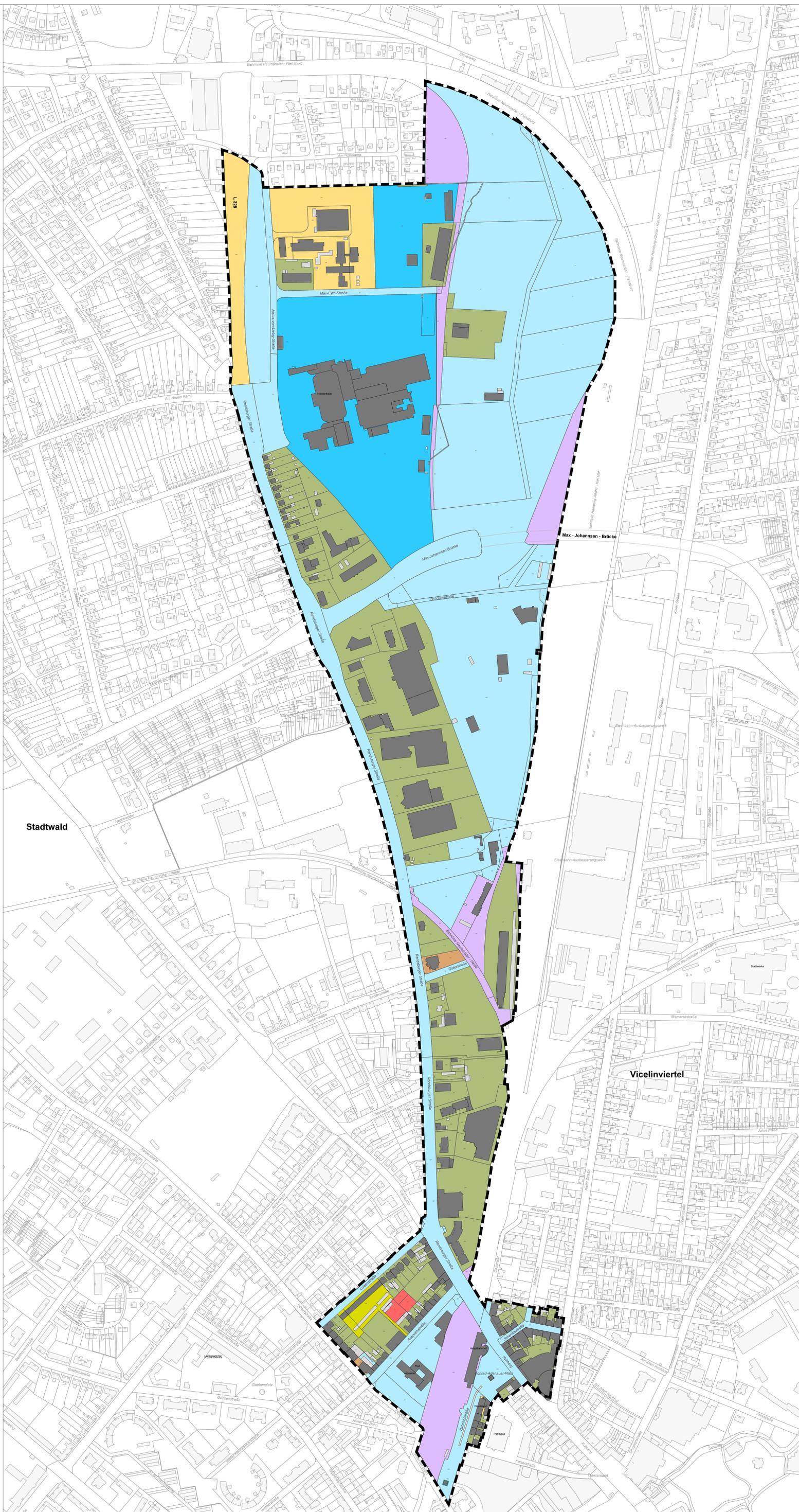
Plan 13
Eigentumsverhältnisse

Stand Juni 2021

Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67)
-  Stadt Neumünster
-  Land Schleswig-Holstein
-  Deutsche Bahn Netz AG
-  DB Station & Service AG
-  Holstenhallen Neumünster GmbH
-  Stadtwerke Neumünster
-  Wohnungsbaugesellschaften
-  Stadtparkasse Neumünster
-  Kirche
-  Privates Einzeleigentum,
Eigentümergeinschaft

N:\FB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_13_Eigentumsverhältnisse.DWG



Stadtwald

Vicinviertel

Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem Städtebaulichen Entwicklungskonzept

"Messeachse"

Plan 14
Missstände und Risiken

Stand Juni 2021

Legende

Grenze Untersuchungsgebiet (Größe ca. 95,67 ha)

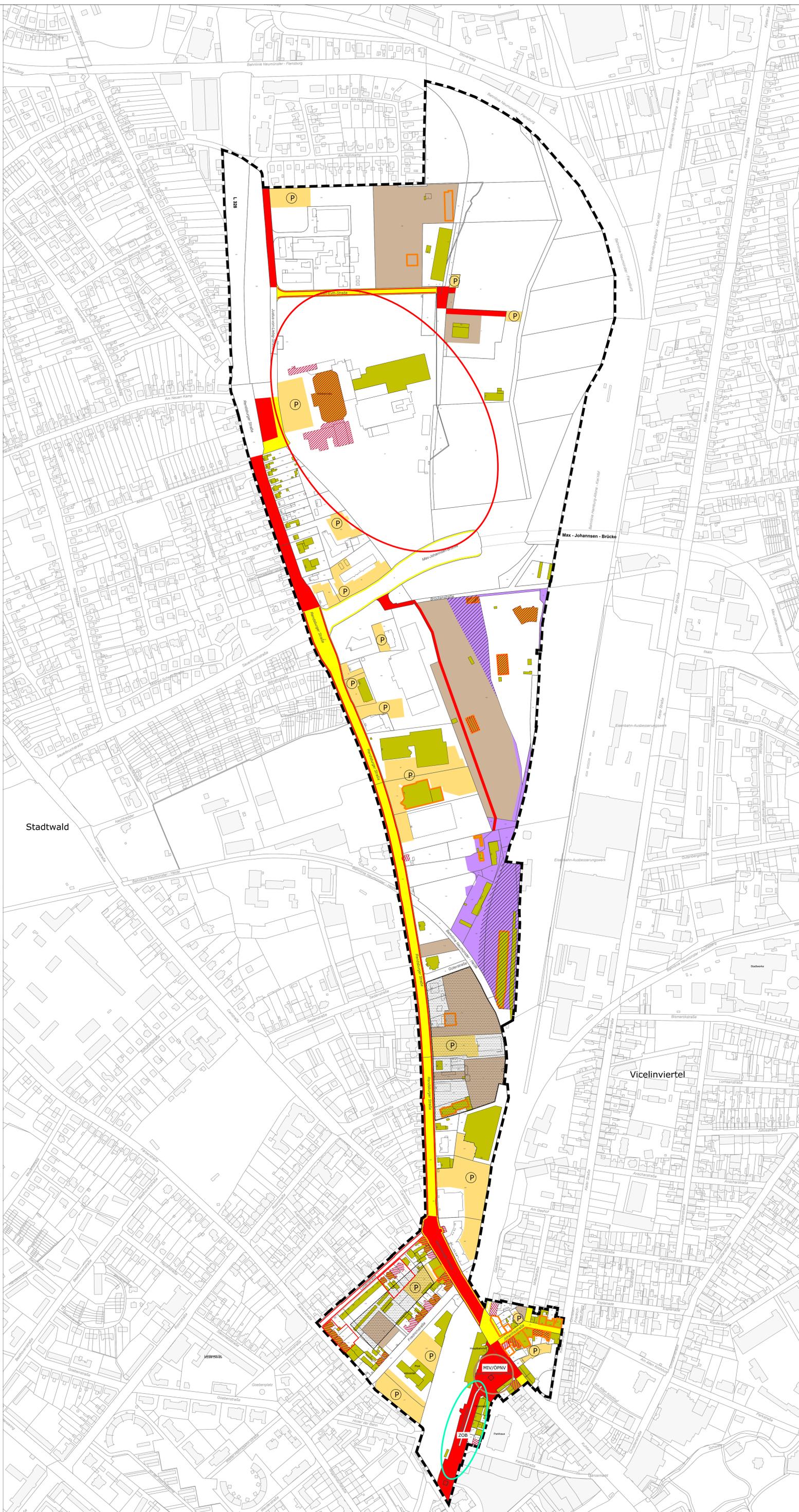
Missstände

- Gebäude mit Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf
- Teilweise / Vollständiger Leerstand
- Brachflächen
- Güterbahnanlage Brache
- Parkplatz- / Stellplatzanlagen
- mittlerer Gestaltungs- und Funktionsdefizite
- Hohe Gestaltungs- und Funktionsdefizite

Risiken

- Drohender Verlust erhaltungswerter Gebäude
- Verstärkung Verkehrskonflikte MIV/ÖPNV
- Fehlende Erweiterungsmöglichkeiten ZOB
- unzureichende Entwicklung zentraler Flächen
- Flächenbedarfe Messe

N:\FB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_14_Missstände_Risiken.DWG



Vorbereitende Untersuchungen mit Integriertem Städtebaulichen Entwicklungskonzept

"Messeachse"

Plan 15 Stärken und Potentiale

Stand Juni 2021

Legende

Grenze Untersuchungsgebiet (Größe ca. 95,67 ha)

Gebäude

Nebengebäude

Stärken

Denkmalgeschützte / erhaltenswerte Bausubstanz

Kleingärten / Wald

Gemeinbedarfseinrichtungen

Flächen besonderer städtebaulichen Bedeutung

Potentiale

Erweiterungs- und Entwicklungsflächen

Öffentliche Erschließung ehemaliger Bahnflächen

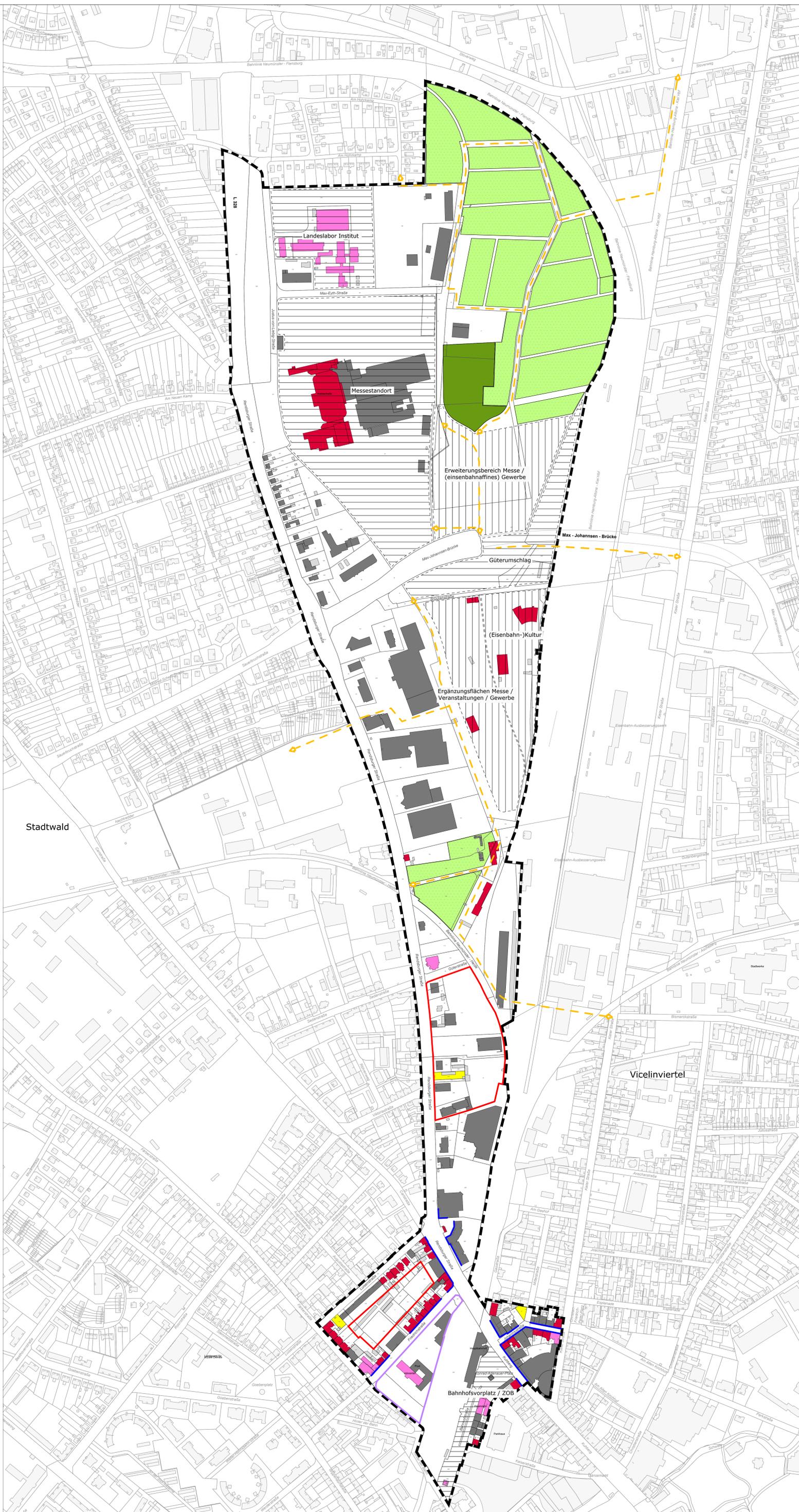
Flächen mit baulichem Entwicklungspotential

Erweiterungsflächen Bahnhofsbereich/ZOB

Dienstleistungen in EG-Zonen

Baulückenschließungen

N:\FB IVFD 61\Gem Dateien\61-5_Stadterneuerung\61-10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_15_Stärken_Potentiale.DWG



Stadt Neumünster
Der Oberbürgermeister

Stadtplanung / Stadtentwicklung

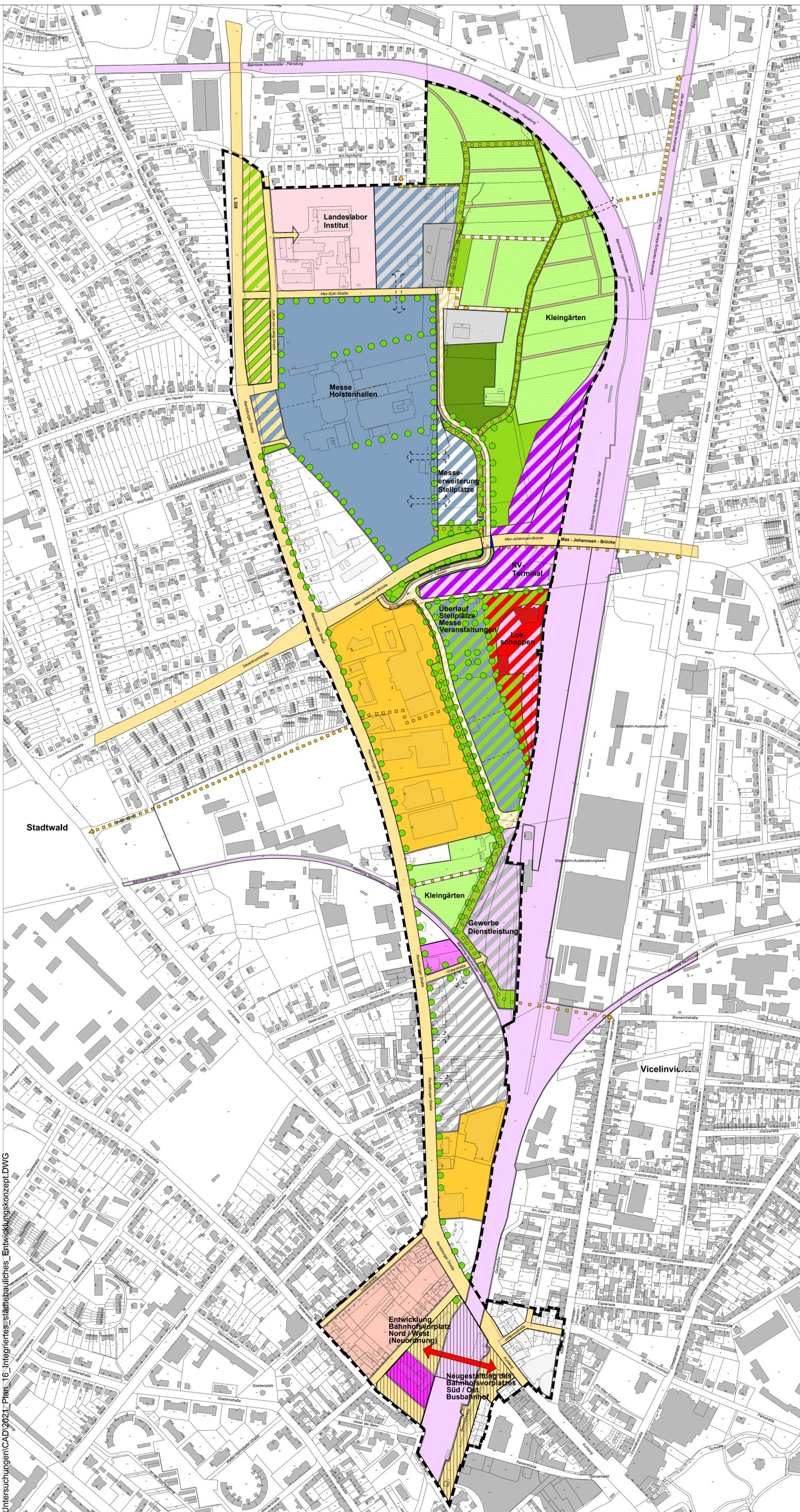
Stadtbau West
Vorbereitende Untersuchungen
Messeachse

Plan 15: Stärken und Potentiale

Maßstab:
im Original
1:2500

bearbeitet: 21.06.2021 E. Candan Neumünster, den 02.11.2021
geändert: 02.11.2021 c. neumann i.A.

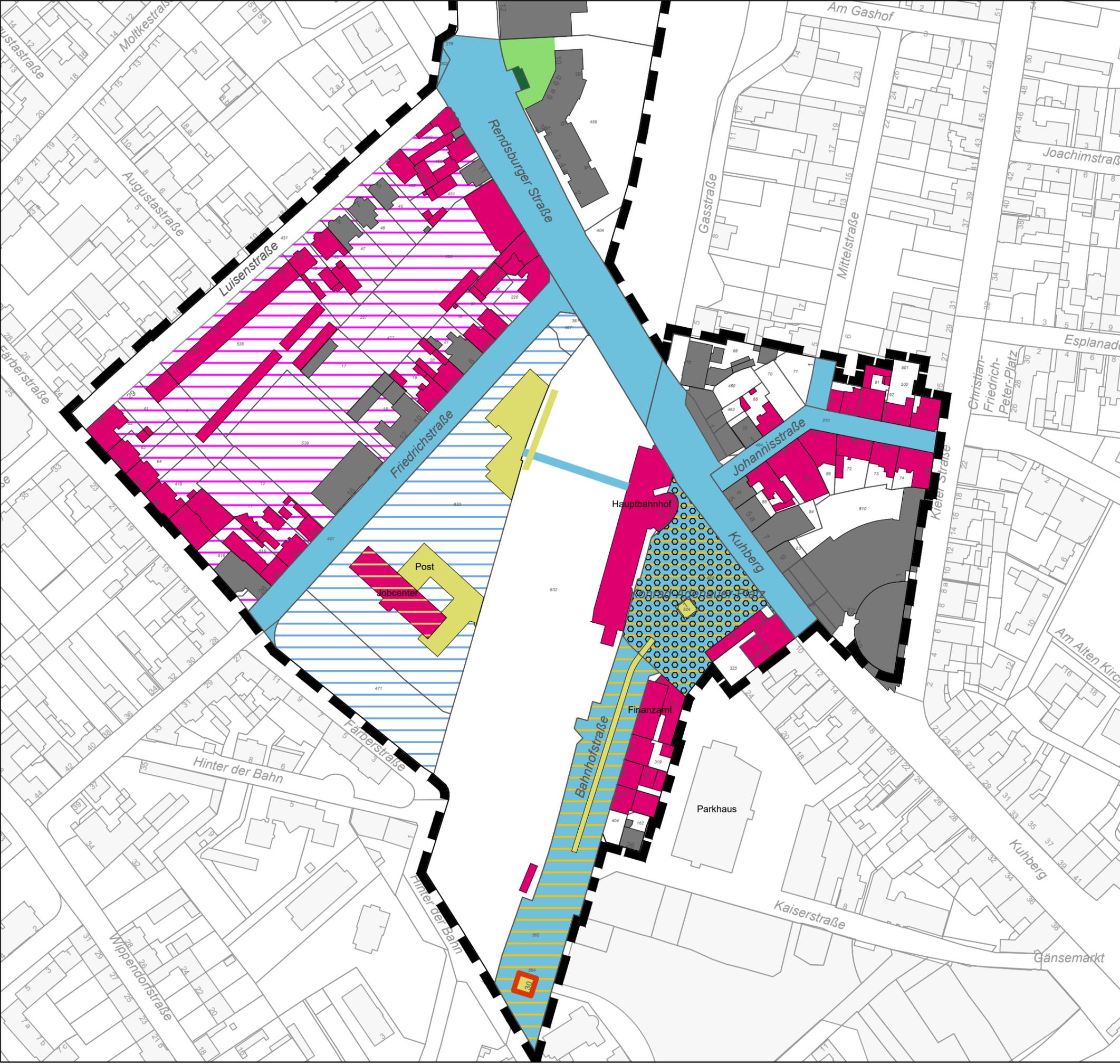
Datengrundlage ALKIS, 2020 Herausgeber: LVermGeo (Landesamt für Vermessung und Geo-Informationen)



-  Grenze des Untersuchungsgebietes (Größe ca. 94,2 ha)
-  Weiterentwicklung des Messeareals (Holstenhallen)
-  Messeerweiterungsflächen
-  Neugestaltung des Messenvorplatzes
-  Optionale Messe- / Gewerbeflächen
-  Messestellplätze / Veranstaltungen Multifunktionsplatz
-  Gebiete mit überwiegender Einzelhandelnutzung
-  Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung
-  Gebiete mit gemischter Nutzung
-  Gebiete mit überwiegender gewerblicher Nutzung
-  Bauflächen zur Ansiedlung von Gewerbe und Logistik
-  Institutionen
-  Gemeinbedarf
-  Bahnanlagen
-  Verlade (KLV) -Terminal
Wartungseinrichtung "Elektrotriebwagen"
-  Erhaltung der denkmalgeschützten
Bahnbetriebsanlage (Lokschuppen)
-  Kulturelle Einrichtungen
-  Optionale Gewerbe- und
Dienstleistungsflächen
-  Entwicklung zum MI / MU Gebiet
-  Neugestaltung Bahnhofsumfeld
-  Verlängerung Bahnhofstunnel
-  Parkplatz
-  Entwicklung des Kleingartenareals zum
Kleingartenpark, Gemeinschaftsgärten für
junge Familien, Spielflächen,
Ergänzung durch ehem. Gleisanlagen
-  Grünzug
-  Wald
-  Gestaltungsmaßnahmen
Rendsburger Straße
-  Baumreihe
-  Straßen und Verkehrsflächen
-  Geplante Erschließungsstraße
-  Optionale Anbindung
-  Private Wege
-  Entwicklung eines Wegeverbundsystems,
Anbindung an Stadtpark, Tungendorf
und Vicelinviertel

N:\FB\IVFD\61\Gem Daten\61-55_Messeachse\2021_10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_16_Integriertes_städtebauliches_Entwicklungskonzept.DWG

N:\FB IV\FD 61\Gem Dateien\61-5_Messeachse\2021_10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_17_Maßnahmenplan.DWG



Vorbereitende Untersuchungen
mit Integriertem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept

"Messeachse"

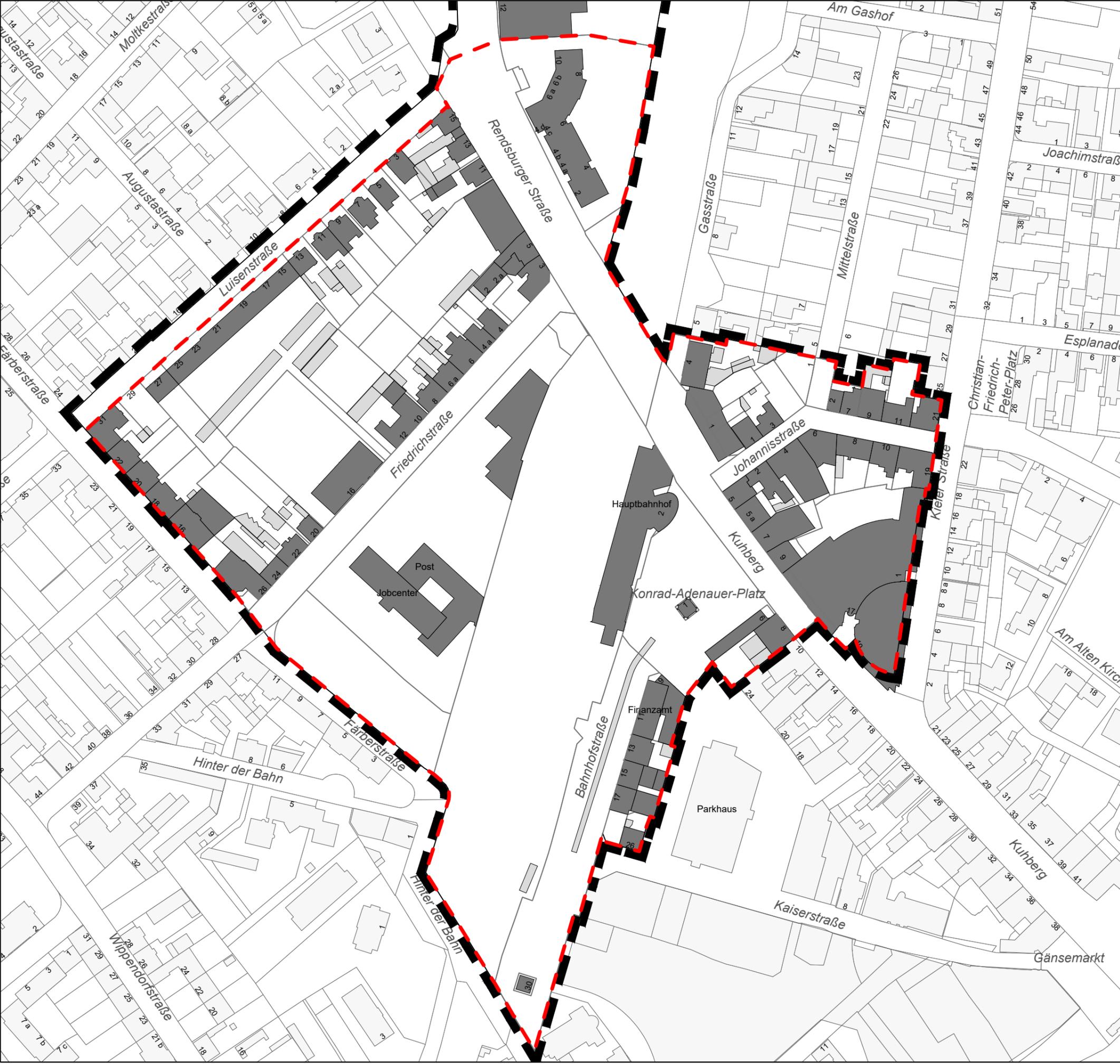
Plan 17
Maßnahmenplan

Stand Juni 2021

Legende

- Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67 ha)
- Gebäude
- Herstellung / Änderung von
Erschließungsanlagen
- Modernisierung und Instandsetzung
baulicher Anlagen
- Abbruch / Freilegung von Grundstücken
- Aufstellung Bebauungsplan zur
Nachverdichtung
- Herstellung und Änderung von
Erschließungsanlagen westliches
Bahnhofsumfeld (Maßnahmen Nr. 17-21)
- Herstellung und Änderung von
Erschließungsanlagen östliches
Bahnhofsumfeld (Maßnahmen Nr. 22-25)
- Umgestaltung Platz und Instandsetzung
"Eisenbahner Ehrenmal"
- Altlastensanierung
- Grunderwerb

N:\FB IV\FD 61\Gem Dateien\61-5- Stadterneuerung\2021_10_Vorbereitende Untersuchungen\CAD\2021_Plan_18_Abgrenzung_Sanierungsgebiet.DWG



Vorbereitende Untersuchungen
mit Integriertem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept

"Messeachse"

Plan 18
Abgrenzung Sanierungsgebiet

Stand Juni 2021

Legende

-  Grenze Untersuchungsgebiet
(Größe ca. 95,67 ha)
-  Gebäude
-  Nebengebäude
-  Sanierungsgebiet