

## Sachgebiet I

- Stadtplanung und Stadtentwicklung -(61)-  
Abt. Stadtplanung / Erschließung -61.1-

---

Neumünster, den 25.01.2012

Sachbearbeiter: Herr Hörst

Telefon: 26 18

Telefax: 26 48

Az.: -61- hö-sta

**Beantwortung der Anfrage von  
Herrn Dipl.-Ing. Rolf Kamp, Stadtbaurat a. D., Seekamp 22, 24536  
Neumünster und  
Herrn Dr. Gerd-Wilhelm Rocke, Rechtsanwalt und Notar a. D., Karl-  
Feldmann-Straße 22, 24536 Neumünster**

[Vorbemerkung der Autoren zu dem Fragenkatalog]

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*die Stadt Neumünster verfügt über zwei Naturschätze. Den einen findet man in der historischen „Wittorfer Burg“, die leider durch die Fehlplanung der Bundesbahnstrecke nach Hamburg schwer geschädigt ist. Der zweite Schatz liegt in dem Naherholungsgebiet „Einfeld der See“ und dem gleichnamigen Naturschutzgebiet. Dieser Schatz befindet sich in Gefahr, durch den oben gekennzeichneten Aufstellungsbeschluss ebenfalls schwer geschädigt zu werden. Wir fürchten, dass Einfeld die Qualität eines Erholungsgebietes verliert und den Ruf eines Industriestandortes erhält. Deshalb warnen wir als Neumünsteraner Bürger vor der Weiterverfolgung dieser Planung aus den nachstehenden Gründen:*

*Wir bitten Sie höflich, sämtliche unten angesprochenen Gesichtspunkte als Fragen zu verstehen und schriftlich zu beantworten.*

*A. Gebot einer geordneten Landesplanung und Stadtentwicklung*

### **Frage 1.**

*Eine Planung, die zur Aufstellung eines verbundenen Gewerbe- und Industriegeländes in Größe von ca. 110 ha führt, kann im Rahmen einer seriösen Stadtplanung nicht als 35. Änderungsbeschluss eines über 22 Jahre alten Flächennutzungsplanes beschlossen werden. Vielmehr bedarf es der Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplanes, in welchem die Interessen bzw. Belastungen der einzelnen Stadtteile gegeneinander abzuwägen sind.*

### **Antwort:**

Der Planung und dem Ankauf von zukünftigen Gewerbe- und Industrieflächen an der Autobahnabfahrt Neumünster-Nord (Entwicklungsfläche Nord, EFN) gingen umfangreiche, standortvergleichende Untersuchungen voraus, die auch die übrigen Autobahnabfahrten im Raum Neumünster umfassten. Im Ergebnis ließ sich ein überregional zu vermarktendes Gewerbe- und Industriegebiet, das auch auf den Anforderungen für regionale / überregionale Gewerbegebiete an Autobahnauf-

fahrten des neuen Landesentwicklungsplanes aus 2010 aufbaut und das auf gewandelte Anforderungen, insbesondere aus der Logistikwirtschaft reagiert, nur an dieser Stelle im Stadtgebiet realisieren. Ein Verfahren für die gänzliche Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes war daher mangels Alternative entbehrlich. Dies hat auch das Innenministerium durch seine positive Reaktion auf die Planungsanzeige der Stadt grundsätzlich bestätigt.

### **Frage 2.**

*Die vorgelegte Planung verletzt die Interessen des Stadtteils Einfeld, weil sie zu einer übermäßigen Belastung des Stadtteils mit Industriegebieten führt, die im Süden Einfelds im Bereich der Rendsburger Straße und im Osten im Bereich des Hüttenkamps bereits vorhanden sind und deshalb ein 3., überdimensioniertes, nördliches Gewerbe- und Industriegelände von insgesamt 110 ha verbieten. Es fehlt eine standortvergleichende Untersuchung.*

### **Antwort:**

Das Gebiet der Entwicklungsfläche Nord ist nicht für vorwiegend lokales Gewerbe, wie es im Bereich der Rendsburger Straße und des Hüttenkamps angesiedelt ist, ausgerichtet. Vielmehr sollen überregional tätige Unternehmen angesiedelt werden, die auf einen direkten Autobahnanschluss angewiesen sind. Insoweit ist ein direkter Vergleich bzw. eine vergleichende Untersuchung der bezeichneten Gewerbegebiete weder möglich noch zielführend. Eine standortvergleichende Untersuchung wurde, wie unter Punkt 1. dargestellt, durchgeführt.

Die Interessen des Stadtteils Einfeld, hier der bebauten Ortslage, werden durch ausreichende Abstände und ggf. weitere Maßnahmen, insbesondere zur Lärmabschirmung, gewahrt. Diese Fragen werden im Rahmen des weiteren Verfahrens der Bauleitplanung abgeprüft und gutachterlich bearbeitet, um so im Ergebnis eine Belastung des Stadtteils Einfeld zu vermeiden.

### **Frage 3.**

*Der Abstand des südlichsten Teils der Entwicklungsfläche Nord / A 7 - nachfolgend auch Plangebiet genannt - zur Wohnbebauung in der Gartenstadt beträgt ca. 400 m.*

### **Antwort:**

Der vorgetragene Abstand des Plangebietes zum Stadtteil Gartenstadt sagt noch nichts über den Abstand vorhandener Wohnbebauung zu geplanten Gewerbegebieten aus. Vielmehr wurde der Plangeltungsbereich so gewählt, dass möglichst viele Ausgleichsflächen in den Geltungsbereich einbezogen werden können. Das zu erstellende Plankonzept wird diese vorrangig auch als Schutz zwischen Wohnbebauung und gewerblicher Nutzung anordnen.

### **Frage 4.**

*Die Planung erkennt die Tatsache, dass Entwicklungsplanungen entlang den Autobahnen wegen des Landschaftsverbrauchs schon nicht mehr dem Stand des 21. Jahrhunderts entsprechen, weshalb das Land Nordrhein-Westfalen bereits davon Abstand genommen hat.*

**Antwort:**

Die Stadt bekennt sich grundsätzlich zu dem Grundsatz eines sparsamen Flächenverbrauchs. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass es auch zukünftig flächenbeanspruchende Gewerbe- und Industrieansiedlungen geben wird. Entsprechend dieser Erkenntnis und entsprechend dieser Anforderungen hat die Landesregierung im Landesentwicklungsplan 2010 den Planungsrahmen für autobahnahe Gewerbe- und Industriegebiete geschaffen. Im Sinne der Nachhaltigkeit (kürzere Erreichbarkeit der Arbeitsplätze) erscheint es angemessener, diese (unvermeidlichen) Ansprüche in Oberzentren, wie Neumünster, zu realisieren, als diese in den ländlichen Gebieten zu platzieren. Es mag sein, dass es aufgrund der höheren Bevölkerungsdichte in NRW zwischenzeitlich andere, härtere Beurteilungsmaßstäbe gibt, diese sind jedoch für Schleswig-Holstein nicht bindend.

**Frage 5.**

*Die vorgelegte Planung hält die Erweiterung der „Entwicklungsfläche Nord“ um das „Teilgebiet Süd“ - gestützt auf eine unzulängliche Expertise der Technischen Universität Hamburg - für zwingend notwendig, weil dieses Teilgebiet direkt neben dem Gleiskörper der Bundesbahnstrecke Hamburg - Dänemark läge, weshalb dort eine Verknüpfung der Verkehrsträger „Straße - Schiene“ im Sinne des „pre-gate-parking“ geschaffen werden sollte. Bei dieser Einschätzung hat das Gutachten offenbar die Weiterung der Bundesbahn in den 90er Jahren übersehen, eine Verladestation auf freier Strecke an der Nord-Süd-Hauptbahntrasse zuzulassen, wodurch die wesentliche Motivation für die Schaffung der Erweiterungsfläche entfällt.*

**Antwort:**

Die angesprochene Expertise der Technischen Universität Hamburg, die von der Verwaltung der Politik und der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, enthält verschiedene Vorschläge für ein zukünftiges Nutzungskonzept der nördlichen und südlichen Flächen. Es ist Aufgabe von Verwaltung und Wirtschaftsagentur, aus diesen Vorschlägen der Ratsversammlung ein tragfähiges Konzept vorzulegen. Das Gutachten verweist zudem auf die Vorteilhaftigkeit der Möglichkeit einer zukünftigen Bahnanbindung des Geländes. Diese Bahnanbindung war bereits Gegenstand der Planung eines Güterverkehrszentrums (GVZ) in diesem Bereich. Aus Anlass dieser Planung hatte ein Ingenieurbüro bereits die technische Planung für den Anschluss eines Verladegleises an die Hauptbahnstrecke ausgearbeitet. Die Realisierung scheiterte nicht - wie dargestellt - an der Weigerung der Bahn, diesen Anschluss zuzulassen, sondern an dem zu gering eingeschätzten Verladevolumen für Güter, die einen wirtschaftlichen Betrieb von Ganzzügen an dieser Stelle - im Unterschied zu dem erfolgreichen GVZ Bremen - nicht zuließen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass nicht die Bahn, sondern das Eisenbahnbundesamt Genehmigungsbehörde für derartige Anlagen ist. Die Bahn hat grundsätzlich einen diskriminierungsfreien Zugang zu ihrem Schienennetz zu gewährleisten.

**Frage 6.**

*Die Planung hat außer Acht gelassen, dass sich die Vorsitzende des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses, Frau Bühse, in einer Besprechung mit dem 1. Stadtrat Arend, den Mitgliedern des Stadtteilbeirates Einfeld Frau Weiß und Herrn Keller sowie den Verfassern dieser Eingabe am 28.08.2008 dafür ausgesprochen hat, das Plangebiet nicht um ein „Teilgebiet Süd“ zu erweitern, sondern sogar um das östlich des Eichhofweges gelegene Gelände zu verkleinern, weil das westlich des Eichhofweges gelegene Gebiet für den Bau eines modernen Autohofes ausreichend groß sei.*

**Antwort:**

Der Verwaltung ist von den dargestellten Absprachen nichts bekannt, im Übrigen entscheidet die Ratsversammlung über die Aufstellung von Bebauungsplänen und deren Planabgrenzung.

**Frage 7.**

*Dem Plangebiet fehlt die günstigere Nähe zum Großraum Hamburg, die das Industriegebiet Süd auszeichnet. Es gefährdet durch seine Konkurrenz die Weiterentwicklung des ca. 100 ha großen Industriegebietes Süd.*

**Antwort:**

Durch die zunehmende Verknappung von Gewerbe- und Industrieflächen in und im unmittelbaren Umfeld von Hamburg generiert der Standort Neumünster zunehmend Nachfragen. Dies wird durch die Marketinginitiative „Nordgate“, an der auch die Wirtschaftsagentur Neumünster beteiligt ist, maßgeblich aufgegriffen und umgesetzt. Die Erreichbarkeit der Entwicklungsfläche Nord ist entfernungsmäßig kaum anders einzuschätzen als die wenigen, noch freien Flächen im Industriegebiet Süd, die erst nach Erreichen der Abfahrt Saalestraße der Südumgehung und Weiterfahrt über den Donaubogen anfahrbar sind. Im Übrigen bevorzugt der logistische Verkehr einen geraden Streckenverlauf entlang der BAB A 7, wie er bei der Entwicklungsfläche Nord gegeben ist. Darüber hinaus ist es nicht angezeigt, bevorzugt weitere stark verkehrserzeugende Betriebe im Industriegebiet Süd anzusiedeln, da bestehende Unternehmen bereits jetzt über ein erhöhtes Verkehrsaufkommen klagen.

**Frage 8.**

*Die Planung führt zu einer stadtentfernten Insellage des 110 ha großen Neugebietes, die eine erwünschte Vernetzung mit den Versorgungsressourcen und Handelspartnern in der Stadt und im Industriegebiet Süd stark erschwert.*

**Antwort:**

Die dargestellte, befürchtete Insellage der Entwicklungsfläche Nord im Austausch zum Industriegebiet Süd wird nicht geteilt. Vielmehr besteht für Zulieferer etc. eine schnelle Verbindung über die BAB A 7, die zudem den Vorteil hat, das innerstädtische Straßennetz zu entlasten. Insoweit kann, was mögliche Verkehrsbeziehungen betrifft, von einer außerordentlich günstigen Zuordnung gesprochen werden.

**Frage 9.**

*Die Planung missachtet die Regel, wonach Industrie- und Gewerbegebiete mit Rücksicht auf vorherrschende Westwinde und Geräuschemissionen nicht im Westen einer Stadt anzusiedeln sind.*

**Antwort:**

Eine alternative Anordnung eines autobahnnahen Gewerbegebietes im Osten der Stadt ist aufgrund der Lage der Autobahn nicht möglich. Durch entsprechende Gutachten ist unter Berücksichtigung der vorherrschenden Windverhältnisse im Rahmen des weiteren Bauleitplanverfahrens darzustellen, wie Geräuschemissionen auf die Wohngebiete der Stadt zu vermeiden sind.

**Frage 10.**

*Die Planung erkennt die naheliegende, einfache Möglichkeit, den erwünschten Güterumschlagplatz Straße-Schiene auf dem Gelände des in Größe von etwa 7 ha ungenutzten Güterbahnhofes Neumünster anzusiedeln, der die Bahngleise zu den Häfen Kiel - Hamburg direkt verbindet.*

**Antwort:**

Die Wiederaufnahme eines Güterumschlags von der Straße auf die Schiene im nördlichen Bereich des Güterbahnhofareals wird von Verwaltung und Wirtschaftsagentur durchaus geprüft und wohlwollend begleitet. Diese innenstadtnahe Lage kann jedoch die Option eines späteren Bahnanschlusses der Entwicklungsfläche Nord auf den südlichen Teilflächen nicht ersetzen. Zum einen wird ein direkter Bahnanschluss ggf. durch die dort anzusiedelnden Betriebe selbst gefordert, zum anderen sollen größere Lkw-Verkehre über die Rendsburger Straße / Max-Johannsen-Brücke nach Möglichkeit vermieden werden. Potenziellen Terminalbetreibern bzw. Bahnunternehmen sind beide Planungen grundsätzlich bekannt, insoweit werden aufeinander abgestimmte Lösungen / Arbeitsteilungen möglich.

**Frage 11.**

*Die Planung übersieht ferner die Möglichkeit, die dem Industriegebiet Süd unmittelbar benachbarte, ungenutzte Panzerverladerampe an der Eisenbahnstrecke der AKN mit zwei ca. 800 m langen, beleuchteten Ausziehgleisen als Güterumschlagplatz Straße - Schiene zu nutzen.*

**Antwort:**

Mit der beabsichtigten Schließung der Rantzau-Kaserne in Boostedt erscheint auch die Zukunft der Panzerverladerampe am Rande des Industriegebiets Süd entbehrlich, genaue Informationen liegen bisher aber nicht vor. Verwaltung und Wirtschaftsagentur werden den Hinweis aufgreifen und prüfen, inwieweit für die verladende Wirtschaft, insbesondere im Industriegebiet Süd, diese Anlage von Interesse ist. Zu beachten ist allerdings, dass es sich hier um eine Nebenstrecke handelt und bis zum Erreichen der Hauptstrecken Rangiervorgänge erforderlich sind. Im Übrigen gilt, wie unter Punkt 10. ausgeführt, dass diese Anlagen nicht die Option eines zukünftigen Bahnanschlusses der Entwicklungsfläche Nord ersetzen kann; die zurückzulegenden Entfernungen sind hier zudem noch weitaus größer als zwischen dem Güterbahnhof und der Entwicklungsfläche Nord.

**Frage 12.**

*Die Planung unterschätzt die durch die Kosten der Neuplanung auftretenden finanziellen Engpässe der Stadt Neumünster, welche den weiteren Ausbau des Industriegebietes Süd in Größe von ca. 100 ha und sonstige wichtige, städtische Vorhaben einengen.*

**Antwort:**

Die Planungskosten selbst sind als relativ gering einzuschätzen, die Kosten der Erschließung sollen nach Möglichkeit durch Förderprogramme (Zukunftsprogramm Wirtschaft) abgedeckt werden, soweit diese nicht von den Investoren selbst übernommen werden.

Im Übrigen sind die Grundstücksverkaufspreise so zu kalkulieren, dass alle Kosten der Stadt (Gründerwerb, Planung, Finanzierungskosten, Erschließung einschließlich möglicher Aufhöhung) mindestens abgedeckt werden. Durch abschnittsweise Erschließung sollen zudem die Haushaltsbelastungen der Stadt gesenkt werden.

### **Frage 13.**

*Die Planung übersieht den Vorzug des Industriegebietes Süd, das im Gegensatz zur Entwicklungsfläche Nord / A 7 aus allen vier Himmelsrichtungen und auch zur Autobahn beste Straßenverbindungen aufweist, zusätzlich bereits einen erweiterungsfähigen Autohof beherbergt und damit verkehrsmäßig viel besser angebunden ist als das Planungsgebiet.*

### **Antwort:**

Die vorgetragene, verkehrsmäßig bessere Anbindung des Industriegebietes Süd gegenüber der Entwicklungsfläche Nord wird nicht geteilt. Vielmehr ist auf die oftmals bereits überlastete Südumgehung hinzuweisen. Dem gegenüber wird die Entwicklungsfläche Nord zukünftig an der 6-streifig ausgebauten BAB A 7 liegen und damit für die überregionalen Verkehre zukunftsfähig angebunden sein.

### **Frage 14.**

*Die Planung lässt jeden Hinweis auf die Höhe der finanziellen Belastung der Stadt Neumünster durch den Ausbau des Planungsgebietes (z. B. Straßenbau, Aufschüttung von 110 ha Nassflächen) vermissen, dessen Schaffung sich als unnötig herausstellen könnte, wie in den neuen Bundesländern vielfach zu besichtigen.*

### **Antwort:**

Die finanziellen Belastungen der Stadt sollen durch eine abschnittsweise Erschließung über einen längeren Zeitraum verteilt werden. Wie unter Punkt 12. dargestellt, sollen alle entstehenden Kosten im Grundstückspreis abgebildet werden. Eine erste, überschlägige Kalkulation hat ergeben, dass die Stadt bzw. die Wirtschaftsagentur die betreffenden Flächen zu marktüblichen und damit konkurrenzfähigen Preisen anbieten kann.

Durch die zunehmende Verknappung von gut angebundenen Gewerbeflächen wird ein längerer Leerstand, wie in den neuen Bundesländern tlw. eingetreten, nicht befürchtet.

### **Frage 15.**

*Die Planung untersucht nicht die zukünftigen Auswirkungen des geplanten Baus des Fehmarnbelt-Tunnels auf die derzeitige „Jütland-Route“, die an Bedeutung verlieren wird, sobald der Tunnel in Betrieb ist, was einen Bedeutungsverlust von Autohof und Gewerbe- und Industriegebiet nach sich ziehen wird.*

**Antwort:**

Der vorgetragene Bedeutungsverlust der Jütland-Route (BAB A 7) in Folge der Fertigstellung der Fehmarn-Belt-Querung ist nach Kenntnisnahme der vorliegenden Prognosen und Gutachten nicht zu erwarten. Aufgrund der weiter wachsenden Verkehrsströme in Folge weiterer Arbeitsteilung der Wirtschaft ist ggf. eine leicht abgeschwächte Verkehrszunahme auf der Jütland-Route zu erwarten, keineswegs aber Einbrüche, wie befürchtet. Im Übrigen ist den am Standort Neumünster interessierten Unternehmen die Planungen der Fehmarn-Belt-Querung lange bekannt, so dass sie ihre Standortentscheidungen in voller Kenntnis der Alternativen treffen können.

**Frage 16.**

*Die Planung geht von der in der Studie der Universität Hamburg geäußerten, unbewiesenen Behauptung aus, die Entwicklungsfläche Nord / A 7 sei die größte, nördlich Hamburg verfügbare Industrie- und Gewerbefläche, wo die Gleise der Bundesbahnstrecke Hamburg - Dänemark die Autobahn A 7 treffen. Übersehen wird dabei die Vielzahl der Flächen, an denen die Autobahn A 7 die AKN Eisenbahntrasse und die Autobahn A 23 die Bundesbahnstrecke Hamburg - Dänemark berührt.*

**Antwort:**

Ob die Entwicklungsfläche Nord die größte nördlich von Hamburg verfügbare Industrie- und Gewerbefläche ist, oder nur einer der größten Flächenangebote, mag dahin gestellt bleiben; entscheidend erscheint die Orientierung an den absehbaren Bedarfen: Im April 2011 wurde von der Metropolregion Hamburg die Gewerbeflächenkonzeption für die Metropolregion Hamburg (GEFEK, verfügbar im Internet) veröffentlicht. Zwar ist Neumünster in der Bestandsaufnahme und Prognose nicht erfasst, dennoch wird gerade im nördlichen Bereich der Metropolregion, in den an Neumünster unmittelbar angrenzenden Kreisen bis 2025 ein erhöhter Bedarf an Gewerbeflächen prognostiziert. Im Rahmen der Aufstellung des regionalen Entwicklungskonzeptes REK A 7 Süd, in das die Stadt eingebunden ist, sollen diese Bedarfe weiter differenziert und auf Neumünster übertragen werden. Es ist aber bereits jetzt schon davon auszugehen, dass die Entwicklungsfläche Nord bei den zukünftigen Flächenangeboten der nördlichen Metropolregion einen vorrangigen Platz einnehmen wird.

*B. Verletzung des Natur- und Umweltschutzes*

*Vorsorglich tragen wir in Hinblick auf den Umweltschutz folgende Gründe vor, die der Planung einer „Entwicklungsfläche Nord“ entgegenstehen.*

**Frage 17.**

*Warum wird die wertvolle Kulturlandschaft mit dichtem Knicknetz „Landschaftsschutzgebiet Stadtrand Neumünster“ (Flächennutzungsplan 1990) mit der Ausweisung als Industrie- und Gewerbegebiet zerstört, gerade auch im Hinblick auf das angrenzende Landschafts- und Naturschutzgebiet am Einfelder See mit seinem Naherholungsgebiet?*

**Antwort:**

Richtig ist, dass sich die Entwicklungsfläche Nord derzeit im Landschaftsschutzgebiet Neumünster befindet, daher muss im weiteren Verfahren der Bauleitplanung auch das Verfahren der Entlassung aus dem Landschaftsschutzgebiet durchgeführt werden. Im Gegensatz zu anderen landwirtschaftlichen Flächen zeichnet sich der betreffende Raum aber gerade nicht durch ein dichtes Knicknetz aus. Auch bestehen keine direkten Beziehungen zu dem Naturschutzgebiet Einfeld der See in ca. 3 km Entfernung. Hier wirkt insbesondere der 4-streifige Autobahnzubringer der neuen Rendsburger Straße als deutliche Zäsur. Eine Beeinträchtigung des Naturraums Einfeld der See ist daher nicht zu befürchten, im Übrigen wird die Schutzwürdigkeit des beplanten Gebietes und mögliche Ausgleichsmaßnahmen auch im Rahmen des Verfahrens der Entlassung aus dem Landschaftsschutzgebiet geprüft.

**Frage 18.**

*Warum setzen sich Stadt Neumünster und Wirtschaftsagentur leichtfertig und verantwortungslos in Hinblick auf den Landschaftsverbrauch über die Vorschrift des § 13 Bundesnaturschutzgesetz hinweg, nach dem „erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden sind“, wo keine Notwendigkeit dafür besteht?*

**Antwort:**

Die Stadt Neumünster hat als Oberzentrum die vorrangige Aufgabe, zukunftssichere Arbeitsplätze für die eigene Bevölkerung und das relevante Umland vorzuhalten. Dieser Grundsatz der Landesplanung wird auch durch das Integrierte Stadtentwicklungskonzept für Neumünster aus April 2006 herausgestellt. Im Gegensatz dazu ist die gewerbliche Entwicklungsmöglichkeit in den ländlichen Gemeinden auf den örtlichen Bedarf begrenzt, auch um dort Natur und Landschaft zu schonen. Die Verfolgung des Ziels der Schaffung von Arbeitsplätzen ist zwangsläufig mit nicht vermeidbaren Eingriffen verbunden. Diese sollen aber nach Möglichkeit so gering wie möglich gehalten und vollständig ausgeglichen werden.

**Frage 19.**

*Die Planung möge berücksichtigen, dass die in der „Entwicklungsfläche Nord“ befindlichen Flächen tief liegen und sehr nass sind. Das wird in der Planungsvorlage - Drucksache Nr. 0887/2008/DS mit Hinweis auf die Notwendigkeit der Aufschüttung der 110 ha ausdrücklich erwähnt. Diese Nass-Flächen dienen seit ewigen Zeiten als Rastplatz für durchziehende Zugvögel wie Kiebitze und Wildgänse.*

**Antwort:**

Aufgrund der geographischen und Höhenlage der Stadt ist die weitere Inanspruchnahme von Flächen für gewerbliche Entwicklungen sowohl im Süden als auch im Norden der Stadt fast nur noch auf grundwassernahen Flächen möglich, da die von der Höhenlage besser geeigneten Flächen bereits überwiegend bebaut sind. Dies führt zu einem höheren Erschließungsaufwand durch Aufhöhung, der aber in die zukünftigen Verkaufspreise für Gewerbeflächen problemlos einzukalkulieren ist, ohne die Verkaufsfähigkeit zu gefährden. Aufgrund dieser Eigenschaften sowie der Großzü-

gigkeit der Flächenzuschnitte (keine kleinteilige Knicklandschaft) dienen die geplanten Gewerbeflächen derzeit auch als Rastgebiet für Zugvögel. Im Rahmen der Bauleitplanung ist die Beeinträchtigung der relevanten Schutzgüter, hier Rast- und Durchzugsgebiet, im Rahmen der obligatorischen Umweltprüfung zu erkunden. Mit den beauftragten Gutachtern sind dann alternative Lösungsmöglichkeiten festzulegen, ggf. durch die Schaffung von Ersatzflächen.

### **Frage 20.**

*Wird im Zusammenhang mit der Planung der 300 m breite Waldstreifen entlang der BAB A 7 (Flächennutzungsplan 1990) als Ausgleichsfläche für Eingriffe in die Natur und Landschaft entsprechend § 15 Bundesnaturschutzgesetz ausgewiesen?*

### **Antwort:**

Nein, die Anlage eines ca. 300 m breiten Waldstreifens entlang der Autobahn ist im Zusammenhang mit der bezeichneten Planung nicht vorgesehen. Die Zielplanung des Flächennutzungsplanes aus 1990 sah in der Tat die Anlage eines Waldstreifens entlang der östlichen Seite der BAB vor. Dieser Waldschutzstreifen sollte entsprechend dem Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan dem Sichtschutz sowie insbesondere dem Lärmschutz dienen. Gutachterlich ist jedoch zwischenzeitlich gefestigte Meinung, dass eine Waldanpflanzung Verkehrslärm kaum dämpfen kann. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 7 werden Lärmschutzwälle bzw. -wände entsprechend den derzeit geltenden Grenzwerten errichtet. Der Landschaftsplan aus 2000 hat in seiner Zielplanung die Anpflanzung eines Waldstreifens entlang der Autobahn bis auf das Gebiet am Hahnknüll nicht mehr aufgegriffen; vielmehr soll die bestehende, offene Landschaftsstruktur erhalten und naturnah weiterentwickelt werden. Insoweit besteht keine fachliche Begründung bzw. Notwendigkeit, den Waldschutzstreifen als „Ausgleichsmaßnahme“ aufzugreifen.

### **Frage 21.**

*Wie wirkt sich die Planung auf die Lebensqualität der am Einfelder See Erholungssuchenden, der Bewohner Einfelds sowie der Gartenstadt aus, wenn die Entwicklungsfläche Nord / A 7 sich zum „Hinterhof für den Hamburger Hafen“ (Courier vom 25.11.2011) entwickelt? Ist das die Vision für die Touristik-, Messe- und Pferdestadt Neumünster?*

### **Antwort:**

Wegen der ausreichenden Abstände (ca. 3 km) und der fehlenden räumlichen Zusammenhänge wird keine Beeinträchtigung des Naturraums um den Einfelder See befürchtet. Das inhaltliche Konzept des Gewerbegebietes ist auf der Grundlage der Expertise der TU Hamburg-Harburg - auch in weiterer Abstimmung mit dem Hafen und der Wirtschaftsbehörde Hamburg - so zu entwickeln, dass möglichst große Wertschöpfung für den Wirtschaftsstandort Neumünster entsteht. Ein Oberzentrum, wie Neumünster, muss regelmäßig vielfältige Funktionen erfüllen, eine Beeinträchtigung der aufgeführten, sonstigen Themenfelder, wie Touristik-, Messe- und Pferdestadt wird nicht befürchtet, zumal sich auch keine räumlichen Überschneidungen ergeben.

### C. Verkehrsplanung

#### **Frage 22.**

*Wird durch eine vorausschauende Verkehrsplanung verhindert, dass der zu erwartende Verkehrsdruck von und zur Entwicklungsfläche Nord / A 7 nicht zur Öffnung und zum Ausbau des sogenannten „Eichhofweges“ führt in Form einer allgemein befahrbaren Straßenverbindung zwischen dem Entwicklungsgebiet Nord / A 7 und Einfeld und weiter zum Großraum Bordsesdholm / Bornhöved? Dadurch würde der Stadtteil Einfeld zusätzlich stark belastet und würde insbesondere der Bade- und Erholungstourismus am Einfeldsee empfindlich getroffen und die Schulwege zum Schul- und Sportzentrum Einfeld zusätzlich gefährdet.*

#### **Antwort:**

Eine Belastung des Stadtteils Einfeld mit zusätzlichem Lkw-Verkehr wird nicht befürchtet, da die Anbindung des geplanten Gewerbegebietes direkt über die BAB A 7 bzw. aus Neumünster über die ausgebaute Rendsburger Straße / Autobahnzubringer erfolgt. Die Fragesteller zielen allerdings auch auf die bisherige, unbequeme Anbindung des Stadtteils Einfeld an die Anschlussstelle NMS-Nord ab. Mit Anbindung des zukünftigen Gewerbegebietes über einen Verkehrskreisel an die BAB-Anschlussstelle und die gleichzeitige Verbindung zur Rendsburger Straße könnte in der Tat eine bequemere Schleichverbindung über die Eichhofweg zur BAB A 7 entstehen. Dies lässt sich jedoch mit baulichen Maßnahmen im Bereich des Eichhofwegs vermeiden.

Im Rahmen der weiteren Bauleitplanung ist daher für das Thema Verkehr zu erörtern, ob und unter welchen Voraussetzungen durch das neue Gewerbegebiet eine bessere Erreichbarkeit der Autobahn für die Bevölkerung in Einfeld aufgegriffen werden soll und welche baulichen und verkehrsführenden Maßnahmen dazu erforderlich sind; oder ob durch andere bauliche (Sperrung) und sonstige Maßnahmen die bisherige Verkehrsführung zur Autobahn aufrecht erhalten werden sollte.