

Messeachse Neumünster

Vorbereitende Untersuchungen

Auftraggeber:

Stadt Neumünster

Fachdienst Stadtplanung
und Stadtentwicklung



Auftragnehmer:

BIG-STÄDTEBAU GmbH
Eckernförder Straße 212
24119 Kronshagen

Tel.: 0431 – 54 68 210

Fax: 0431 – 54 68 263

Projektleitung: Dipl.-Ing. Gesa Haan
Projektbearbeitung: Dipl.-Ing. Florian Hultsch
Projektbearbeitung: Dipl.-Geogr. Björn Sothen



Januar 2013

Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkungen	4
1.1 Aufgabenstellung	4
1.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	5
1.3 Anlass, Ziele und Methodik der Untersuchung.....	6
2. Städtebauliche und planerische Rahmenbedingungen	8
2.1 Gesamtstädtische Bedingungen	8
2.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)	9
2.3 Vorhaben der übergeordneten Planung	11
2.4 Städtische Planungen	12
3. Bestandsanalyse	14
3.1 Stadtgeschichte und Denkmalschutz	14
3.2 Bebauungs- und Nutzungsstruktur.....	17
3.3 Eigentumsverhältnisse	20
3.4 Gebäudezustand.....	21
3.5 Freiräume und Altlastenverdachtsflächen	23
3.6 Verkehrsinfrastruktur und Erschließung	26
3.7 Bevölkerungsdaten, Sozialstruktur und soziale Infrastruktur.....	30
3.8 Wirtschaftssituation	32
4. Gesamtbewertung / Problem- und Potenzialanalyse	38
4.1 Mängel und Konflikte.....	38
4.2 Chancen und Potenziale	42
5. Allgemeine Ziele der Sanierung	45
5.1 Leitbild.....	45
5.2 Entwicklungsziele.....	47
5.3 Maßnahmenübersicht	52

6. Verfahrensrechtliche Abwägung	54
6.1 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB.....	54
6.2 Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen	56
6.3 Verfahrensbedingungen zur Festlegung eines Sanierungsgebietes	57
6.4 Sanierungsrechtliche Verfahrensbedingungen.....	58
6.5 Abwägung zur Abgrenzung von Sanierungsgebieten	61
6.6 Abwägung Sanierungsverfahren und verfahrensrechtl. Empfehlung	63
6.7 Abgrenzung von Sanierungsgebieten	65
6.8 Fazit zur verfahrensrechtlichen Empfehlung	66
7. Kosten- und Finanzierungsübersicht	67
7.1 Erläuterungen zur Kosten- und Finanzierungsübersicht	67
7.2 Kostenübersicht Bahnhofsumfeld.....	68
7.3 Finanzierungsübersicht Bahnhofsumfeld	68
7.4 Kostenübersicht Messe / Güterbahnhof	69
7.5 Finanzierungsübersicht Messe / Güterbahnhof.....	69
Planverzeichnis	70

Vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB für das Gebiet „Messeachse“, Stadt Neumünster

1. Vorbemerkungen

1.1 Aufgabenstellung

Die vorliegende Untersuchung analysiert die städtebauliche und bauliche Situation im Untersuchungsgebiet „Messeachse“ der Stadt Neumünster. Anlass ist unter anderem die Weiterentwicklung und Sicherung des für die Stadt sehr wichtigen Messestandortes. Ziel der Untersuchung ist es, Art und Umfang der städtebaulichen Missstände im Gebiet aufzuzeigen. Basierend auf diesen Erkenntnissen werden anschließend Maßnahmen dargelegt, mit deren Hilfe diese Missstände behoben werden können.

Am 27. März 2012 wurde von der Ratsversammlung der Stadt Neumünster die Erarbeitung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB beschlossen. Dieser Beschluss wurde am 18. April 2012 bekanntgemacht.

Dem vorliegenden Bericht liegen der städtebauliche Rahmenplan, das städtebauliche Entwicklungskonzept Neumünster (2008), das Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Neumünster von Junker und Kruse Stadtforschung, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK, 2006) für die Stadt Neumünster von planungsgruppe4/BPW-Hamburg und das aktualisierte Wohnraumversorgungskonzept der Stadt Neumünster von Forschung + Beratung für Immobilien und Umwelt GmbH (2012) zugrunde.

1.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet „Messeachse“ liegt im Zentrum der Stadt Neumünster. Es umfasst den Hauptbahnhof im Norden der Innenstadt und erstreckt sich in nördlicher Richtung über die Holstenhallen hinaus bis hin zum Landeslabor an der Max-Eyth-Straße. Begrenzt wird es dabei im Westen von der Rendsburger Straße und im Osten von Bahntrassen, die parallel zur Kieler Straße verlaufen. Das gesamte Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von 94,6 Hektar.

Das Gebiet kann in drei Bereiche gegliedert werden. Die sich vom Innenstadtzentrum gen Norden erstreckende Messeachse umschließt zunächst in einem beinahe quadratischen Ausläufer zwischen Bahnhof-, Färber- und Luisenstraße das Areal des Hauptbahnhofs der Stadt Neumünster mitsamt des nordwestlich angrenzenden Baublockes.

Im Zentrum der Untersuchungsfläche liegt ein Gebiet mit Gewerbe und Einzelhandelsflächen östlich der Rendsburger Straße, das an das Bahnhofsareal anknüpft und sich schlauchartig bis zu den Holstenhallen im Norden der Messeachse erstreckt. Hier sind insbesondere Elektrofachgeschäfte, Supermärkte, Autohäuser, Möbelmärkte und Schnellrestaurants angesiedelt. Das Gewerbegebiet erstreckt sich im Westen entlang der Rendsburger Straße und wird im Osten von brachgefallenen Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs flankiert. Die ungenutzten Gleisanlagen bis hin zum historischen Loksuppen stellen einen Großteil der Fläche im Zentrum des Untersuchungsgebietes dar.

Der Bereich nördlich der Max-Johannsen-Brücke wird geprägt vom Messegelände mit den Holstenhallen sowie einem größeren Kleingartenareal.

Plan 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

1.3 Anlass, Ziele und Methodik der Untersuchung

Anlass für die Untersuchung

Der Anlass für die Durchführung dieser Untersuchung sind die städtebaulichen Missstände im Bereich der Messeachse Neumünster. Hier sind zunächst die vielen Brachflächen und die Defizite in der Erschließung und Gestaltung der öffentlichen Räume zu nennen. Darüber hinaus werden im gesamten Untersuchungsgebiet erhebliche bauliche Mängel an relativ vielen Gebäuden vermutet. Nicht zuletzt deshalb ist von erheblichen Leerständen auszugehen.

Deshalb wird im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Neumünster eine Erarbeitung von Vorbereitenden Untersuchungen für die Messeachse empfohlen.

Ziele der Untersuchung

Die Untersuchung soll überprüfen:

- ob und wenn durch welche Maßnahmen die Attraktivität und Funktionalität der Messe, des Bahnhofsumfeldes, der Bahnbrachen und der vorhandenen Gewerbeflächen weiterentwickelt und gestärkt werden kann;
- ob und wie eine städtebauliche Erneuerung unter Anwendung des Besonderen Städtebaurechts durchgeführt werden kann;
- ob die Voraussetzungen für die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet bestehen, in welchen Grenzen diese erfolgen und mit welchem Verfahren diese durchgeführt werden kann;
- welche ungefähren Kosten zu erwarten sind;
- wie die Mitwirkungsbereitschaft der von der Sanierung Betroffenen einzuschätzen ist.

Methodik der Untersuchung

Grundlage der Bestandsaufnahme ist die Erhebung der Grundstücks- und Gebäudedaten. Der Gebäudebestand im Untersuchungsgebiet wurde anhand festgelegter Kriterien wie z.B. der Nutzungsart des Gebäudes erfasst. Der Bauzustand ist für jedes Gebäude anhand des Zustandes der Fassade, der Fenster und des Daches bewertet worden. Auch die Straßen und Freiflächen des Gebietes wurden nach einheitlichen Erhebungs- und Bewertungskriterien erfasst.

Die durch die Bestandsaufnahme vor Ort gewonnenen Erkenntnisse sowie die von den zuständigen Fachämtern und Behörden vorgelegten Daten wurden ausgewertet und im vorliegenden Bericht dokumentiert.

Zu prüfen ist, ob das betreffende Gebiet städtebauliche Missstände gemäß Baugesetzbuch aufweist und inwieweit diese durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden können. Im Folgenden werden die bestehenden Funktionsschwächen dargelegt und mögliche Lösungswege anhand der vorhandenen Potenziale aufgezeigt.

Eine erste Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde im Mai 2012 abgeschlossen. Eine zweite Beteiligung erfolgt Anfang 2013.

2. Städtebauliche und planerische Rahmenbedingungen

Das folgende Kapitel enthält Beschreibungen über die Lage der Stadt Neumünster sowie eine Auflistung der Planungen und Planungsvorgaben, die das Untersuchungsgebiet direkt oder indirekt betreffen.

2.1 Gesamtstädtische Bedingungen

Die kreisfreie Stadt Neumünster liegt in der Mitte Schleswig-Holsteins und ist mit derzeit rund 78.800 Einwohnern nach Kiel, Lübeck und Flensburg die viertgrößte Stadt des Bundeslandes. Umgeben wird die Stadt im Nordwesten vom Landkreis Rendsburg-Eckernförde, im Osten vom Kreis Plön und im Süden vom Kreis Segeberg. Neumünster profitiert als Verkehrsknotenpunkt von seiner zentralen Lage innerhalb des Bundeslandes.

Über die Autobahnen A7 und A21 sowie mehrere Bundesstraßen bestehen gute Verbindungen in die 30 Kilometer entfernte Landeshauptstadt Kiel sowie in die jeweils rund 60 Kilometer entfernten Großstädte Lübeck und Hamburg. Die Küsten von Nord- und Ostsee sind ebenfalls gut zu erreichen und durch den 50 Kilometer entfernten Hamburger Flughafen ist Neumünster auch an das weitere In- und Ausland infrastrukturell gut angebunden. Die Stadt ist zentraler Bahnknotenpunkt in Schleswig-Holstein, besitzt einen ICE-Bahnhof und ist an das Bahn-Netz der Metropolregion Hamburg angeschlossen.

Neumünster ist aufgeteilt in die neun Stadtteile Böcklersiedlung-Bughagen, Brachenfeld-Ruthenberg, Einfeld, Faldera, Gadeland, Gartenstadt, Stadtmitte, Tungendorf und Wittorf. Die Einwohnerdichte beträgt rund 1.070 Einwohner pro Quadratkilometer. Der Bevölkerungsstand der Stadt Neumünster stellt sich in den vergangenen Jahren als anhaltend rückläufig dar. Insgesamt verlor die Stadt in den vergangenen zehn Jahren mehr als 3.000 Einwohner, dies entspricht einem Defizit von knapp vier Prozent. Ein Rückgang von acht Prozent wird bis zum Jahr 2020 prognostiziert. Ebenfalls zeichnet sich eine Überalterung ab. Derzeit leben rund 13.500 unter 18-Jährige und etwa 16.700 über 65-Jährige in Neumünster.

(Quelle: Landesamt für Statistik Nord, Erhebung 2011)

2.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Das ISEK für die Stadt Neumünster definiert ferner für die zukünftige Entwicklung der Stadt Neumünster die folgende Leitziele und Handlungsschwerpunkte:

Leitziele aus dem ISEK der Stadt Neumünster

- Wirtschaftliche Kompetenzen ausbauen
- Wohn- und Lebensqualität stärken
- Image der Stadt entwickeln

Thematische und räumliche Handlungsempfehlungen aus dem ISEK der Stadt Neumünster

- Wohnstandortentwicklung
- Kompetenzfelder in der Wirtschaft
- Bildung und Kreativität
- Familienfreundliche Stadt
- Image und Außenwirkung
- Messeachse
- Vielfältige Innenstadt
- Stadtraum Ring
- Naturerlebniswelt

Handlungsschwerpunkt Messeachse

Die Holstenhallen gelten als größter und bedeutendster Messestandort Schleswig-Holsteins und tragen wesentlich zur Bekanntheit der Stadt Neumünster bei. Da die Messe als Aushängeschild und wichtiger Wirtschaftsfaktor zu werten ist, wird der Aufwertung der Messeachse oberste Priorität bei der Umsetzung des Stadtentwicklungskonzeptes eingeräumt. Anlass ist die im ISEK festgestellte ungenügende Erschließung des Standortes sowie die notwendige Umgestaltung und Umnutzung des Messevorplatzes. Als ebenfalls unzureichend wird die Verbindung zur Innenstadt und zum Bahnhof bewertet, die mittels einer neuen Fahrrad- und Fußgängerachse verbessert und um einen Shuttle-Service ergänzt werden soll. Des Weiteren wurde im ISEK das Fehlen einer Freifläche für große Open-Air-Veranstaltungen bemängelt und die Errichtung eines Multifunktionsplatzes nörd-

lich oder südlich der Max-Johannsen-Brücke vorgeschlagen. Festgestellt wurde zudem, dass einige Flächen am Standort zum Teil ungenutzt brach liegen. So soll etwa das Umfeld des Landeslabors zu einem Kompetenzzentrum für Lebensmittelkontrolle und Verbraucherschutz weiterentwickelt werden.

Bereich Bahnhof

Im Bereich des Bahnhofs soll insbesondere die Verkehrssituation angegangen werden. Konfliktpunkte, die sich etwa am Bahnhofsvorplatz ergeben, werden dabei besonders ins Auge gefasst. So wird im ISEK generell eine Optimierung der Verkehrssituation vorgeschlagen, im Einzelnen sollen größere oder zusätzliche Parkmöglichkeiten und eine Fahrradstation geschaffen werden, um Pendlern das Reisen zu erleichtern.

2.3 Vorhaben der übergeordneten Planung

Bei der Umsetzung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist sowohl den planungsrechtlichen Vorgaben auf Landes- und Stadtebene, als auch den sich aus dem Baugesetzbuch ergebenden Vorgaben Rechnung zu tragen.

Das Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein schreibt für den Bereich der Stadt Neumünster die planerischen Ziele der Raumordnung und Landesplanung im Landesraumordnungsplan fest.

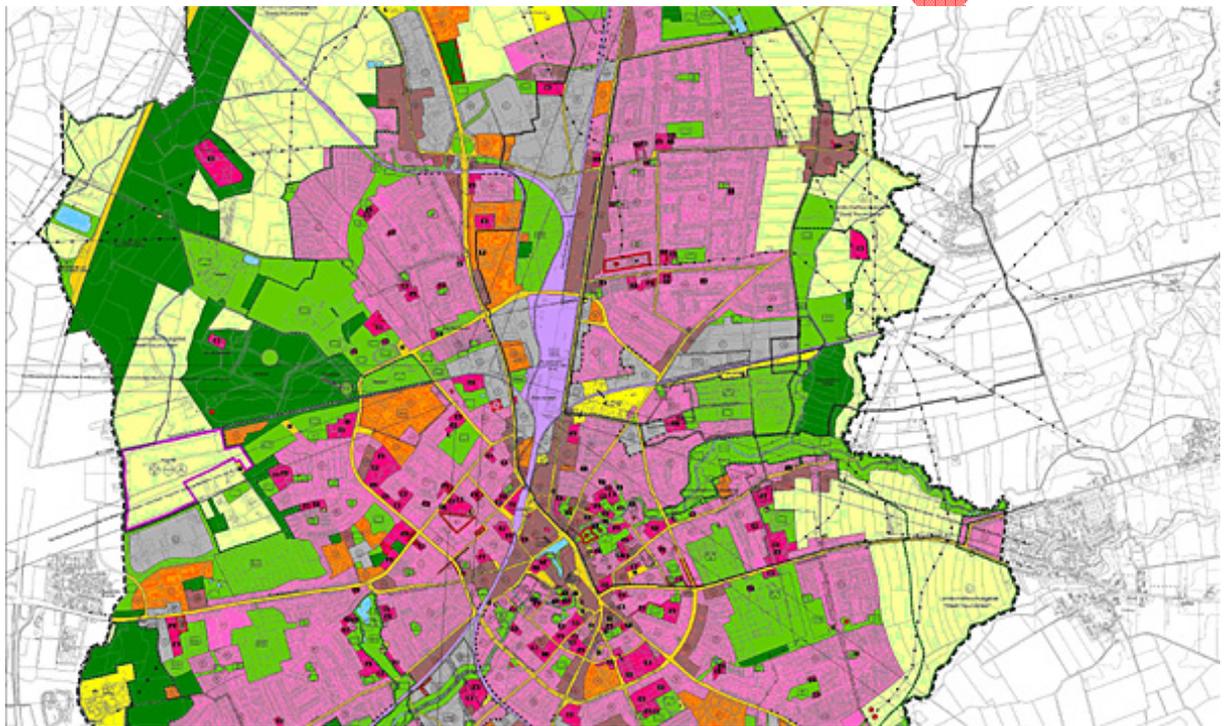
Folgende übergeordnete Planungen gelten für die Stadt Neumünster:

- Raumordnungsbericht (ROG) des Landes Schleswig-Holstein, 2003
- Landesraumordnungsplan (LROPI) des Landes Schleswig-Holstein, 1998
- Landesentwicklungsplan (LEP) des Landes Schleswig-Holstein, 2010
- Regionalplan für den Planungsraum III – Schleswig-Holstein
- Landschaftsrahmenplan (LRP) für den Planungsraum III

2.4 Städtische Planungen

Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan (F-Plan) der Stadt Neumünster wird das Untersuchungsgebiet überwiegend als Sonderbaufläche, gewerbliche Baufläche, Kleingartenanlage und Bahnanlage, sowie öffentliche Nutzung –Post und Bahnhof- gekennzeichnet.



Plan 2: Ausschnitt F-Plan Neumünster

Bebauungspläne

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Bebauungspläne können aus dem Plan Bebauungspläne entnommen werden. Rechtskräftige Bebauungspläne innerhalb des Untersuchungsgebietes sind die Pläne 33 und 33I sowie der Plan 16.

Plan 3: Bebauungspläne

Entwurf

3. Bestandsanalyse

3.1 Stadtgeschichte und Denkmalschutz

Stadtgeschichtliche Entwicklung von Neumünster

Neumünster ist die jüngste der heute insgesamt vier kreisfreien Städte Schleswig-Holsteins. Erstmals urkundlich erwähnt wurde Neumünster im Jahr 1127.

Anders als in den drei Hafenstädten wurden in Neumünster Fabriken, vor allem der Tuch- und Lederindustrie, prägend für den Ort, der 1870 das Stadtrecht erhielt.

Neben der aufblühenden Landschaft florierte Neumünster dank der günstigen Lage im Schnittpunkt der Handelswege zwischen Nord- und Ostsee, Skandinavien und dem europäischen Festland das Fuhrwesen, mit dem die Stadt bis zum Aufkommen der Eisenbahn eine Monopolstellung im Land errang. Die verkehrsgünstige Lage sollte sich bis in die Moderne als entscheidender Standortfaktor herausstellen.

Seit dem 15. Jahrhundert spielte die Schuhmacherei, seit dem 17. Jahrhundert die Tuchmacherei und Färberei eine wichtige Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Ende des 19. Jahrhunderts gab es insgesamt 21 Tuchfabriken in Neumünster, zur selben Zeit konnte die Lederindustrie neue Absatzmärkte erschließen. Zusammen mit den an Bedeutung gewinnenden metallverarbeitenden Betrieben begründeten diese Industriezweige den Aufstieg Neumünsters in den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts.

Bereits 1844 wurde an der ersten Bahnstrecke von Altona nach Kiel in Neumünster ein Bahnhof errichtet. 1845 kamen weitere Strecken hinzu und heute ist der Bahnhof ein wichtiger Knotenpunkt auf dem Streckennetz zwischen Flensburg, Hamburg und Kiel, auch für den Fernverkehr. Nicht nur die verkehrsgünstige Lage, auch die Errichtung des Ausbesserungswerkes der Bahn im Jahr 1861 (seit 1869 an der Kieler Straße gelegen) trugen zum Ruf der „Eisenbahnerstadt Neumünster“ bei. Dem Aufschwung, den die Stadt zu großen Teilen der Eisenbahn verdankt, wird auch heute noch Rechnung getragen: Nicht nur die 151-jährigen Geschichte

des Ausbesserungswerkes, das sich mittlerweile auf die Instandhaltung von Reisezugwagen spezialisiert hat, auch die Errichtung eines Verladebahnhofs für kombinierte Verkehre, die Aufwertung der gesamten Messeachse und die Umnutzung brachliegender Flächen sowie des denkmalgeschützten Lokschuppens sollen die Stadt als Industriestandort künftig stärken.

Einbrüche erlebte die Stadt Neumünster in ihrem stetem Wachstum während des Ersten Weltkriegs und der Wirtschaftsflaute. Doch nach 1933 verhalfen die Tuch- und Lederindustrie zu neuem Aufschwung. Im Umland wurden 1938 Dörfern eingemeindet, die das Stadtgebiet vergrößerten. Die erneut einsetzende, rasche wirtschaftliche Entwicklung der Stadt führte zu erheblichen baulichen Veränderungen. Vorindustrielle Baustrukturen wurden teilweise vernichtet.

Für den Transport logistisch vorteilhaft und für Besucher und Händler gut erreichbar wurde 1938 nördlich des Bahnhofs die Holstenhalle errichtet. Sie war ursprünglich als Viehhalle für Tierauktionen gedacht, im Laufe des Zweiten Weltkrieges wurde sie allerdings zur Flugzeugmontage genutzt. Nach dem Krieg wurde sie modernisiert und erweitert. Waren es früher 100 Veranstaltungen, so kann sich die heutige Mehrzweckhalle mittlerweile 900 Veranstaltungen pro Jahr rühmen. Eine geplante Modernisierung der sanierungsbedürftigen Hallen soll auch den Standort als größtes Messezentrum des Bundeslandes stärken.

Den verkehrlichen Belangen Neumünsters wurde nach großflächigen Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg (etwa ein Drittel der Stadt lag in Trümmern) durch die Vergrößerung von Fernstraßeneinmündungen Rechnung getragen.

Der wirtschaftliche Wandel führte seit den 1960er Jahren zum allmählichen Niedergang der traditionellen Industrien, an deren Stelle heute neue Gewerbe- und Dienstleistungszentren getreten sind. Gegenwärtig leben in Neumünster etwa 78.800 Menschen.

Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet „Messeachse“ in Neumünster liegen acht Kulturdenkmale, von denen vier von besonderer Bedeutung gemäß § 5 Denkmalschutzgesetz (DSchG) ins Denkmalschutzbuch eingetragen sind. Zu den besonderen Kulturdenkmälern zählen die Holstenhalle, das Eisenbahnerdenkmal, die Rendsburger Straße Nummer 3 sowie der Ringlokschuppen mit Brückendrehscheibe, das Werkstatt- und Verwaltungsgebäude, das Gebäude der Lokleitung, der Kohlenbansen mit Schuppen und die dazugehörigen Gleisanlagen. Die Gebäude in der Färberstraße 18 – 22 stehen zudem unter besonderem Siedlungsschutz.

Das Untersuchungsgebiet grenzt im Bereich der Verkehrsflächen und Sichtachsen zudem an weitere Baudenkmale, auf deren Umgebungsschutz in der Planung Rücksicht genommen werden muss. Hierzu gehören insbesondere Gebäude in der Bahnhof-, Luisen- und Färberstraße.

Das Untersuchungsgebiet liegt am Rand der Stadtmitte Neumünsters und ist daher von den Umformungen im späten 19. Jahrhundert, den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges und danach folgenden Eingriffe in die Stadtstruktur betroffen - insbesondere im Wohnviertel nordwestlich des Hauptbahnhofs sowie auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs.

Plan 4: Denkmalschutz / Infrastruktur

3.2 Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Die Bebauungsstruktur der Messeachse in Neumünster gliedert sich in drei Teilbereiche von unterschiedlichem Charakter.

Bereich Hauptbahnhof

Der südliche Ausläufer des Untersuchungsgebietes wird dominiert vom Hauptbahnhof der Stadt Neumünster. 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 der ZOB entlang der Bahnhofstraße.

Die Gebäude rund um den Konrad-Adenauer-Platz werden in den Erdgeschossen ausschließlich geschäftlich genutzt, hier hat sich überwiegend Einzelhandel niedergelassen. Die Obergeschosse werden teilweise für Dienstleistungen, aber auch zum Wohnen genutzt. Der Platz selbst ist mit einem Kiosk bebaut und überwiegend mit Fahrrädern zugestellt. Der gesamte Bereich ist durch eine sehr heterogene Bebauung gekennzeichnet, mit Gebäuden aus der Gründerzeit bis hin zu einem Baustil aus den 90er Jahren.

Auf der rückwärtigen, nördlichen Seite des Hauptbahnhofs liegt das ehemalige Postgelände mit einem freistehenden, mehrstöckigen Bürogebäude, in dessen Erdgeschoss sich noch eine Postfiliale befindet, sowie Stellplätzen vor und hinter dem Gebäude. Hinter dem Postgelände schließt sich ein Baublock mit überwiegend historischer Bebauung aus den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts an. Auch hier werden die Erdgeschosse der Gebäude teilweise gewerblich genutzt, die Stockwerke darüber dienen jedoch überwiegend der Wohnfunktion. Die Flächen im Blockinnenbereich werden hauptsächlich als PKW-Stelleplätze genutzt. Die Baustruktur jenseits des Hauptbahnhofs ist überwiegend durch vier bis sechs Geschosse geprägt und im gesamten Bereich in geschlossener Bauweise angelegt.

Bereich Rendsburger Straße/Max-Johannsen-Brücke

Die Rendsburger Straße, die das Untersuchungsgebiet im Westen begrenzt, ist die vierspurige Hauptverbindung von Bahnhof und Innenstadt zur Messe und zum Autobahnanschluss Neumünster-Nord. Die Fläche östlich der Rendsburger Straße ist durch eine ausgesprochen heterogene Bebauungsstruktur geprägt – hier haben sich in großem Maßstab Fach- und Supermärkte und Gewerbebetriebe niedergelassen, aber auch vereinzelte Wohnhäuser, sowie eine kleine Kleingartenkolonie der Bahn-Landwirtschaft liegen hier. Die hinteren Bereiche der Grundstücke sind vereinzelt brachgefallen. Die Freiflächen im Umfeld der Fachmärkte werden überwiegend als PKW-Stellplätze genutzt. Östlich dieser Flächen, angrenzend an die Bahntrasse, erstreckt sich ein Gelände brachgefallener Bahnflächen mit rudimentären Gleisanlagen und –anschlüssen sowie größtenteils ungenutzten Bahngebäuden. An dieser Stelle befindet sich auch der denkmalgeschützte Lokschuppen mit Drehscheibe und Abstellgleisen.

Bereich Holstenhallen und Umgebung

Der nördliche Teil des Untersuchungsgebietes wird dominiert vom eigentlichen Messegelände, ein Aushängeschild der Stadt Neumünster. Hier liegt die denkmalgeschützte Holstenhalle mit den daran angeschlossenen Messehallen, Stallungen und einem Restaurant. Neumünster ist der größte Messe- und Veranstaltungsort in ganz Schleswig-Holstein mit mehreren hundert Veranstaltungen im Jahr. Bekannt ist die Messe vor allem für Norddeutschlands größte Baumesse, die Nord-Bau, sowie für Veranstaltungen rund um die Pferdehaltung.

Angrenzend an die Hallen erstreckt sich ein großzügiges Freigelände, das von den Hallenbetrieben für Messen, Veranstaltungen und als Parkplatzflächen genutzt wird. In diesem nördlichen Bereich der Messeachse ist die Bebauung entlang der Rendsburger Straße von einer Mischung aus giebelständigen Einfamilienhäusern und Gewerbebetrieben geprägt.

Östlich und nördlich der Messehallen setzt sich die heterogene Bebauungs- und Nutzungsstruktur fort. Entlang der Bahntrasse im Osten erstreckt sich hier ein weitläufiges Kleingartengelände der Bahn-Landwirtschaft mit einem Gemeinschaftshaus. Im westlichen Randbereich der Kleingartenanlage gibt es zwei kleinere Waldflächen. Nördlich der Holstenhallen liegen die Landeslabore mit Institutsge-

bäuden unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Bauform. Zudem befindet sich hier eine Militärbrache mit einem stillgelegten Kraftwerk.

Plan 5: Nutzungsstruktur der Gebäude

Entwurf

3.3 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentümerstruktur im Untersuchungsgebiet kann aus dem Plan Eigentumsverhältnisse entnommen werden. Der Großteil der Grundstücke im Untersuchungsgebiet ist in städtischem oder privatem Besitz.

Im Eigentum der Stadt Neumünster befinden sich die Verkehrsfreiflächen und Flächen des ehemaligen Postgeländes auf der nordwestlichen Seite des Hauptbahnhofs. Des Weiteren befinden sich die Hallenbetriebe Neumünster GmbH zu 100 Prozent im Besitz der Stadt Neumünster.

Die Militärbrache im Norden des Untersuchungsgebietes befindet sich im Eigentum des Bundes und wird von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BIMA) verwaltet.

Die Kleingartenanlagen der Bahn-Landwirtschaft nördlich der Brückenstraße befinden sich im Besitz der aurelis Real Estate GmbH. Die ungenutzten Bahnflächen südlich der Brückenstraße sind im Besitz der aurelis Real Estate GmbH mit Grundbucheintrag Deutsche Bahn AG.

Die Flächen der Landeslabore sind im Besitz des Landes Schleswig-Holstein.

Teilflächen mit bestehenden Gleisanlagen befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn Netz AG.

Plan 6: Eigentümer

3.4 Gebäudezustand

Für jedes Hauptgebäude wurde eine Bewertung des äußeren Zustandes anhand äußerer Inaugenscheinnahme der sichtbaren Gebäudeteile (Dacheindeckung, Fassade, Fenster, Traufen und Sockelbereich) vorgenommen. Diese Bewertung dient zur Beurteilung des städtischen Erscheinungsbildes sowie zur Einschätzung der städtebaulichen Gesamtsituation im Untersuchungsgebiet. Unbedeutende Nebengebäude wurden nicht bewertet.

Eine detaillierte Analyse der Gebäude unter Berücksichtigung des bautechnischen Zustandes der Innenräume, der Statik, der Gebäudetechnik etc. war nicht Bestandteil des Untersuchungsauftrages. Im Falle einer Festlegung als Fördergebiet ist für jedes Gebäude, das mit Zuschüssen aus der Städtebauförderung saniert werden soll, eine objektbezogene Bauzustandsuntersuchung vorzunehmen.

Anhand der Beurteilung des äußeren Zustandes der Gebäude ergeben sich folgende Ergebnisse:

- ca. 22% der Gebäude weisen kaum bauliche Mängel an den sichtbaren Bauteilen auf,
- ca. 25% der Gebäude weisen leichte Mängel an einigen sichtbaren Bauteilen auf,
- ca. 25% der Gebäude weisen bauliche Mängel an vielen sichtbaren Bauteilen auf und
- ca. 28% der Gebäude weisen starke bauliche Mängel an nahezu allen sichtbaren Bauteilen auf oder sind so stark beschädigt, dass sie nicht mehr nutzbar sind

guter baulicher Zustand:

Fassade: Mauerwerk, Anstrich und Putz ohne Schäden

Fenster: intakte Kastenfenster, Isolierverglasung

Dach: keine Schäden an der Dacheindeckung

relativ guter baulicher Zustand:

Fassade: leichte Fugenschäden, leichte Putzschäden

Fenster: Gebrauchsspuren an Kastenfenster, intakte Einfachverglasung

Dach: leicht verwitterte Dacheindeckung

schlechter baulicher Zustand:

Fassade: leichte Schäden am Mauerwerk, Putzschäden

Fenster: schadhafte Kastenfenster, intakte Einfachverglasung

Dach: verwitterte Dacheindeckung

Sehr schlechter baulicher Zustand:

Fassade: Schäden am Mauerwerk, großflächige Putzschäden, stärkere Schäden

Fenster: Einfachverglasung, schadhafte Rahmen und stärkere Schäden

Dach: schadhafte Dacheindeckung, schadhafte Traufe/Fallrohre und stärkere Schäden.

Somit befinden sich nach einer äußeren Inaugenscheinnahme über 50% der Gebäude im Untersuchungsgebiet in einem bautechnisch schlechten Zustand. Eine Häufung der Gebäude mit baulichen Mängeln wurde im Bereich der Bahnbrachen festgestellt. Insbesondere der Zustand des Lokschuppens und der historischen Holstenhalle, fallen aufgrund ihrer Größe und Bedeutung besonders negativ auf.

Es besteht die Vermutung, dass ein Großteil des vorhandenen Gebäudebestandes nicht mehr den heutigen energetischen Anforderungen entspricht. Es wird daher empfohlen, in einem umfassenden energetischen Quartierskonzept den energetischen Sanierungsbedarf des Gebäudebestandes im Untersuchungsgebiet zu erfassen.

Plan 7: Gebäudezustand

3.5 Freiräume und Altlastenverdachtsflächen

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.

Öffentliche Freiräume

Öffentliche Freiräume gibt es im Untersuchungsgebiet neben den Straßen, Parkplätzen und Stadtplätzen kaum. Zu ihnen zählen etwa der Konrad-Adenauer-Platz vor dem Hauptbahnhof sowie die Verkehrsfläche vor den Holstenhallen. Jedoch gibt es im Untersuchungsgebiet eine Vielzahl von öffentlich zugänglichen privaten Freiräumen. Insbesondere zu nennen sind hier die Stellplätze der Fachmärkte, das Außengelände der Messe sowie die Kleingartenanlagen der Bahn-Landwirtschaft.

Brachflächen

Als negativ ist die hohe Anzahl an untergenutzten Flächen im Untersuchungsgebiet zu bewerten. Insbesondere entlang der Bahntrasse im Osten des Untersuchungsgebietes sind erhebliche Brachflächen vorhanden. Diese Flächen sind überwiegend geprägt von nicht mehr genutzten Gebäuden und 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 stellen das ehemalige Militärgelände mit stillgelegtem und ruinösem Kraftwerk sowie das Gelände einer ehemaligen Produktionshalle im Bereich der Kleingartenanlage weitere Brachflächen dar.

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. Verstärkt wird der Eindruck der Unternutzung und

Vernachlässigung durch eine wild wuchernde Vegetation, die sich auf sämtlichen Brachflächen im Laufe der Zeit entwickelt hat.

Gewerbeflächen

Die Gewerbeflächen östlich der Rendsburger Straße zeichnet 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 Lagefläche. Die Freiflächen der Fachmärkte sind überwiegend großflächig versiegelt und befinden sich vornehmlich in einem guten Zustand.

Die Freiflächen der Messe 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 Besucher genutzt.

Kleingartenanlagen

Die Kleingartenanlagen der Bahn-Landwirtschaft sind auf zwei Standorte im Untersuchungsgebiet aufgeteilt. Der bei Weitem größere Standort mit mehr als 150 Kleingärten befindet sich östlich des Messegeländes. Der erheblich kleinere Standort mit weniger als 30 Parzellen liegt in mittlerer Höhe des Untersuchungsgebietes, an der Rendsburger Straße.

Der Zustand der einzelnen Kleingärten ist als sehr heterogen einzustufen. Von wild wuchernder Vegetation mit barackenartiger Laube bis hin zur gut bewirtschafteten Parzelle mit sehr gepflegtem Gartenhaus ist alles vorzufinden. Zwischen fünf und zehn Prozent der Kleingärten sind zurzeit nicht verpachtet. Die Anlage verfügt mit der Gartenhalle und der daran angeschlossenen gastronomischen Einrichtung über eine Veranstaltungshalle für mehr als hundert Gäste.

Private Gärten und Blockinnenbereiche

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. Im Bereich der Luisen-, Färber- und Friedrichstraße im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes besteht eine Blockrandbebauung, in deren Innenhof sich eine Mischung aus Garten, PKW-Stellplätzen und Garagen entwickelt hat. Dieser Bereich weist erhebliche Gestaltungsdefizite auf.

Altlastenverdachtsflächen

Die meisten der bereits beschriebenen Brachflächen, sind als potenzielle Altlastenverdachtsflächen einzustufen. Für die Flächen, die ehemals der Bahnnutzung dienten, sind bereits 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 Handlungskategorie 1.1 insgesamt 14 Altlastenverdachtsflächen zugewiesen. Von ihnen geht demnach 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 keine Abwehr der latent vorhandenen Gefahr notwendig, jedoch bei Widernutzung erhöhte Entsorgungskosten des nicht wieder einbaufähigen Aushubs an. Eine konkrete Gefahr geht von 11 Altlastenverdachtsflächen aus, die mit der Handlungskategorie 2 eingestuft wurden. Ein Schadenseintritt ist hier sehr wahrscheinlich. Daher ergibt sich in diesen Fällen bei Widernutzung des Geländes ein konkreter Handlungsbedarf zur Gefahrenabwehr. Insgesamt wurden jedoch keine Altlastenverdachtsflächen der besonderen Handlungskategorie 3 zugeordnet, in der einen bereits eingetretenen Schaden einen sofortigen Handlungsbedarf zur Gefahrenabwehr erforderlich macht.

Des Weiteren stehen Flächen im Umfeld des HBF und das ehemalige Militärgelände an Max-Eyth-Straße unter Altlastenverdacht. Für diese Bereiche liegen noch keine Untersuchungen vor.

Plan 8: Freiraumnutzung

3.6 Verkehrsinfrastruktur und Erschließung

Haupterschließung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet ist über die Rendsburger Straße, die an den Autobahnzubringer L328 angeschlossen ist, und die Max-Johannsen-Brücke, die Teil des so genannten Stadtrings ist, an das überörtliche Straßennetz gebunden. 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.

Verkehrswege und Plätze

Der Konrad-Adenauer-Platz ist Vorplatz des Bahnhofs von Neumünster und zeichnet sich durch ein generell hohes Verkehrsaufkommen aus. Hier verkehren Taxen, Fußgänger und Radfahrer, Autofahrer halten an Kiss-and-Ride-Plätzen und zudem dient die Fläche als Zufahrt zum ZOB. Der Konrad-Adenauer-Platz ist durchgehend gepflastert, jedoch mit einigen Bäumen versehen. Er ist häufig mit Fahrrädern zugestellt.

Die Rendsburger Straße ist eine vielbefahrene, vierspurige Straße, die für Fußgänger und Radfahrer wie eine Barriere wirkt und nur schwer zu queren ist. Sie weist aufgrund fehlender Raumkanten, mangelnder Straßengliederung und geringer Baumbepflanzung ein erhebliches Gestaltungsdefizit auf.

Die Max-Johannsen-Brücke überspannt als Teil des Stadtrings die weitläufigen Gleisanlagen. Die Brücke verbindet und trennt 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.

Die als Aushängeschild der Stadt bekannten Holstenhallen werden bislang lediglich über einen kleinen ungestalteten Verkehrsplatz zwischen dem Messegelände und der Rendsburger Straße erreicht. 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 Stoßzei-

ten von Messen und Veranstaltungen über die Rendsburger Straße und den Autobahnzubringer abgeführt werden kann.

Als Nebenstraßen mit geringerer Verkehrsbelastung sind die Justus-von-Liebig-Straße, die Max-Eyth-Straße, sowie die Brücken-, die Güter-, die Luisen- und die Friedrichstraße anzusehen.

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.

Im Untersuchungsgebiet gibt es zudem eine Reihe von nicht öffentlichen Straßen und Wegen. Diese nicht öffentlichen Verkehrswege befinden sich überwiegend im Bereich der Brachflächen und der Kleingartenanlagen und sind nicht immer klar ausgebildet. Besonders im Bereich der Kleingartenanlage sind die vorhandenen Wege zudem häufig unbefestigt.

Hauptbahnhof und ZOB

Der Hauptbahnhof Neumünster ist als ICE-Haltepunkt an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn angeschlossen und ein zentraler Bahnknotenpunkt in Schleswig-Holstein. Von hier aus gibt es Verbindungen ins gesamte Bundesland mit der Hauptverbindungsstrecke Hamburg – Neumünster – Kiel und Hamburg – Neumünster – Flensburg.

Das Bahnhofsgebäude ist nur vom Konrad-Adenauer-Platz aus erschlossen. Es gibt eine räumliche Verknüpfung von Hauptbahnhof und ZOB. Der Zentrale Busbahnhof erstreckt sich mit einer Teilüberdachung in einer langgezogenen Ausrichtung entlang der am Platz gelegenen Bahnhofstraße. Von hier aus gibt es Busverbindungen in das ganze Stadtgebiet Neumünsters. Zudem fahren Überlandbusse (Autokraft) ins Umland und ein Flughafenbus (Kilius) nach Hamburg Fuhlsbüttel. Die räumlichen Verhältnisse am ZOB sind relativ beengt. Die Bahngleise sowie die Post und der Postparkplatz auf der Rückseite des Bahnhofsgebäudes sind durch den so genannten Posttunnel erreichbar.

PKW-Stellplätze

Mit der guten Bahnanbindung Neumünsters geht ein hohes Pendleraufkommen einher. Die Nachfrage nach Parkraum in unmittelbarer Umgebung zum Hauptbahnhof ist daher groß. Sowohl Kurz- als auch Langzeit-Parkplätze sind jedoch keinesfalls in ausreichendem Maß vorhanden. Bislang gibt es einige Kurzzeitparkplätze am Konrad-Adenauer-Platz und auf dem Postparkplatz an der Färberstraße. Langzeitparkmöglichkeiten im Bereich des Hauptbahnhofs existieren auf dem Sager-Gelände und im Parkhaus Kaiserstraße.

Größere private Stellplatzanlagen befinden sich derweil im Bereich der Fachmärkte entlang der Rendsburger Straße. Diese Parkplätze befinden sich überwiegend in einem guten Zustand und sind zudem in ausreichender Zahl vorhanden.

Weitere Stellplätze sind an den Holstenhallen vorzufinden. Diese sind jedoch kaum gestaltet, häufig unbefestigt und zwischen dem Autobahnzubringer L328 und der Justus-von-Liebig-Straße mit teilweise altem Baumbestand versehen.

Bei kleineren Messen und Veranstaltungen werden bestimmte Bereiche des Messe-Freigeländes zum Parken genutzt. Bei größeren Veranstaltungen, die neben den Ausstellungshallen auch das gesamte Freigelände der Messe beanspruchen, ist dies jedoch nicht möglich. In diesem Falle stehen für Besucher bei Weitem nicht genügend Parkplätze in fußläufiger Entfernung zur Messe zur Verfügung.

Zustand der Verkehrswege und Plätze

Der Zustand der Verkehrswege im Untersuchungsgebiet kann der Karte „Zustand Verkehrswege“ entnommen werden.

Insbesondere die Rendsburger Straße, die Güterstraße und der Verkehrsplatz vor den Holstenhallen sowie die Luisenstraße befinden sich in keinem guten Zustand. Der Zustand der nicht öffentlichen Wege entlang diverser Brachflächen, etwa westlich der Messehallen kann als „sehr schlecht“ bezeichnet werden.

Anhand der Beurteilung des äußeren Zustandes der Verkehrswege und Plätze ergeben sich folgende Bewertungen:

Guter Zustand:

Keine/kaum sichtbaren Schäden an Fahrbahnbelägen, Beschilderung, Stadtmöblierung und Beleuchtung.

Mittlerer Zustand:

Leichte Risse der Fahrbahndecke. Größere Unebenheiten von Pflasterverbänden. Gebrauchsspuren an Beschilderung, Stadtmöblierung und Beleuchtung.

Schlechter Zustand:

Starke Risse der Fahrbahndecke. Sehr große Unebenheiten von Pflasterverbänden mit einhergehender Wölbung. Erhebliche Gebrauchsspuren an Beschilderung, Stadtmöblierung und Beleuchtung.

Sehr schlechter Zustand:

Schlaglöcher in der Fahrbahndecke. Fehlende Pflasterung sowie sehr große Unebenheiten von Pflasterverbänden mit einhergehender Wölbung. Schäden an Beschilderung, Stadtmöblierung und Beleuchtung.

Plan 9: Verkehrswege / Oberflächen

3.7 Bevölkerungsdaten, Sozialstruktur und soziale Infrastruktur

Bevölkerungsdaten

Die Bevölkerungszahl der Stadt Neumünster ist in den vergangenen Jahren deutlich zurückgegangen. Demografische Veränderungen, die sich in sinkenden Einwohnerzahlen und einer zunehmenden Überalterung der Gesellschaft äußern, wirken sich gemeinsam mit dem wirtschaftlichen Strukturwandel der Stadt auch auf den Arbeitsmarkt, den Einzelhandel und die Wohnsituation aus.

Im Jahr 2010 verfügte Neumünster über rund 78.800 Einwohner. Im Jahr 2000 lebten rund 81.400 Menschen in Neumünster. Insgesamt verlor die Stadt in einer Zeitspanne von elf Jahren also rund 2.600 Einwohner, das entspricht einem Rückgang von rund 3,1% Prozent. Ein weiterer Rückgang von sechs bis acht Prozent wird der Stadt bis zum Jahr 2025 prognostiziert. Zu diesem Zeitpunkt sollen dann noch zwischen 73.300 und 71.900 Menschen in Neumünster leben.

Im Zeitraum von 2000 bis 2010 kam es in Schleswig-Holstein zu einem Bevölkerungsanstieg von rund 1,6%, In Kiel zu einem Bevölkerungsanstieg von rund 5% und in Lübeck zu einem Bevölkerungsrückgang von rund 1,5%.

Abgeschwächt wurde die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung in der Stadt durch einen positiven Wanderungssaldo. Vor einigen Jahren verzeichnete Neumünster deutlich mehr Fort- als Zuzüge und verlor jährlich rund 200 bis 300 Einwohner. Im Jahr 2010 jedoch zeichnete sich eine Umkehr ab und die Stadt gewann mit 4.507 Zu- aber nur 4.120 Fortzügen neue Einwohner.

Im Hinblick auf die Altersstruktur ist der hohe Anteil älterer Bevölkerungsgruppen auffällig: Im Jahr 2000 waren 18 Prozent der Neumünsteraner über 65 und damit im Rentenalter. 2010 war der Anteil bereits auf 22 Prozent angestiegen. Die Belange der älteren Generationen und das Bereitstellen einer seniorengeeigneten Infrastruktur werden demzufolge eine zentrale Bedeutung für die zukünftige Stadtentwicklungspolitik von Neumünster gewinnen.

Die Zahl der unter 18-Jährigen sank von 19 auf 18 Prozent. Besonders deutlich schrumpfte die Altersgruppe der 20- bis 35-Jährigen von 14 auf 11 Prozent. Diese Entwicklung ist neben den abnehmenden Geburtenzahlen auch auf die Abwanderung junger Familien mit Kindern in umliegende Städte und Gemeinden zurückzuführen, aber auch auf eine anhaltend hohe Arbeitslosigkeit in Neumünster.

Sozialstruktur

Der Wirtschaftsstandort Neumünster hat seit 2001 einen tief greifenden ökonomischen Wandel durchlebt, der zu rückläufigen Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen führte. Die Arbeitslosenzahl stieg zwischen 2001 und 2005 von 4.808 auf 6.179 Personen. In den anschließenden Jahren erholte sich die Konjunktur ein wenig, blieb jedoch mit einer Arbeitslosenquote von rund 11 Prozent in den letzten Jahren weit über dem landesweiten Durchschnitt von 7,2 Prozent. Im Jahr 2011 waren 4.454 Neumünsteraner arbeitslos gemeldet, das entspricht einer Quote von 11,2 Prozent – die damit im Schnitt um ein doppeltes höher war als in den benachbarten Kreisen Segeberg (5 Prozent), Plön (6,2 Prozent) oder Steinburg (6,1 Prozent).

Dafür lag in Neumünster, im Gegensatz zu umliegenden Städten und Kreisen, die Einpendlerquote mit 53,7 Prozent auch deutlich höher, als die Zahl der Arbeitnehmer, die außerhalb der Stadt arbeiten (Auspendlerquote 38,1 Prozent). Damit kann Neumünster als wichtiger Arbeitsort von einer besonderen Attraktivität für Berufspendler angesehen werden. Der Ausländeranteil ist in der Stadt mit 6,2 Prozent vergleichsweise gering.

Soziale Infrastruktur

Aufgrund der vorhandenen Struktur im Untersuchungsgebiet mit überwiegend gewerblichen Nutzungen gibt es im gesamten Untersuchungsbereich keine relevante soziale Infrastruktur. Allerdings befindet sich der Jugendspielplatz im Umfeld des Untersuchungsgebietes. Der Platz wird für Jahrmarkt- und Zirkusveranstaltungen genutzt. Aufgrund der Lage des Jugendspielplatzes in einem Wohngebiet bestehen an Veranstaltungstagen erhebliche Konflikte durch Lärm und Verkehr.

(Quellen: Einwohnermelderegister der Stadt Neumünster, Statistikamt Nord, Bertelsmann-Stiftung, Bundesagentur für Arbeit, GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung)

3.8 Wirtschaftssituation

Allgemeine Situation in Neumünster

Die Stadt Neumünster ist in bedeutendem Maße von den Auswirkungen des wirtschaftlichen Strukturwandels betroffen. Traditionell war Neumünster von der Textilindustrie geprägt – eine Branche, in der in den vergangenen Jahrzehnten zunehmend Arbeitsplätze abgebaut werden mussten, da die Konkurrenz im Ausland wuchs. Abgeschwächt wurde dieser Abbau von Arbeitsplätzen zunächst durch eine hohe Zahl Beschäftigter bei Post, Bahn und Bundeswehr. Mit Beginn des Personalabbaus bei Bahn und Post verschärfte sich die Arbeitsplatzsituation in Neumünster jedoch erneut. Hinzu kam die Schließung dreier großer Kasernen, die einen erheblichen Stellenverlust nach gezogen hat.

Die Wirtschafts- und Arbeitsstruktur in Neumünster war im Wandel begriffen. Die Hauptbranchen liegen nun primär in den Bereichen Elektrotechnik, Büro- und Kommunikationselektronik, Maschinen- und Apparatebau, Stahl- und Leichtmetallbau, Feuerverzinkerei und Metallveredelung, Eisen- und Stahlguss, sowie Transportwesen und Logistik. Darüber hinaus wird die gewerbliche Struktur in Neumünster derzeit von einer Vielzahl kleiner und mittelständischer Unternehmen bestimmt.

Derzeit üben 32.796 Personen eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in Neumünster aus, 4.454 sind arbeitslos (Erhebung der Bundesagentur für Arbeit im Jahr 2011). Der Großteil aller Erwerbstätigen in Neumünster (rund 33 Prozent, Quelle: Statistikamt Nord, Stand 2009) ist im Gewerbe, Handel, Gastronomie und Verkehr tätig. Weitere 30 Prozent arbeiten im Dienstleistungssektor. Immer weniger Erwerbstätige sind dafür im produzierenden Bereich tätig, dort sank die Zahl von 2000 bis zur letzten Erhebung 2009 von rund 17 auf 12 Prozent.

Trotz der gewerblichen Neuansiedlungen und der Versuche, bestehende Unternehmen in Neumünster zu halten, gelang es zunächst nicht, den enormen Verlust von Arbeitsplätzen aufzuhalten. Von der Mitte der 90er Jahre an bis 2005 verlor die Stadt infolge der Umstrukturierungen auf dem Arbeitsmarkt etwa zehn Prozent ihrer Arbeitsplätze. Die Arbeitslosenquote stieg in dieser Zeit von 11,2 auf 15,7 Prozent an. Diese massiven Beschäftigungsverluste entsprachen einem bundesweiten

Trend, allerdings war der prozentuale Rückgang der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an keinem Ort in Schleswig-Holstein so hoch wie in Neumünster.

In den folgenden Jahren entwickelte sich der Arbeitsmarkt in der kreisfreien Stadt jedoch wieder positiver. Im Jahr 2008 sank die Arbeitslosenquote in Neumünster auf 11 Prozent, aktuell liegt sie relativ stabil bei rund 11,2 Prozent. Im Vergleich zum landesweiten Durchschnitt von aktuell 7,2 Prozent ist sie allerdings weiterhin hoch.

Für das Umland besitzt die Stadt dennoch eine große wirtschaftliche Anziehungskraft. Ihre Bedeutung als überregionaler Standort ist ablesbar am Einpendlerüberschuss, der zwischen den Jahren 2000 und 2009 um gut 55 Prozent auf knapp 8.000 angestiegen ist. Im Jahr 2009 sind rund 16.800 Menschen täglich nach Neumünster ein-, aber nur rund 8.800 Menschen ausgependelt. Im Jahr 2010 konnte die Stadt zudem mehr Zuzüge verbuchen, als noch in den Vorjahren. Es gab knapp 400 mehr Zu- als Fortzüge.

Der Wandel in der Altersstruktur schlägt sich allerdings auch auf dem Wohnungsmarkt der Stadt nieder. Eine Verschiebung hin zu einem immer höheren Anteil älterer Bevölkerungsgruppen führt dem aktualisierten Wohnraumversorgungskonzept aus dem Jahr 2012 zufolge zu einer notwendigen Weiterentwicklung des Wohnungsbestandes, insbesondere mit Hinblick auf seniorengerechten Wohnraum.

Die wirtschaftlichen Stärken und Potentiale der Stadt liegen – so zusammengefasst im ISEK - in der zentralen Lage im Bundesland, der guten Verkehrsanbindung an umliegende Großstädte, dem großen Gewerbe- und Industrieflächenangebot für potentielle Neuansiedlungen von Unternehmen sowie einem positiven Pendlersaldo und damit einer großen Anziehungskraft für Arbeitnehmer und Besucher der Stadt. Als Konsequenz des wirtschaftlichen Strukturwandels besteht laut Konzept die vordringliche Aufgabe in der Sicherung und Schaffung wettbewerbsfähiger Arbeitsplätze besonders im Bereich vorhandener wirtschaftlicher Kompetenzfelder wie dem Maschinenbau, der Metallverarbeitung, der Umwelt- und Medizintechnik sowie der Logistik.

Am 20. September 2012 hat in Neumünster das DOC Design-Outlet-Center eröffnet. Das DOC befindet sich an der südlichen Peripherie der Stadt in der Nähe der A7 Abfahrt Neumünster Süd. In dem im Villagestil errichteten Einkaufszentrum werden in rund 100 Geschäften Markenartikel, vornehmlich Kleidung, Sportartikel und Schmuck, angeboten. Im DOC werden voraussichtlich mehrere 100 neue Arbeitsplätze geschaffen.

Die Wirtschaftssituation im Untersuchungsgebiet wird im folgenden Text nach räumlichen Bereichen gegliedert beschrieben:

Hauptbahnhof und Umgebung

Der Hauptbahnhof mit dem Konrad-Adenauer-Platz bildet den nördlichen Randbereich der Innenstadt. Hier gibt es ein breites Spektrum an Einzelhandel und Dienstleistungen. In dem unmittelbar am Konrad-Adenauer-Platz gelegenen Gebäude des Hauptbahnhofs sind typische, bahnhofsrelevante Einzelhandelseinrichtungen ansässig, etwa Blumen- und Zeitschriftenhändler oder Bäcker, die insbesondere von der hohen Nutzerfrequenz Reisender am Hauptbahnhof profitieren.

Im Bahnhofsumfeld gibt es eine Vielzahl von Handels- und Dienstleistungseinrichtungen. Hier sind die Hauptstelle der Sparkasse Neumünster ansässig, das Finanzamt der Stadt, die Hauptstelle der Post sowie mehrere kleine Restaurants, Bäcker- und Fleischerläden. Das unmittelbare Bahnhofsumfeld weist somit eine intakte vielfältige Wirtschaftsstruktur mit einer Mischung aus kleinen und großen innenstadtrelevanten Einrichtungen auf.

Zurzeit laufen Planungen für die Entwicklung eines großen Einkaufszentrums, der Holsten-Galerie Neumünster, das mit rund 25.800 Quadratmetern Verkaufsfläche, mit etwa 90 Geschäften und 820 PKW-Stellplätzen in direkter Umgebung des Hauptbahnhofs errichtet werden soll. Es ist davon auszugehen, dass die Planung dieses Einkaufszentrums sowohl die Situation des bahnhofsnahen als auch des gesamtstädtischen Einzelhandels sowie die Verkehrssituation im näheren Umfeld des Bahnhofs stark beeinflussen wird.

Gewerbegebiet östlich der Rendsburger Straße

Das Gewerbegebiet an der Rendsburger Straße erstreckt sich vom Hauptbahnhof Neumünsters bis hin zu den Messehallen. Hier sind überwiegend großflächige Fachgeschäfte angesiedelt, wie „Roller“, „Media-Markt“ und „tedox“, aber auch Filialen großer Fastfoodketten sowie KFZ-Gewerbe und Nahversorger.

Die meisten der hier ansässigen Betriebe beschäftigen deutlich mehr als 10 Mitarbeiter. Somit ist das Gebiet, ein arbeitsplatzrelevanter Standort in Neumünster, der zudem von seiner guten Erreichbarkeit für Autofahrer über den Ring und die Rendsburger Straße profitiert. Zum Teil werden zentrumsrelevante Waren angeboten, etwa beim Elektro-Fachhandel Media-Markt. Dies führt dazu, dass dieses Gebiet eine Konkurrenz zur Innenstadt darstellt und zu deren wirtschaftlicher Schwächung beiträgt. Das Gebiet wirkt mit den unstrukturiert angeordneten Fachmärkten und den dazugehörigen großen Parkplatzflächen städtebaulich sehr ungeordnet. Raumkanten entlang der Rendsburger Straße sind nur sehr vereinzelt ausgebildet.

Die ehemaligen Bahnflächen östlich der Fachmärkte sind größtenteils brachgefallen. In diesem Bereich sind nur noch wenige Gebäude und Flächen mit wirtschaftlicher Nutzung, überwiegend aus dem Bahnsektor, belegt.

Messe und Umgebung

Die Holstenhallen Neumünster sind der größte Messestandort in ganz Schleswig-Holstein und tragen wesentlich zur Bekanntheit der Stadt bei.

Die Hallen im Norden des Untersuchungsgebiets, das angeschlossene Restaurant, das Freigelände sowie die angeschlossenen Stallungen werden jedes Jahr für rund 500 Veranstaltungen genutzt. Dazu zählen nicht nur Messen, sondern auch Konzerte, Tier-Veranstaltungen, Sport- und Showveranstaltungen, Konferenzen, Tagungen, Seminare, Feiern und Partys. Häufig werden allerdings, je nach Veranstaltung, nur einzelne Hallen genutzt. Das Freigelände der Messe dient überwiegend als Parkplatz, wird bei großen Veranstaltungen und Messen aber auch als Ausstellungsfläche genutzt.

Bei einigen sehr großen Veranstaltungen, wie der Nord-Bau, stößt das Gelände an seine Grenzen. Insbesondere wenn bei Großveranstaltungen die Freifläche mit Ausstellern belegt ist, sind im Umfeld der Messe nicht annähernd genügend Parkplätze vorhanden. Daher besteht ein zukünftiger Bedarf an einer moderaten Ausweitung des Freigeländes sowie der Hallenflächen.

Die Hallenbetriebe Neumünster GmbH planen derzeit eine Innenraummodernisierung der Halle 1 (historische Holstenhalle) sowie den Neubau eines großen Foyers als Verbindungselement zwischen der historischen Haupthalle und den vorhandenen Ergänzungshallen. Durch das geplante Foyer entstehen zusätzliche Multifunktionsflächen sowie großflächige Übergänge zwischen den meisten Hallen. Damit kann der parallele Ablauf verschiedener Veranstaltungen künftig verbessert werden. Die Gesamtkosten für die geplanten Modernisierungen und Neubauten werden auf rund 21 Millionen Euro geschätzt.

Östlich der Messe im Bereich der Gleisanlagen plant die neg (Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH) mit Unterstützung des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr, des Seehafens Kiel und der IHK Kiel die Erweiterung der vorhandenen Verladeanlage. Gegenstand der Maßnahme ist der Ausbau der Ladestraßen von derzeit 2.000 Quadratmetern auf mindesten 40.000 Quadratmeter mit zwei Ladestraßen-Gleisen von je 700 Metern – der maximalen Länge im allgemeinen deutschen Netz. Es soll dann möglich werden, bis zu fünf Züge täglich abzufertigen.

Weitere Betriebe im Umfeld der Messe stellen das Hotel Prisma mit rund 90 Zimmern, die Verwaltung der Rinderzucht S-H sowie das Landeslabor Schleswig-Holstein mit mehreren Laborgebäuden dar. Das Landeslabor, ein Dienstleistungszentrum für den Verbraucher- und Umweltschutz, beschäftigt an seinem Standort Neumünster 200 Mitarbeiter für die Untersuchungen und Begutachtungen von Lebensmitteln, Tabakerzeugnissen, und Bedarfsgegenständen. Die Laboreinrichtung unmittelbar nördlich der Messehallen wird seit 2002 als Landesbetrieb geführt und ist eine obere Landesbehörde im Geschäftsbereich des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume. Das Aufgabenspektrum erfasst Laboruntersuchungen im Rahmen der Schlachtier- und Fleischkontrolle, Analysen im Umweltbereich, Tierarzneimittelüberwachung, Futtermittel- und Handelsklassenüberwachung sowie Aufgaben der staatlichen Tierseuchenbekämpfung.

(Quellen: Statistikamt Nord, Bertelsmann-Stiftung, Bundesagentur für Arbeit, GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung, ISEK Neumünster, Stadtverwaltung Neumünster, Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume)

4. Gesamtbewertung / Problem- und Potenzialanalyse

Im Folgenden werden die Erkenntnisse zu den Mängeln und Konflikten sowie den Chancen und Potenzialen innerhalb des Untersuchungsgebietes zusammengefasst.

4.1 Mängel und Konflikte

Funktionale und gestalterische Defizite im Bahnhofsumfeld

Der Bahnhof Neumünster ist schlecht an die Messeachse angebunden. Es gibt keinen direkten Zugang vom Norden zum Bahnhofsgebäude. Auf dem Vorplatz des Bahnhofs sind gleich mehrere Mängel ersichtlich: Zum einen ist der Konrad-Adenauer-Platz, der stets mit Fahrrädern zugestellt ist, nicht zeitgemäß gestaltet. Zum anderen ergeben sich hier erhebliche Konflikte und Konkurrenzen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer Bus, Taxi, Auto und Fußgänger. Aufgrund der hohen Pendlerzahlen herrscht zudem für Auto- und Radfahrer ein großer Parkraumdruck im Bahnhofsumfeld.

Der Zentrale Omnibusbahnhof stößt aufgrund des hohen Pendleraufkommens ebenfalls an seine Kapazitätsgrenzen. Da im Bereich des ZOB jedoch keine Flächenpotenziale mehr vorhanden sind, bietet sich hier eine Verlagerung auf die Nordseite des Hauptbahnhofs oder zumindest eine Teilverlagerung –des Überlandverkehrs – an.

Funktionale und gestalterische Defizite der Messe

Die Messe in Neumünster hat keinen repräsentativen Vorplatz. Und das, obwohl sie – am Endpunkt des Autobahnzubringers gen Norden gelegen – das nördliche Entrée der Stadt darstellt.

Die historische Holstenhalle befindet sich mit weiteren Hallen und insbesondere den Stallungen in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Funktionale Probleme offenbaren sich bei Großveranstaltungen durch fehlende Foyerflächen und eine schlechte Vernetzung der einzelnen Hallen. Die Durchführung mehrerer gleichzeitig stattfindender Veranstaltung wird dadurch erheblich erschwert. Für eine höhere Multifunktionalität und Flexibilität müssten mindestens zwei der Nebenhallen über größere, lichtere Höhen verfügen.

Das Freigelände der Messe stößt bei großen Veranstaltungen an seine Grenzen. Daher erscheint es für die zukünftige Entwicklung der Messe sinnvoll, Flächen für eine künftige Expansion vorzuhalten. Insbesondere, um dem erheblichen Mangel an standortnahen Parkplätzen vorzubeugen. Das relativ große Freigelände der Messe ist nur von zwei Seiten zu erreichen – eine Erschließungssituation, die bei Großveranstaltungen mit intensiver Nutzung des Freigeländes zu erheblichen logistischen Problemen führt. Die Erschließung einer weiteren Seite des Freigeländes wäre daher dringend erforderlich.

Städtebauliche Defizite

Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere brachliegende Flächen und städtebaulich ungeordnete Bereiche.

So weist etwa der Blockinnenbereich der überwiegend historischen Blockrandbebauung entlang der Luisen- und Friedrichstraße erhebliche gestalterische und funktionale Defizite auf. Freiflächen werden zumeist nicht als Aufenthalts- und Erholungsflächen für die Anwohner sondern als PKW-Stellplätze genutzt. Diese sind zudem wenig begrünt und stark versiegelt. Zudem auch häufig mit maroden Garagen zugebaut.

Das Gewerbegebiet, das sich östlich der Rendsburger Straße erstreckt, wirkt aufgrund der sehr heterogenen Struktur von großen Fachmärkten und eingestreuten kleineren Häusern sowie stark sanierungsbedürftigen Hallen sehr ungeordnet. Es gibt keinen gefassten Straßenraum entlang der Rendsburger Straße. Hier bietet sich ein unattraktives Erscheinungsbild, das keinerlei Aufenthaltsqualität aufweist. Die Stellplätze an den Fachmärkten sind nur selten mit Grünstrukturen versehen und zum Teil unübersichtlich angelegt. Von der Rendsburger Straße aus gibt es keine attraktiven Durchwegungen des Gebietes zu den rückwärtigen Brachflächen. Das Gewerbegebiet schottet daher die zurzeit noch brachliegenden Bahnflächen von der Stadtstruktur im Westen ab. Zudem ist die Rendsburger Straße aufgrund ihrer Vierspurigkeit wie eine Barriere für Fußgänger.

Die westlich der Bahntrassen gelegenen Flächen weisen starke funktionale Missstände auf. Die Bahnrandflächen sind von einem Funktionsverlust durch die Aufgabe der Bewirtschaftung seitens der Deutschen Bahn AG betroffen. Der Bereich

besteht hauptsächlich aus ungestalteten und schadhafte Freiflächen und sanierungsbedürftigen bzw. abgängigen und oftmals ungenutzten Hallen sowie aus dem denkmalgeschützten und stark sanierungsbedürftigen Lokschruppen. Es gibt eine Vielzahl von Altlastenverdachtsflächen und Flächen, auf denen Altlasten bereits bestätigt wurden. Derlei Altlasten werden auch auf den brachgefallenen Flächen nördlich der Messe, die ehemals militärisch genutzt wurden, vermutet. Hier steht auch noch ein stillgelegtes baufälliges Kraftwerk, die Flächen sind ungestaltet und schadhaft.

Der Bereich der Bahntrassen ist zudem schlecht erschlossen und räumlich isoliert durch die östlich verlaufende Bahntrasse, die westlich vorgelagerten Fachmärkte und Gewerbebetriebe und die mit einer langen Rampe versehenen Max-Johannsen-Brücke. Das rund zehn Hektar große Areal ist zurzeit nur über die Brückenstraße zugänglich. Zudem bestehen Planungen, eine Fernwärme Versorgungsleitung durch das Gelände zu legen. Aufgrund der innenstadtnahen Lage und der vorhandenen Gleisanschlüsse besteht in dem Bereich allerdings ein großes Entwicklungspotenzial.

Zustand des Gebäudebestandes

Nahezu die Hälfte der Gebäude im Untersuchungsgebiet ist sanierungsbedürftig. Von diesen Gebäuden können wiederum rund 50 Prozent sogar als erheblich sanierungsbedürftig eingestuft werden. Mehrere Gebäude auf den brachliegenden Bahnflächen sind überhaupt nicht mehr nutzbar.

Gebäude mit Sanierungsbedarf finden sich im Untersuchungsgebiet insbesondere im direkten Messeumfeld sowie im Bereich der ungenutzten Bahnflächen. Als besonders bedenklich ist hervorzuheben, dass gerade große und wichtige Gebäude sich in einem auffallend schlechten Zustand befinden. Insbesondere der Lokschruppen und die Historische Holstenhalle sind hier zu nennen.

Es besteht die Vermutung, dass ein Großteil des vorhandenen Gebäudebestandes nicht mehr den heutigen energetischen Anforderungen entspricht. Es wird daher empfohlen, in einem umfassenden energetischen Quartierskonzept den energetischen Sanierungsbedarf des Gebäudebestandes im Untersuchungsgebiet zu erfassen.

Defizite der verkehrstechnischen Infrastruktur

Die verkehrstechnische Infrastruktur ist in mehreren Teilbereichen des Untersuchungsgebietes sanierungsbedürftig.

Zum einen gibt es deutliche Schäden an Fahrbahnbelägen und Gehsteigen, zum anderen Beschädigungen an Beschilderungen, Beleuchtungen und Möblierungen im Straßenraum. Zu den Straßen mit auffälligen Schäden zählen insbesondere die Rendsburger Straße, die Luisen- und die Güterstraße sowie die nicht öffentlichen Wege auf den brachgefallenen Bahnflächen. Zudem mangelt es an Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die Rendsburger Straße.

Funktionale und gestalterische Defizite gibt es, wie bereits beschrieben, vor allem in der verkehrstechnischen Infrastruktur rund um den Hauptbahnhof der Stadt. In diesem Bereich, aber auch an der Messe, fehlen Parkplätze.

Plan 10: Mängel und Konflikte

4.2 Chancen und Potenziale

Städtebauliche Neuordnung im Bahnhofsumfeld

Für eine Ausschöpfung der vorhandenen Potenziale des für Neumünster bedeutenden Untersuchungsgebietes „Messeachse“ bedarf es einer städtebaulichen Neuordnung der Bahnhofsvorbereiche. Eine Umgestaltung und Neuorganisation birgt die Chance, die flächendeckenden verkehrstechnischen Probleme im Bereich des Bahnhofs zu beheben.

Die Stadt Neumünster ist im Besitz der Flächen im nördlichen Bahnhofsumfeld. Hier bietet sich die Möglichkeit, einen attraktiven Bahnhofsvorplatz sowie ein Park+Ride (P+R) Parkhaus auf der Nordseite des Hauptbahnhofs zu entwickeln. Im Falle einer Verdichtung des Stadtraumes im Bahnhofsumfeld ist zu prüfen, ob eine Teilverlagerung des Omnibusbahnhofs auf den zusätzlichen Bahnhofsvorplatz sinnvoll ist. Durch eine Verlängerung der bestehenden Bahnsteigerschließung zur Nordseite des Bahnhofs könnte ein neuer Bahnhofsvorplatz im Norden direkt an den Bahnhof und den Konrad-Adenauer-Platz angeschlossen werden.

Weiterentwicklung der Messe

Die Hallenbetriebe Neumünster sind der bedeutendste Messestandort in Schleswig-Holstein und somit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Stadt mit einem ebenso bedeutsamen Entwicklungspotenzial. Überregionale Veranstaltungen und Messen sind nicht nur entscheidende Faktoren für die Wirtschaft sondern auch für das Image der Stadt. Die Modernisierung und Weiterentwicklung der Holstenhallen und des dazugehörigen Messegeländes bietet die Möglichkeit, die Zahl der Veranstaltungen in den Hallen und auf dem Freigelände auszubauen und somit den Standort – auch in Hinsicht auf Wirtschaftlichkeit, Arbeitsplätze und Bekanntheitsgrad – zu stärken. Die an das Messegelände angrenzenden Brachflächen und Kleingartenanlagen bieten zudem das Potenzial für eine zukünftige Expansion der Messe.

Zudem könnten ergänzende Messenutzungen im unmittelbaren Messeumfeld entlang der Rendsburger Straße angesiedelt werden. Hierfür wäre allerdings ein Erwerb der, mit Siedlungshäusern bebauten, privaten Flächen erforderlich.

Aufwertung des Gewerbegebietes östlich der Rendsburger Straße

Im Bereich östlich der Rendsburger Straße, befinden sich viele Flächen mit Potenzial zur Aufwertung und Neuordnung. Hier gibt es einige untergenutzte Grundstücke und mehrere Flächen mit ungenutzten Hallen, die weiterentwickelt werden könnten. Eine Umgestaltung und verbesserte Verkehrsführung der Rendsburger Straße würde eine städtebaulich attraktive Verbindung vom Bahnhof und Innenstadt zur Messe schaffen. Bei einer Neuordnung von Teilbereichen der Gewerbeflächen östlich der Rendsburger Straße besteht zudem die Chance, die derzeit abgeschotteten Brachflächen östlich der Gewerbeflächen wieder besser in die Stadtstruktur einzubinden – durch die Einrichtung neuer Wegeverbindungen. Eine Erweiterung der Einzelhandelsflächen ist aufgrund des Einzelhandelskonzeptes nur in den dafür ausgewiesenen Flächen möglich.

Aktivierung von Brachflächen

Die brachgefallenen Flächen im Untersuchungsgebiet, die ehemals der Bahn- und Militäranutzung dienten, bieten erhebliche Entwicklungspotenziale für gewerbliche bzw. logistische Nutzungen. Die Bahnflächen verfügen in Teilbereichen über intakte Gleisanschlüsse an das Streckennetz der Deutschen Bahn. Teilflächen werden bereits als Verladeterminale Schiene-Straße genutzt. Seitens des Nutzers besteht ein erheblicher Ausbaubedarf. Hierfür stehen Flächen im ausreichenden Umfang zur Verfügung.

Teilflächen des brachgefallenen Areals könnten für die Entwicklung eines Multifunktionsplatzes genutzt werden. Dieser Platz würde die Funktion des bisherigen Jugendspielplatzes übernehmen und Raum für Veranstaltungen und Events bieten. Der Multifunktionsplatz bietet durch seine vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten Synergien mit dem angrenzenden Lokschuppen und der Messe. So kann der Platz bei großen Messen als Parkplatz dienen oder der Lokschuppen bei Veranstaltungen auf dem Platz als Servicestation.

Der denkmalgeschützte Lokschuppen bietet zudem die Möglichkeit, einen identitätsprägenden Ort und ein Gebäude mit origineller, attraktiver Nutzung zu schaffen.

Die Militärbrache im Norden des Untersuchungsgebietes birgt Potenzial, für eine Ausweitung des Landeslabors Schleswig-Holstein bereitgestellt zu werden.

Vernetzung der Messeachse mit der Stadtstruktur

Eine verbesserte Erschließung der Brachflächen und des Messegeländes ist unabdingbar für zukünftige städtebauliche Entwicklungen auf diesen Gebieten. Neue Wegeverbindungen sollten durch die interne Entwicklung von Grünstrukturen ergänzt werden. Deren Vernetzung und Einbindung in bestehende Grünräume wie dem Stadtpark bieten die Chance zu einer ökologischen Aufwertung der teilweise kontaminierten Brachflächen.

Plan 11: Chancen und Potenziale

5. Allgemeine Ziele der Sanierung

Ziel der Sanierung ist die Behebung der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet. Die im nachfolgenden Text dargestellten Entwicklungsansätze sind aus den Mängeln und Konflikten in dem Gebiet abgeleitet.

5.1 Leitbild

Neumünster als Messestadt

Die Holstenhallen in Neumünster stellen den größten Messestandort im ganzen Bundesland dar und dienen als Aushängeschild und wichtiger Wirtschaftsfaktor der Stadt. Die Messe ist das Entrée der Stadt. Es gilt daher, die räumliche Verknüpfung der Messe mit dem Hauptbahnhof und darüber hinaus mit der Innenstadt zu verbessern. Untergenutzte Flächen oder Brachen im Umfeld der Messe sollten genutzt werden, um den Messe- und Veranstaltungsstandort Neumünster zu stärken. Des Weiteren könnten brachgefallene Bahnflächen mit intakten Gleisanschlüssen genutzt werden, um den Logistikstandort Neumünster durch die Entwicklung eines Verladeterminals (Schwerpunkt: Güterumschlag Straße – Schiene) zu stärken.

Mehrere gleichberechtigte Ziele stehen hierbei im Vordergrund:

1. Die funktionale und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsumfeldes
2. Die Stärkung des Messestandortes Neumünster durch die Sanierung und Entwicklung der Holstenhallen und des dazugehörigen Freigeländes
3. Die Entwicklung eines Multifunktionsplatzes als zentraler Veranstaltungsort im Bereich der Messe (und sich daraus ergebender Synergieeffekte bei Veranstaltungen in den Holstenhallen) sowie die Anbindung des denkmalgeschützten Lokschuppens an den neuen Multifunktionsplatz
4. Die Entwicklung von brachliegenden ehemaligen Bahn-Flächen zu einem ausgebauten Verladeterminal und zu einem Logistik- und Dienstleistungszentrum sowie die Entwicklung der ehemaligen militärischen Liegenschaften
5. Die funktionale und gestalterische Aufwertung der Rendsburger Straße.

Um eine räumliche Vernetzung der einzelnen Entwicklungsbereiche zu erzielen, und insbesondere die Synergie zwischen Messe und Innenstadt besser zu nutzen, ist ein Grünraumverbundsystem geplant, das mit neuen Wegeverbindungen zur Erschließung der vorhandenen Brachflächen ergänzt werden soll.

Als wichtige Maßnahme wird – so auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) benannt – die Errichtung und Aufwertung von Fahrrad- und Fußgängerwegen zwischen Hauptbahnhof, Lokschuppen und Holstenhallen vorgeschlagen. Diese neuen und bestehenden Erschließungen sollten mit begleitenden Grünstrukturen versehen werden.

Die Brachflächen sollten durch attraktive Wegeverbindungen mit der Rendsburger Straße verbunden werden. Ggf. kann über eine Verlängerung dieser Wegeverbindungen durch Überbrückung der Bahntrasse nachgedacht werden. Parallel zu einer Entwicklung neuer Wegeverbindungen sollte die Rendsburger Straße umgestaltet werden, da sie die wichtigste Verbindung zwischen Innenstadt und Messegelände darstellt.

Zudem sollte die Vernetzung innerhalb des Untersuchungsgebietes durch eine Verbesserung der ÖPNV Verbindung gestärkt werden. Wie im ISEK angeregt, ist die Einrichtung eines Shuttle-Services bei Messerveranstaltungen denkbar – und gegebenenfalls auch ein neuer Bahnhaltepunkt direkt an der Messe.

5.2 Entwicklungsziele

Funktionale und gestalterische Aufwertung des Bahnhofsumfeldes

Ein Fokus der gestalterischen Aufwertung im Bahnhofsumfeld sollte auf dem Konrad-Adenauer-Platz dem Entrée zur Innenstadt liegen. Dazu ist zunächst eine Verlagerung der Fahrradstellplätze auf dem Platz in neu zu schaffende Stellplatzanlagen gedacht, da die Räder derzeit fast den gesamten Platz zustellen und somit weder ein offenes, geordnetes Stadtbild suggerieren, noch eine anderweitige Nutzung möglich machen.

Ein weiterer Punkt ist die angespannte Verkehrssituation im Bereich des Konrad-Adenauer-Platzes. ÖPNV, Taxen und Individualverkehr müssen sich den schmalen Raum am Platz vor dem Hauptbahnhof teilen – dies bedarf dringender Verbesserung.

Bei der Entwicklung des geplanten Einkaufszentrums Holsten-Galerie kann der Konrad-Adenauer-Platz seine Funktion als Bahnhofsvorplatz und als Erschließung für den Zentralen Omnibusbahnhof aufgrund des zu erwartenden zusätzlichen Autoverkehrs in seiner jetzigen Form nicht mehr erfüllen. Daher wird die Entwicklung eines zusätzlichen Bahnhofsvorplatzes vorgeschlagen. Dieser sollte auf der Nordseite des Hauptbahnhofs errichtet werden und der Aufnahme von Fahrrad- und PKW-Stellplätzen sowie als Fläche für Bushaltestellen (insbesondere für Überlandbusse) und gegebenenfalls einer weiterer Kiss-and-Ride-Zone dienen.

Für die Entwicklung eines solchen zusätzlichen Platzes wäre eine Verlängerung der bestehenden Fußgängererschließung zu den Bahnsteigen, dem derzeitigen Bahnhofstunnel, nach Nordwesten zu dem neu zu schaffenden Vorplatz notwendig. Auf diese Weise würden die beiden Bahnhofsplätze miteinander und mit den Bahnsteigen verbunden.

Durch diese Maßnahme würde auch eine bessere Anbindung und räumliche Vernetzung der Messeachse und der nordwestlichen Stadtteile an den Hauptbahnhof Neumünsters gewährleistet.

Gestalterische und funktionale Aufwertung des Messestandortes

Die derzeitige Situation des Messestandortes ist nicht zufriedenstellend. Die funktionalen und gestalterischen Mängel an den Hallen und auf dem Freigelände machen eine umfassende Aufwertung erforderlich.

Das Freigelände ist unzureichend erschlossen und stößt bei großen Veranstaltungen an seine Grenzen – insbesondere bei den Parkplätzen besteht bei großen Veranstaltungen ein erheblicher Mangel.

Ein Fokus sollte bei der Umgestaltung auf dem Eingangsbereich liegen: Der Vorplatz ist ungestaltet und unattraktiv. Er bedarf als Entrée der Stadt einer Aufwertung und einer verbesserten Erschließung, die zum Teil bereits über eine zusätzliche Anbindung an den Autobahnzubringer erfolgt ist. Jedoch sollten auch die rückwärtigen Bereiche des Messegeländes zur Abwicklung von Aussteller- und Besucherverkehren besser erschlossen werden. Das Freigelände bedarf zudem einer moderaten Vergrößerung und einer Sicherung weiterer Flächen für zukünftige Erweiterungen des Messestandortes – hierfür kommen Teilflächen der Kleingartenanlagen infrage.

Die geplante Modernisierung der denkmalgeschützten Holstenhalle wird deren Attraktivität und Funktionalität steigern. Dazu wird die Errichtung eines neuen Foyers und einer Multifunktionsfläche zwischen der Haupthalle (Holstenhalle) und den rückwärtigen Nebenhallen beitragen. Durch diese Maßnahmen erfährt das Messegelände insgesamt eine umfangreiche Aufwertung. Die Errichtung großzügiger Foyerflächen wird Großveranstaltungen zugute kommen und die bessere räumliche Vernetzung des gesamten Hallenkomplexes wird logistisch und gestalterisch die Durchführung parallel verlaufender Veranstaltungen optimieren.

Multifunktionaler Veranstaltungsplatz und Lokschuppen

Zurzeit finden Veranstaltungen wie Jahrmarkt oder Zirkus auf dem Jugendspielplatz an der Carlstraße statt. Da dieser Platz von Wohnbebauung umgeben ist treten hier erhebliche Konflikte bei Veranstaltungen auf. Um in Zukunft eine besser geeignete Freifläche künftig zur Verfügung zu haben, sollte im direkten Umfeld zur Messe ein Multifunktionsplatz errichtet werden. Südlich der Max-Johannsenbrücke könnte der Multifunktionsplatz sowohl als Veranstaltungsfläche, als auch

messebezogen für Ausstellungen oder als temporärer Stellplatz genutzt werden. Somit wären nicht nur Synergieeffekte zwischen Multifunktionsplatz und Messebetrieb gegeben, sondern auch zwischen Multifunktionsplatz und Einrichtungen der Hallenbetriebe. Denn Restaurant, Hallen, Stallungen oder auch Flächen des Freigeländes könnten dann, zum Beispiel bei Zirkusaufführungen oder Open-Air-Konzerten, mitgenutzt werden.

Mit der Möglichkeit, derartige Großveranstaltungen in unmittelbarer Messelage und Innenstadt Nähe anzubieten, kann ein wichtiger Beitrag für Bekanntheit und Ansehen der Stadt geleistet werden.

Der denkmalgeschützte Lokschuppen sollte derweil instandgesetzt und zu einem Veranstaltungszentrum, das zur Wahrung der Eisenbahngeschichte in Neumünster beiträgt, entwickelt werden. Auf diese Weise würde er in das Stadtgefüge eingebunden und als Veranstaltungszentrum zudem Synergien zum Multifunktionsplatz ermöglichen. Der Multifunktionsplatz könnte dann als Parkplatz bei Veranstaltungen im Lokschuppen dienen, während der Lokschuppen als Servicestation mit Restaurant, Indoorbereich, WC, etc. bei Veranstaltungen auf dem Platz zur Verfügung stände.

Entwicklung eines Verladeterminals sowie eines Logistik- und Dienstleistungszentrums auf den brachliegenden Bahnflächen

Die Flächen nördlich der Max-Johannsen-Brücke im Bereich der Gleisanlagen werden zurzeit von der Norddeutschen Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (neg) als Verladeterminale betrieben. Die Gleislängen können Züge mit einer maximalen Länge von 700 Metern aufnehmen. Die verkehrsstrategisch sehr attraktive Lage nahe der A7 bietet eine sehr gute straßenseitige Erreichbarkeit. Daher hat die neg großes Interesse, den vorhandenen Terminal von heute 2.000 Quadratmetern auf mindestens 40.000 Quadratmeter auszubauen – mit zwei Ladestraßen-Gleisen von je 700 Metern, der maximalen Länge im deutschen Bahnnetz. Dann sollen bis zu fünf Züge täglich abgefertigt werden können. Dies würde eine Verlagerung von anfänglich 7.000, mittelfristig bis zu 45.000 Lastwagenfahrten jährlich bedeuten.

Die für den Ausbau des Terminals benötigten, zum Teil brachliegenden Flächen befinden sich im Besitz der DB Netz AG, der DB AG und der aurelis real estate GmbH und Co KG und sind derzeit noch bahnbetrieblich gewidmet. Die Klärung

der Grundstücksverfügbarkeit zur Pachtung weiterer Liegenschaften ist Voraussetzung für eine Umsetzung des Ausbauprojekts.

Die brachliegenden, aber bahnbetrieblich gewidmeten Flächen südlich des Lokschuppens bieten sich aufgrund der verkehrstechnisch günstigen Lage von Neumünster im Zentrum von Schleswig-Holstein und aufgrund der vorhandenen Gleisanschlüsse für die Entwicklung eines Logistik- und Dienstleistungszentrums (LDZ) mit dem Schwerpunkt Verladung Schiene – Straße an. Das Gelände könnte stufenweise entwickelt und erschlossen werden.

Die Gründung eines Logistik- und Dienstleistungszentrums auf dem Gelände könnte Impulse setzen für die Ansiedlung weiterer Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Neumünster bietet als bedeutender Schwerpunkt der Großhandels-, Spedition-, und Logistikbranche gute Voraussetzungen für die Bündelung vorhandener, geplanter und künftig zu erwartender Unternehmen. In Ergänzung zum bestehenden Industrie- und Gewerbegebiet Neumünster-Süd könnte auf den brachliegenden Bahnflächen ein Gewerbegebiet mit direktem Gleisanschluss und einem Schwerpunkt im Bereich des Bahngüterverkehrs entstehen.

Neben Verladeterminal und LDZ wird eine Erweiterung des Kompetenzzentrums für Lebensmittelkontrolle und Verbraucherschutz angeregt, um das Kompetenzfeld Lebensmitteltechnik in Neumünster noch weiter zu stärken. Im Umfeld des für Labordiagnostik bedeutenden Landeslabors Schleswig-Holsteins gibt es an der Max-Eyth-Straße, nördlich der Messehallen, größere Brachflächen. Hier könnten neue Institute, Betriebe oder Vereine angesiedelt und zu einem Kompetenzzentrum erweitert werden.

Funktionale und gestalterische Aufwertung der Gewerbeflächen östlich der Rendsburger Straße

Der Bereich östlich der Rendsburger Straße im Untersuchungsgebiet Messeachse ist überwiegend geprägt von Fachmärkten. Die gute Erschließungssituation und der räumliche Bezug zur Innenstadt sollten dahingehend genutzt werden, dass weitere Fachmärkte im Rahmen der planungsrechtlichen Zulässigkeit angesiedelt und das Gebiet gestalterisch aufgewertet wird. Um eine Konkurrenzsituation zur

Innenstadt zu vermeiden und Standortmerkmale hervorzuheben, sollte diese Ansiedlung unter Berücksichtigung der vorhandenen Angebote auf ein bestimmtes Thema ausgerichtet sein. Angebote, die typisch für den Einzelhandel der Innenstadt wären, sollten daher ausgeschlossen werden.

Gestaltung von Gartenanlagen und Grünflächen

Die Grünbereiche und Gartenanlagen nördlich der Max-Johannsen-Brücke sollen an die zukünftigen Nutzungsansprüche angepasst werden. Das bedeutet zum einen eine Reduzierung der Pachtgärten aufgrund zu erwartender rückläufiger Nachfrage, zum anderen eine gestalterische Aufwertung und Neugliederung der verbleibenden Grünbereiche. Die Waldfläche bleibt davon unberührt. Südlich der Max-Johannsen-Brücke soll eine Grünverbindung von der Güterstraße bis zum neuen Multifunktionsplatz geschaffen werden. Die Zukunftsfähigkeit der Gartenanlage an der Rendsburger Straße ist zu überprüfen.

Plan 12: Städtebauliches Entwicklungs- und Nutzungskonzept

5.3 Maßnahmenübersicht

Aufgrund der im Entwicklungskonzept beschriebenen Entwicklungsziele ergeben sich zwei getrennte Schwerpunktgebiete. In den Bereichen „Bahnhofsumfeld“ und „Messe / Güterbahnhof“ sind folgende Maßnahmen zur Erreichung der Planungsziele erforderlich:

Bahnhofsumfeld

- Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Umgestaltung/Qualifizierung des Bahnhofsumfeldes mit vorhergehender Verkehrskonzeption.
- Umgestaltung des Konrad-Adenauer-Platzes (Bahnhofsvorplatz) und des angrenzenden Teilabschnittes der Rendsburger Straße.
- Verlängerung des Bahnhofstunnels und somit Herstellung einer Wegeverbindung vom rückwärtigen Bereich des Bahnhofs (Friedrichstraße) zum Konrad-Adenauer-Platz (Bahnhofsvorplatz).
- Entwicklung eines zweiten Bahnhofsvorplatzes auf der rückwärtigen Seite des Bahnhofs (Friedrichstraße) incl. Abbruch von störenden Gebäuden und Umgestaltung der angrenzenden Friedrichstraße.
- Errichtung eines neuen P+R Parkhauses und einer Fahrradstation im Bahnhofsumfeld.
- Durchführung von Modernisierungs- und Entwicklungsmaßnahmen auf bestimmten Flächen und an bestimmten Gebäuden im Baublock Friedrichstraße/Luisenstraße.
- Erarbeitung eines energetischen Quartierskonzeptes für das Bahnhofsumfeld.

Messe / Güterbahnhof

- Erarbeitung von Gestaltungs- und Verkehrskonzeptionen sowie Aufstellung von Bauleitplänen.
- Erwerb von Grundstücken die zur Umsetzung von Maßnahmen erforderlich sind durch die Stadt Neumünster.
- Rückbau von Gebäuden und Anlagen sowie Altlastenbeseitigung auf erworbenen Grundstücken.
- Errichtung von Erschließungsanlagen (Multifunktionsplatz, Straßen, etc.) auf erworbenen Grundstücken.
- Entwicklung von Kleingartenflächen zu Gewerbe/Messe- und Erschließungsflächen sowie Herrichtung von neu erworbenen Flächen für neue Kleingartenanlagen.
- Umgestaltung des öffentlichen Messevorplatzes und der angrenzenden Verkehrsflächen sowie des Vorplatzes der Holstenhalle auf dem Messegelände.
- Instandsetzung und Modernisierung der Holstenhalle, sowie Neubau einer Foyerhalle.
- Entwicklung des Lokschuppens und der zugehörigen Freiflächen zu einem Veranstaltungszentrum.
- Erarbeitung eines energetischen Quartierskonzeptes für den Bereich Messe / Güterbahnhof.

Plan 13: Maßnahmenkonzept

6. Verfahrensrechtliche Abwägung

6.1 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB

Bei der Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit wird das Erfordernis der Anwendung des Besonderen Städtebaurechts überprüft. Die Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit erfolgt hierbei anhand der in § 136 BauGB aufgeführten Kriterien des „Städtebaulichen Missstandes“ des Gebietes. Die festgestellten Mängel und Konflikte sind unter Punkt 4: „Gesamtbewertung/Problem- und Potenzialanalyse“ der vorliegenden Untersuchung dargestellt worden.

Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet

Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet weisen sowohl in Bezug auf das städtebauliche Umfeld, als auch auf den baulichen Zustand zum Teil erhebliche Missstände auf. Etwa die Hälfte der Gebäude im Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch einen Sanierungsbedarf im Sinne des § 136 Abs. 3 Satz 1b BauGB aus. Insbesondere im Bereich der brachgefallenen Bahnflächen südlich der Max-Johannsen-Brücke sowie im nördlichen Abschnitt der Rendsburger Straße ist eine erhebliche Anzahl der Gebäude sanierungsbedürftig. Vor allem in Hinblick auf die energetische Sanierung kann nach äußerer Inaugenscheinnahme auf einen erhöhten Handlungsbedarf geschlossen werden.

Die Nutzung der historischen Holstenhalle und der angeschlossenen Hallen der Messe ist aufgrund der Beschaffenheit der Gebäude stark eingeschränkt. Zum einen besteht für mehrere Hallen der Messe umfangreicher Sanierungsbedarf, zum anderen sind nicht genügend Foyerflächen für große oder parallel laufende Veranstaltungen vorhanden. Insbesondere bei großen Messen stößt das Freigelände an seine Grenzen. Parkplätze für Aussteller und Besucher stehen dann nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung.

Darüber hinaus führen die vorhandenen Gestaltungsdefizite im öffentlichen Raum zu erheblichen Nutzungseinschränkungen (§ 136 Abs. 3 Satz 1e BauGB). Hier sind insbesondere die Bereiche um den Hauptbahnhof, als auch die brachgefallenen Bahn- und Militärfelder zu nennen.

Funktionsfähigkeit des Gebietes

Die Funktionsfähigkeit des Gebietes ist in mehrfacher Hinsicht gem. § 136 Abs. 3 Satz 2 BauGB beeinträchtigt. Die sehr hohe Nutzungsverdichtung insbesondere durch den fließenden und im geringen Umfang auch durch den ruhenden Verkehr auf dem Konrad-Adenauer-Platz führt zu erheblichen funktionalen Problemen. Auf dem Bahnhofsvorplatz besteht ein Dauerkonflikt zwischen öffentlichen und privaten Verkehr sowie zwischen motorisierten und nicht motorisierten Verkehr. Der Konrad-Adenauer-Platz kann aufgrund seiner geringen Größe nicht alle Funktionen eines modernen Bahnhofsvorplatzes in ausreichendem Maße erfüllen. Eine Teilverlagerung von Funktionen auf einen neu zu schaffenden zweiten Bahnhofsvorplatz auf der rückwärtigen Seite des Bahnhofs würde eine erhebliche Verbesserung der Funktionsfähigkeit des gesamten Bahnhofsumfeldes nach sich ziehen.

Im Untersuchungsgebiet existieren mehrere Brachflächen mit Entwicklungspotenzialen. Durch die Umstrukturierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn und der Bundeswehr sind in den letzten Jahren in erheblichem Umfang städtebaulich interessante Flächen frei geworden. Diese Flächen gilt es im Sinne einer zukünftigen Stadtentwicklung sinnvoll zu nutzen. Hierzu ist es erforderlich die vorhandenen Flächen zu dekontaminieren, zu erschließen und für unterschiedliche Nutzungen zu entwickeln (siehe Kap. 5.2 Entwicklungsziele).

In Bezug auf den fließenden und ruhenden Verkehr ist vor allem der schlechte bauliche Zustand zahlreicher Straßen im Untersuchungsgebiet zu nennen. Insbesondere die Güterstraße und die Brückenstraße weisen erhebliche Schäden im Sinne des § 136 Abs. 3 Satz 2a BauGB auf. Des Weiteren weisen Straßen und Plätze im Bahnhofsumfeld und im Umfeld der Messe Gestaltungsdefizite auf.

6.2 Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen

Die Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Neumünster erfolgte unter langfristiger, intensiver Beteiligung der Verwaltung und zahlreichen lokalen AkteurlInnen. Das ISEK formuliert bereits Haupthandlungsfelder, die in der Vorbereitenden Untersuchung aufgenommen wurden.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte im Frühjahr 2012. Dabei wurden keine gravierenden Einwände der TÖB festgestellt (siehe Anlage). Beteiligt wurden darüber hinaus die aurelis real estate GmbH, die Hallenbetriebe Neumünster GmbH, die Bahn-Landwirtschaft (Kleingartenkolonie), sowie die Deutsche Bahn.

Eine weitere Beteiligung der Betroffenen in Form einer Bürgerveranstaltung soll noch im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen durchgeführt werden. Die Ergebnisse werden im vorliegenden Bericht ergänzt.

6.3 Verfahrensbedingungen zur Festlegung eines Sanierungsgebietes (nach dem Besonderen Städtebaurecht)

Gemäß § 142 Abs. 1 BauGB ist das Sanierungsgebiet so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt. Ergänzend hierzu verlangen die Bestimmungen des § 136 BauGB eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme. An die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme werden folgende Bedingungen geknüpft:

- Nachweis des Vorhandenseins städtebaulicher Missstände,
- Darlegung der städtebaulichen Zielsetzung,
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen,
- Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen.

Die städtebaulichen Missstände des Untersuchungsgebietes sind in Kapitel 3 beschrieben und in Kapitel 4 zusammengefasst. Die städtebaulichen Zielsetzungen für das Untersuchungsgebiet sind in Kapitel 5 aufgeführt und im Maßnahmenkonzept zeichnerisch dargestellt. Die Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen wurde, wie in Kapitel 6.2 erläutert, festgestellt. Die Finanzierbarkeit der Maßnahmen wird in Kapitel 7 anhand einer Kosten- und Finanzierungsübersicht überprüft.

6.4 Sanierungsrechtliche Verfahrensbedingungen

Mit der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet finden besondere bodenrechtliche Bestimmungen Anwendung, wobei der Kommune nach Maßgabe des § 142 Abs. 4 BauGB zur Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen das Sanierungsverfahren unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB („**umfassendes Verfahren**“) oder das „**vereinfachte Sanierungsverfahren**“ unter Ausschluss dieser Vorschriften zur Verfügung stehen.

Die Entscheidung, welches Verfahren für ein Sanierungsgebiet jeweils zu wählen ist – d.h. ob die Sanierung im „umfassenden Verfahren“ oder im „vereinfachten Verfahren“ durchzuführen ist – liegt nicht im freien Ermessen der Kommune. Sie muss vielmehr aufgrund der Beurteilung der vorgefundenen städtebaulichen Situation und des sich abzeichnenden Sanierungskonzeptes getroffen werden.

Maßstab für die Entscheidung der Kommune ist die Erforderlichkeit der „besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften“ (§§ 152 bis 156a BauGB). Liegen die Voraussetzungen zum Ausschluss der §§ 152 bis 156a BauGB vor, ist die Kommune gemäß § 142 Abs. 4 BauGB zur Anwendung des „vereinfachten Verfahrens“ verpflichtet.

Neben den allgemeinen städtebaulichen Vorschriften kommen sowohl im „vereinfachten Verfahren“ als auch im „umfassenden Verfahren“ folgende sanierungsrechtliche Vorschriften zur Anwendung:

- § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB über das allgemeine Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet,
- § 27 a Abs. 1, Satz 2 BauGB über die Ausübung des Vorkaufsrechtes zugunsten eines Sanierungs- oder Entwicklungsträgers,
- § 87 Abs. 3, Satz 3 über die Zulässigkeit der Enteignung zugunsten eines Sanierungs- oder Entwicklungsträgers,
- § 88 Satz 2 BauGB über die Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen,

- § 89 über die Veräußerungspflicht der Gemeinde von Grundstücken, die sie durch Vorkauf oder Enteignung erworben hat,
- §§ 144 und 145 BauGB über die Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen, wobei zu beachten ist, dass im „vereinfachten“ Verfahren die Anwendung dieser Vorschriften ganz oder teilweise, je nach Erfordernis für die Durchführung der Sanierung, auszuschließen ist,
- §§ 164 a und 164 b über den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln,
- §§ 180 und 181 BauGB über den Sozialplan und den Härteausgleich,
- §§ 182 bis 186 BauGB über die Aufhebung / Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen.

Sanierungsmaßnahmen unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB sind dadurch gekennzeichnet, dass neben der Anwendung der vorgenannten sanierungsrechtlichen Vorschriften ein Erfordernis für die Anwendung der „besonderen“ sanierungsrechtlichen Vorschriften besteht (§ 142 Abs. 4 BauGB). Diese Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB werden als so genannte „bodenpolitische Konzeption des Sanierungsrechtes“ bezeichnet und sollen bewirken, dass Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet, die durch die Aussicht auf die Sanierung, ihre Vorbereitung oder Durchführung entstehen, zur Finanzierung der Sanierungskosten herangezogen werden. Zudem soll erreicht werden, dass die dem Sanierungsträger entstehenden Erwerbskosten bei Grunderwerbserfordernissen zur Verwirklichung der Ziele und Zwecke der Sanierung auf die sanierungsunbeeinflussten Verkehrswerte begrenzt sind.

Diese Regelungen bezwecken:

- die Nichtberücksichtigung sanierungsbedingter Grundstückswerterhöhungen bei der Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen (§ 153 Abs. 1 BauGB),
- die Preisprüfung, d.h. keine Genehmigung eines Kaufvertrages (§ 14 BauGB), wenn der Kaufpreis über den sanierungsunbeeinflussten Verkehrswert der Sanierung hinausgeht (§ 153 Abs. 2 BauGB),
- die Vorschrift, dass die Gemeinde beim Erwerb eines Grundstücks nur zum „sanierungsunbeeinflussten“ Verkehrswert kaufen darf (§ 153 Abs. 3 BauGB),

- die Vorschrift, dass die Gemeinde beim Verkauf eines Grundstückes nur zum Neuordnungswert veräußern darf (§ 153 Abs. 4 BauGB),
- die Bemessung der Einwurfs- und Zuteilungswerte in der Sanierungsumlegung (§ 153 Abs. 5 BauGB),
- die Erhebung von Ausgleichsbeträgen beim Abschluss der Sanierung gemäß § 154 ff. BauGB – dafür entfällt die Beitragsverpflichtung nach § 127 BauGB (Erschließungsbeitrag) und / oder für Ausbaubeiträge nach Kommunalabgabengesetz,
- die so genannte „Bagatell-Klausel“ für die Festsetzung von Ausgleichsbeträgen (§ 155 Abs. 3 BauGB),
- die Vorschrift, dass, falls nach Durchführung der Sanierungsmaßnahme die erzielten Einnahmen über den getätigten Ausgaben liegen und ein Überschuss entsteht, dieser auf die Eigentümer der im Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücke zu verteilen ist (§ 156a BauGB).

Ist für die zügige Durchführung der geplanten Sanierung die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB nicht erforderlich und wird die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert, ist die Sanierung gemäß § 142 Abs. 4 BauGB im „vereinfachten Verfahren“ durchzuführen.

Das heißt, es erfolgt:

- keine Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwerterhöhungen. Dafür gilt stattdessen üblicherweise das allgemeine Erschließungsbeitragsrecht gemäß § 127 ff. BauGB für erstmalig hergestellte Erschließungsanlagen bzw. das Ausbaubeitragsrecht nach Kommunalabgabengesetz für Verbesserungs-, Um- und Ausbaumaßnahmen an vorhandenen Erschließungsanlagen,
- keine Limitierung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen auf sanierungsunbeeinflusste Verkehrswerte,
- keine Kaufpreisprüfung im Rahmen der sanierungsrechtlichen Genehmigung nach § 144 BauGB.

6.5 Abwägung zur Abgrenzung von Sanierungsgebieten

Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung haben städtebauliche und strukturelle Mängel ergeben, die den dringenden Handlungsbedarf nachhaltig belegen. Die städtebauliche Zielsetzung wurde dargelegt und die Darstellungen in der Kosten- und Finanzierungsübersicht lassen die Finanzierbarkeit der Maßnahme erwarten. Die allgemeine Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen wurde festgestellt. Zur Finanzierung und Behebung der festgestellten Mängel bedarf es der Festlegung eines oder mehrerer Sanierungsgebiete.

Die Durchführung der zentralen Maßnahmen, die für eine städtebauliche Entwicklung notwendig sind - wie die Weiterentwicklung der Messe, die Erschließung und Entwicklung der brachgefallenen Bahnflächen sowie die Beseitigung der Funktionsmängel im Bahnhofsumfeld - sind nur mit öffentlichen Fördermitteln umsetzbar. Bei den durchgeführten Beteiligungsverfahren erfolgte eine Zustimmung zu den beabsichtigten Maßnahmen.

Für den Erwerb der für Bodenordnungs- und Entwicklungsmaßnahmen benötigten Flächen werden die besonderen sanierungsrechtlichen Instrumente benötigt. Hier sind insbesondere die Bereiche der brachgefallenen Bahnflächen und der daran angrenzenden Grundstücke und der Blockinnenbereich im Baublock Friedrichstraße/Luisenstraße zu nennen. Zur Umsetzung von Maßnahmen auf Flächen der Stadt Neumünster im Bereich des Hauptbahnhofes kann es ggf. erforderlich werden, anliegende Grundstücke privater Eigentümer in eine zukünftige Planung mit einzubeziehen.

Eine Neuordnung der Flächen, die im Besitz mehrerer privater Eigentümer sind, ist durch den Abschluss von städtebaulichen Verträgen aufgrund der größeren Anzahl von Eigentümern nicht praktikabel.

Um die Festlegung von Sanierungsgebieten auf Bereiche zu begrenzen, die zur Erreichung der formulierten Entwicklungsziele erforderlich sind wird die Ausweisung von zwei Sanierungsgebieten vorgeschlagen. Darüber hinaus wird die Zielsetzung

verfolgt, die beschränkten Finanzmittel gezielt in Einzelmaßnahmen einzusetzen, die weitreichende strukturelle Auswirkungen auf die Gesamtmaßnahme haben.

Die vorgesehenen Sanierungsgebiete umfassen daher lediglich Teilbereiche des Untersuchungsgebietes. In den übrigen Bereichen wird derzeit entweder kein Handlungsbedarf gesehen oder eine zeitnahe Umsetzung als nicht möglich erachtet bzw. aufgrund begrenzter Finanzmittel als nicht realisierbar eingestuft.

Entwurf

6.6 Abwägung zum Sanierungsverfahren und verfahrensrechtliche Empfehlung

Wie unter Punkt 6.3: „Verfahrensbedingungen zur Festlegung eines Sanierungsgebietes“ dargelegt, muss die Entscheidung, ob die Sanierung im „vereinfachten“ oder im „umfassenden“ Verfahren durchzuführen ist, aufgrund der Beurteilung der vorgefundenen, städtebaulichen Situation und des sich abzeichnenden Sanierungskonzeptes getroffen werden. Die Verfahrensentscheidung hängt dabei insbesondere auch von der Einschätzung ab, ob wesentliche sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen aufgrund der angestrebten städtebaulichen Verbesserungen zu erwarten sind.

Es ist dabei zum einen zu prüfen, ob die Gefahr besteht, dass bereits durch die Sanierungsabsicht Bodenwertsteigerungen ausgelöst werden, die dann insbesondere den erforderlichen gemeindlichen Grunderwerb für die geplanten Neuordnungsmaßnahmen beeinträchtigen könnten. Zum anderen ist die Anwendung der §§ 152 –156a BauGB im Hinblick auf die Erhebung von Ausgleichsbeträgen zur Mitfinanzierung der Sanierung zu beurteilen.

- Prüfung: Bodenwertsteigerungen als Erschwernis des Grunderwerbs

Im Bereich der brachgefallenen Bahnflächen sowie im Messeumfeld beabsichtigt die Stadt eine umfassende Neuordnung, die u.a. eine Neuzuschneidung der einzelnen Grundstücke sowie die Neuanlage verschiedener Infrastruktureinrichtungen beinhaltet. Hierzu werden private Bauflächen von der Stadt erworben werden müssen.

Auch im Umfeld des Hauptbahnhofes beabsichtigt die Stadt Neumünster umfassende Neuanlagen verschiedener Infrastruktureinrichtungen. Hierfür müssen ggf. noch weitere Flächen von der Stadt erworben werden.

Aus diesem Grund wird die Notwendigkeit für die Anwendung des besonderen bodenpolitischen Instrumentariums des Baugesetzbuches gesehen (§ 153 Abs. 1 u. 3 BauGB: Erwerb zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert).

- Prüfung: Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerung

Durch die Umsetzung der angestrebten Sanierungsmaßnahmen sind Bodenwertsteigerungen in beiden Sanierungsgebieten zu erwarten. Diese sind insbesondere durch eine Verbesserung der Erschließung sowie durch eine Aufwertung des Umfeldes und Verbesserung des Images zu erwarten. Von einer sanierungsbedingten Bodenwertsteigerung kann daher ausgegangen werden.

Entwurf

6.7 Abgrenzung von Sanierungsgebieten

Aufgrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse und der angestrebten Sanierungsziele sowie nach Abwägung gemäß den Kriterien des BauGB sind die nachfolgend beschriebenen Bereiche des Gebietes der Vorbereitenden Untersuchungen als Sanierungsgebiete förmlich festzulegen.

Abgrenzung Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“

Das Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ verläuft südlich des Konrad-Adenauer-Platzes und der Bahnhofstraße und weiter entlang der östlichen Seite der Straße Hinter der Bahn/Färberstraße bis zur Kreuzung mit der Luisenstraße. Die Nordgrenze des Sanierungsgebietes zieht sich entlang der Luisenstraße bis zur Kreuzung mit der Rendsburger Straße. Im Osten wird der angrenzende Abschnitt der Rendsburger Straße in das Sanierungsgebiet mit eingeschlossen.

Das Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ umfasst eine Fläche von etwa 9 Hektar.

Abgrenzung Sanierungsgebiet „Messe / Güterbahnhof“

Das Sanierungsgebiet „Messe / Güterbahnhof“ verläuft nördlich der Max-Eyth-Straße und schließt die nördlich angrenzenden Grundstücke mit Ausnahmen der Flächen der Landeslabore und der Spielhalle mit ein.

Die Ostgrenze verläuft entlang der Bahntrasse Neumünster - Kiel bis zur Bahntrasse Neumünster – Heide und weiter entlang der westlichen Grundstücksgrenze der Flächen des Bundeseisenbahnvermögens und der Deutschen Bahn. Im Süden werden die Flächen der Kleingartenanlage an der Rendsburger Straße mit in das Sanierungsgebiet einbezogen.

Die Westgrenze verläuft entlang der östlichen Grundstücksgrenze der Gewerbegrundstücke an der Rendsburger Straße und weiter entlang der westlichen Grenze des Messegeländes. Der öffentliche Vorplatz der Messe wird in das Sanierungsgebiet mit eingeschlossen.

Das Sanierungsgebiet „Messe / Güterbahnhof“ umfasst eine Fläche von etwa 52 Hektar.

Plan 14: Sanierungsgebiete

6.8 Fazit zur verfahrensrechtlichen Empfehlung

Unter Abwägung dieser Gesichtspunkte sind die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152-156 BauGB für die Sanierungsdurchführung in den Sanierungsgebieten „Bahnhofsumfeld“ und „Messe / Güterbahnhof“ erforderlich. Es wird daher empfohlen, die Sanierung unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften durchzuführen.

Entwurf

7. Kosten- und Finanzierungsübersicht

7.1 Erläuterungen zur Kosten- und Finanzierungsübersicht

Im Rahmen der Kosten- und Finanzierungsübersicht werden die voraussichtlichen Ausgaben aufgelistet und den zu erwartenden Einnahmen gegenübergestellt.

Die Ausgaben ergeben sich aus den dargestellten Maßnahmen (Plan Maßnahmenkonzept), die sich innerhalb der Grenzen der vorgeschlagenen Sanierungsgebiete befinden. Die Kosten der einzelnen Maßnahmen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die Kosten für die einzelnen Maßnahmen beruhen auf groben Schätzungen. Zur besseren Übersicht wurden die Kosten gerundet. Im Zuge einer weiterführenden Planung können sich Änderungen in diesem Bereich ergeben.

Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt sowohl durch die Stadt Neumünster und Private, als auch durch die Mitfinanzierung der Anlieger in Form von Ausgleichszahlungen. Zur Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen ist eine Förderung durch das Land Schleswig-Holstein erforderlich.

Die Darstellung der Kosten- und Finanzierungsübersicht erfolgt getrennt für die beiden vorgeschlagenen Sanierungsgebiete „Bahnhofsumfeld“ und „Messe / Güterbahnhof“.

7.2 Kostenübersicht Bahnhofsumfeld

Nr.	Maßnahmen	Berechnung		Gesamtkosten brutto
		Anzahl	Kosten brutto	
	Vorbereitungsmaßnahmen			
1	Planungen, Konzepte, Projektsteuerung		1.000.000 €	
	Summe: Vorbereitungsmaßnahmen			1.000.000 €
	Ordnungsmaßnahmen			
2	Gründerwerb		650.000 €	
3	Rückbau und Freilegung		120.000 €	
4	Umgestaltung, Erneuerung und Errichtung von Straßen, Plätzen, P+R Parkhaus, etc.		9.010.000 €	
	Summe: Ordnungsmaßnahmen			9.780.000 €
	Baumaßnahmen			
5	Modernisierung von Häusern mit Sanierungsbedarf im Baublock Friedrichstraße / Luisenstraße		3.400.000 €	
	Summe: Baumaßnahmen			3.400.000 €
	Gesamtsumme der Kosten			14.180.000 €

7.3 Finanzierungsübersicht Bahnhofsumfeld

Nr.	Einnahmearten	Berechnung		Gesamteinnahmen
		Anzahl	Einnahmen	
	Zweckgebundene Einnahmen			
1	Ausgleichsbeträge für Flächen im Bahnhofsumfeld nach § 154 BauGB		150.000 €	
2	Erlöse aus Grundstücksveräußerungen		340.000 €	
3	Mittel Dritter zur Errichtung eines P+R Parkhauses und zur Modernisierung von Privathäusern		6.720.000 €	
4	Fördermittel (GVFG) für Verkehrsanlagen		1.320.000 €	
	Summe der zweckgebundene Einnahmen			8.530.000 €
	Eigenmittel und Zuwendungen			
5	Eigenmittel der Gemeinde	Eigenmittel €	1.870.000 €	
6	Zusätzliche Eigenmittel der Gemeinde zur Komplimentierung der GVFG-Förderung	Eigenmittel €	880.000 €	
7	Zuwendungen des Landes (+Bund)	Zuwendung €	2.900.000 €	
	Summe der Finanzmittel			5.650.000 €
	Summe der Finanzmittel und zweckgebundene Einnahmen			14.180.000 €

7.4 Kostenübersicht Messe / Güterbahnhof

Nr.	Maßnahmen	Berechnung		Gesamtkosten brutto
		Anzahl	Kosten brutto	
	Vorbereitungsmaßnahmen			
1	Planungen, Konzepte, Projektsteuerung		1.590.000 €	
	Summe: Vorbereitungsmaßnahmen			1.590.000 €
	Ordnungsmaßnahmen			
2	Gründerwerb		2.810.000 €	
3	Rückbau, Freilegung und Altlastenbeseitigung		3.400.000 €	
4	Umgestaltung, Erneuerung und Errichtung von Straßen, Wege, Plätzen, etc.		7.250.000 €	
	Summe: Ordnungsmaßnahmen			13.460.000 €
	Baumaßnahmen			
5	Modernisierung der Holstenhalle, Neubau einer Foyerhalle und Erneuerung des Vorplatzes		21.800.000 €	
6	Entwicklung des Lokschuppens zum Veranstaltungszentrum incl. Freiflächen		1.700.000 €	
	Summe: Baumaßnahmen			23.500.000 €
	Gesamtsumme der Kosten			38.550.000 €

7.5 Finanzierungsübersicht Messe / Güterbahnhof

Nr.	Einnahmearten	Berechnung		Gesamteinnahmen
		Anzahl	Einnahmen	
	Zweckgebundene Einnahmen			
1	Erlöse aus Grundstücksveräußerungen		4.560.000 €	
2	Bereits bewilligte Fördermittel und Eigenmittel der Hallenbetriebe		18.000.000 €	
	Summe der zweckgebundene Einnahmen			22.560.000 €
	Eigenmittel und Zuwendungen			
3	Eigenmittel der Gemeinde	Eigenmittel €	5.810.000 €	
4	Zuwendungen des Landes (+Bund)	Zuwendung €	10.180.000 €	
	Summe der Finanzmittel			15.990.000 €
	Summe der Finanzmittel und zweckgebundene Einnahmen			38.550.000 €

Planverzeichnis

- Plan 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes
- Plan 2: Ausschnitt F-Plan Neumünster
- Plan 3: Bebauungspläne
- Plan 4: Denkmalschutz / Infrastruktur
- Plan 5: Nutzungsstruktur der Gebäude
- Plan 6: Eigentümer
- Plan 7: Gebäudezustand
- Plan 8: Freiraumnutzung
- Plan 9: Verkehrswege / Oberflächen
- Plan 10: Mängel und Konflikte
- Plan 11: Chancen und Potenziale
- Plan 12: Städtebauliches Entwicklungs- und Nutzungskonzept
- Plan 13: Maßnahmenkonzept
- Plan 14: Sanierungsgebiete