



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
01	<u>Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg / Schwerin - 04.01.2013</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
02	<u>DB Netz AG</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
03	<u>Deutsche Bahn AG</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
04	<u>Deutsche Telekom AG, Niederlassung Nord, Ressort PTI - 11.01.2013</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
05	<u>Deutsche Post, Immobilienservice GmbH, Niederlassung Bremen</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
06	<u>Wehrbereichsverwaltung I in Kiel - 15.01.2013</u> Durch die im Betreff aufgeführten Planungen werden Belange der Bundeswehr berührt. Das Plangebiet des o. a. Bebauungsplanes liegt innerhalb des Interessensbereiches der Verteidigungsanlage Brekendorf. Gegen die Planungen bestehen jedoch keine Bedenken.	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>
07	<u>Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Direktion Rostock - Sparte Facility Management</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
10	<u>Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes S.-H., Abt. Verkehr und Straßenbau - VII 4 - - 31.01.2013</u> Gegen die 35. Änderung des Flächennutzungsplanes und den Bebauungsplan Nr. 177 der Stadt Neumünster bestehen in verkehrlicher und straßenbaulicher Hinsicht keine Bedenken, wenn meine Stellungnahme Az.: VII 414-553.71/2-04-000 vom 10.08.2012 vollinhaltlich berücksichtigt wird. Ergänzend zu o. g. Stellungnahme sind folgende Punkte zu berücksichtigen: 1. Die Ergebnisse des vorgelegten Verkehrsgutachtens vom 17.12.2012 sind nach erfolgter Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH), Niederlassung Rendsburg in die Ausbauplanung des Knotenpunktes Anschlussstelle Neumünster-Nord / Landesstraße 328 / Planstraße A einzuarbeiten. 2. Die Anschlussrampen im Nordostquadranten der Anschlussstelle Neumünster-Nord sind nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnrampen (RAA, Ausgabe 2008) herzustellen. Die Aufweitungen der Anschlussrampen sind entsprechend der Ergebnisse der Verkehrsplanung zu verlängern. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist daran anzupassen.	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die in der Stellungnahme vom 10.08.2012 enthaltenen Anregungen zur Vorentwurfsplanung sind vollständig berücksichtigt worden. <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Die Ergebnisse des zu der Bauleitplanung erstellten Verkehrsgutachtens fließen in die Planung der Verkehrsanlagen ein. <u>Die Anregung wird berücksichtigt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird im Norden geringfügig an die für den Knotenpunktumbau erforderlichen Flächenbedarfe angepasst.</u> Die rd. 2.500 m ² große Erweiterung des Plangeltungsbereichs erfasst einen weiteren Teil der bestehenden Anschlussrampen im Nordostquadranten der Anschlussstelle NMS-Nord. Die für die Anpassung des Knotenpunktes erforderlichen Aufweitungen der Verkehrsflächen sind im Geltungsbereich nunmehr enthalten.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	3. Um eine Blendung der Verkehrsteilnehmer auf der BAB A 7 auszuschließen, ist im Bereich zwischen Planstraße A und der BAB A 7 in Abstimmung mit dem LBV-SH, Niederlassung Rendsburg eine Sicht- und Blendschutzanlage zu errichten. <u>Stellungnahme vom 10.08.2012:</u> 1. Im Rahmen des Planvorhabens ist der sechsstreifige Ausbau der Bundesautobahn A 7 (BAB A 7) zwischen der Landesgrenze SH / HH und dem Bordesholmer Dreieck bei der detaillierten Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Der zukünftige Trassenverlauf der BAB A 7 im Bereich des Plangebietes ist im Lageplan darzustellen. 2. Gemäß § 9 (1) Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. Seite 1206) dürfen Hochbauten jeder Art sowie Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs in einer Entfernung bis zu 40 m von der BAB A 7, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, nicht errichtet bzw. vorgenommen werden. Die Anbauverbotszone ist nachrichtlich im Lageplan darzustellen. 3. Gemäß § 29 (1 und 2) Straßen- und Wegegesetz (StrWG) des Landes Schleswig-Holstein vom 25.11.2003 (GVBl. Seite 631) dürfen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt Hochbauten jeder Art sowie Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs in einer Entfernung bis zu 20 m von der Landesstraße 328 (L 328), gemessen vom äußeren Rand der befestigten, für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet bzw. vorgenommen werden. Die Anbauverbotszone ist nachrichtlich im Lageplan darzustellen. 4. Unter das Anbauverbot nach § 9 (1) FStrG und § 29 (1 und 2) StrWG des Landes Schleswig-Holstein fallen auch Werbeanlagen, Werbepylone etc. Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung von den Anbauverbotsbestimmungen des FStrG ist unter Berücksichtigung der Belange der klassifizierten Straßen möglich. Hierzu sind dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH), Niederlassung Rendsburg die konkreten Planunterlagen für die vorgesehenen Werbeanlagen zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. 5. Direkte Zufahrten und Zugänge dürfen zur BAB A 7 und zur freien Strecke der L 328 nicht angelegt werden. 6. Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung des Knotenpunktes - L 328 / geplante Erschließungsstraße / An-	<u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Im Rahmen der weiteren Erschließungsplanung erfolgt eine Abstimmung mit dem LBV-SH über die Errichtung einer geeigneten Sicht- und Blendschutzvorrichtung. <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Der geplante sechsstreifige Ausbauzustand der A 7 wird in der Planzeichnung dargestellt und der Bemessung der Anbauverbots- und -beschränkungszone zugrunde gelegt. <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Die Anbauverbots- und -beschränkungszone entlang der BAB 7 wird in der Planzeichnung nachrichtlich dargestellt; die Planfestsetzungen berücksichtigen das Anbauverbot. <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Die Anbauverbots- und -beschränkungszone entlang der L 328 wird in der Planzeichnung nachrichtlich dargestellt; die Planfestsetzungen berücksichtigen das Anbauverbot. <u>Der Hinweis wird beachtet.</u> Die sich aus dem Anbauverbot ergebenden Baubeschränkungen werden in der Begründung zum Bebauungsplan erläutert. <u>Der Hinweis wird beachtet.</u> Das Verbot der Anlage von direkten Zufahrten zu den klassifizierten Straßen wird in der Begründung zum Bebauungsplan erläutert. <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u>



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	schlussstelle Neumünster-Nord - in Form eines Kreisverkehrsplatzes weise ich darauf hin, dass der Anlegung von Kreisverkehrsplätzen außerhalb von Ortsdurchfahrten der Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) in Kiel ausdrücklich zustimmen muss. Bevor daher eine diesbezügliche Vorfestlegung der Knotenpunktsform im Bebauungsplan erfolgt, sind dem LBV-SH, Niederlassung Rendsburg zunächst entsprechende Unterlagen (Lageplan i. M. 1 : 250, Kapazitätsnachweis bzw. Verkehrssimulation des Gesamtknotenpunktes der Anschlussstelle Neumünster-Nord sowie deren Unfallauffälligkeit, Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile eines Kreisverkehrs gegenüber eines herkömmlichen Knotenpunktes, insbesondere Wartezeiten und Verkehrssicherheit) in 3-facher Ausfertigung zur Prüfung vorzulegen, damit eine entsprechende Entscheidung des LBV-SH in Kiel herbeigeführt werden kann. 7. Im Übrigen ist das Verkehrserschließungskonzept für das Plangebiet (Anbindung an die L 328) im <u>weiteren Verfahren</u> <u>frühzeitig</u> mit dem LBV-SH, Niederlassung Rendsburg abzustimmen. 8. Für den vorgesehenen Eingriff bzw. Rückbau des Brückenbauwerks im Bereich der Gemeindestraße „Eichhofweg“ / L 328 ist eine Kreuzungsvereinbarung mit dem LBV-SH, Niederlassung Rendsburg zu schließen. 9. Alle Lichtquellen sind so abzuschirmen, dass eine Blendung der Verkehrsteilnehmer auf der BAB A 7 und der L 328 nicht erfolgt. Sie sind so auszubilden, dass sie durch ihre Form, Farbe, Größe oder den Ort und die Art der Anbringung nicht zu Verwechslungen mit Verkehrszeichen und -einrichtungen Anlass geben oder deren Wirkung beeinträchtigen können. 10. Ich gehe davon aus, dass bei der Prüfung der Notwendigkeit bzw. der Festlegung von Schallschutzmaßnahmen die zu erwartenden Verkehrsmengen auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs berücksichtigt werden und die Bebauung ausreichend vor Immissionen geschützt ist.	Mit dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr ist eine Abstimmung über den geplanten Knotenpunktumbau erfolgt. Auf der Grundlage der hierzu erarbeiteten verkehrsplanerischen Untersuchung wurde hierbei festgehalten, dass der Umbau nicht, wie zunächst vorgesehen, als Kreisverkehrsplatz, sondern als lichtsignalgesteuerte Kreuzung mit Anlage zusätzlicher Fahrspuren erfolgen soll. Die Abgrenzung der Verkehrsflächen im Bebauungsplan erfolgt so, dass der Ausbau des Knotenpunktes entsprechend der mit dem LBW erfolgten Abstimmung möglich ist. Die weitere Planung dieses Knotenpunktes wird dem LBV zur Prüfung vorgelegt, dies jedoch nicht mehr unmittelbar Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Mit dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr wird eine entsprechende Kreuzungsvereinbarung geschlossen. <u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Es erfolgt ein entsprechender nachrichtlicher Hinweis auf der Planunterlage des Bebauungsplans. <u>Der Hinweis wird berücksichtigt.</u> Die Festlegungen von Schallschutzmaßnahmen im Plangebiet erfolgt anhand entsprechender Verkehrsmengenprognosen. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Der Hinweis auf das erforderliche Umwandlungsverfahren für den Falle einer verbindlichen Überplanung der bestehenden Waldfläche „Eichhof“ wird beachtet. Eine Einbeziehung dieser Fläche in das Baugebiet ist derzeit noch nicht beabsichtigt, sie soll jedoch als Option für eine spätere Gebietserweiterung im Bedarfsfall offen gehalten werden.
12	<u>Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein - Forstbehörde Mitte des Landes S.-H. - 11.01.2013</u> Gegen die o. a. Planung bestehen seitens der Forstbehörde keine grundsätzlichen Bedenken. Der Erhalt der Waldfläche am Eichhof wird begrüßt, doch es bleibt der Hinweis auf ein erforderliches Waldumwandlungsverfahren, falls doch die im Flächennutzungsplan durch Ausweisung dieser Fläche als „gewerbliche Baufläche“ dargestellte städtebauliche Entwicklung durchgeführt werden soll.	
13	<u>Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein - 21.02.2013</u> Unsere Stellungnahme vom 09.08.2013 ist richtig übernommen und eingearbeitet worden und ist weiterhin gültig.	



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Entsprechend befindet sich der südliche Teil der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes innerhalb eines archäologischen Interessengebietes und es ist in jedem Falle im Vorfeld der Bebauung durch eine archäologische Untersuchung die wissenschaftliche Wertigkeit und genaue Ausdehnung dieser archäologischen Denkmäler zu prüfen. Weiterhin ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang weitere bislang verborgene Denkmäler durch die Bebauung betroffen sind. Basierend auf den Ergebnissen dieser Voruntersuchung sind die archäologischen Denkmäler möglicherweise durch Hauptuntersuchungen (Ausgrabungen) zu sichern, zu bergen und zu dokumentieren. <u>Stellungnahme vom 09.08.2012</u> Im Bereich der 35. Flächennutzungsplanänderung der Stadt Neumünster sind uns derzeit zwei steinzeitliche Fundstellen bekannt, die gemäß § 1 DSchG in die Archäologische Landesaufnahme des Landes Schleswig-Holstein eingetragen sind (Neumünster LA 5 und 6). Die beiden Fundstellen liegen im Bereich des noch zu entwickelnden Bebauungsplanes Nr. 177 B, der als Absichtserklärung den vorliegenden Planunterlagen beiliegt. <u>35. Änderung des Flächennutzungsplanes (und Bebauungsplan 177 B):</u> Aufgrund der o. g. Fundstellen liegt der südliche Teil der 35. Flächennutzungsplanänderung, im Bereich des künftigen B-Planes 177 B, in einem archäologischen Interessengebiet und es ist in jedem Falle im Vorfeld der Bebauung durch eine archäologische Untersuchung die wissenschaftliche Wertigkeit und genaue Ausdehnung dieser archäologischen Denkmäler zu prüfen. Weiterhin ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang weitere bislang verborgene Denkmäler durch die Bebauung betroffen sind. Basierend auf den Ergebnissen dieser Voruntersuchung sind die archäologischen Denkmäler möglicherweise durch Hauptuntersuchungen (Ausgrabungen) zu sichern, zu bergen und zu dokumentieren. Bei archäologischen Untersuchungen handelt es sich um kostenpflichtige Maßnahmen und die für die Untersuchung und ggf. Bergung, Dokumentation und Veröffentlichung notwendigen Kosten sind gemäß § 8 (1) des Gesetzes zur Neufassung des Denkmalschutzgesetzes vom 12. Januar 2012 (DSchG) vom Träger des Vorhabens zu übernehmen. Nach § 8 (2) DSchG sind Vorhaben im Sinne des Absatzes 1 bei der Oberen Denkmalschutzbehörde anzuzeigen. Es ist aber immer dabei zu berücksichtigen, dass archäologische Untersuchungen zeitintensiv sein können und die Anzeige möglichst frühzeitig erfolgen sollte, damit keine Verzögerungen im Planungs- und Bauablauf entstehen können. Ich bitte den Bauträger, sich möglichst frühzeitig mit dem Archäologischen Landesamt in Verbindung zu setzen, um das weitere Vorgehen zu besprechen. Zuständig für die Voruntersuchung ist Herr Ingo Clausen M.A. (Tel. 04321/4181-55 bzw. Mobil: 0170/3398696; E-Mail: ingo.clausen@alsh.landsh.de). <u>Bebauungsplan Nr. 177:</u> Auf der überplanten Fläche des Bebauungsplanes Nr. 177 sind, aufgrund der oben genannten Fundstellen im Nahbereich, sind archäologische Funde möglich. Ich verweise ausdrücklich auf § 14 DSchG (in der Neu-	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Der Sachverhalt wird in der Begründung zur 35. Änderung des Flächennutzungsplanes erläutert. Bei einer weiteren Konkretisierung der Planungen im südlichen Teil des Plangebietes (Bebauungsplan Nr. 177 B) ist den Hinweisen durch eine entsprechende Untersuchung nachzugehen. siehe oben <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Es erfolgt ein entsprechender Hinweis in der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 177.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	fassung von 12. Januar 2012): Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist die Denkmal-schutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen und die Fundstelle bis zum Eintreffen der Fachbehörde zu si- chern. Verantwortlich hier sind gem. § 14 DSchG der Grundstückseigentümer und der Leiter der Arbeiten.	
14	<u>Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
15	<u>Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländli- che Räume des Landes Schleswig-Holstein, Abt. 7 (Technischer Umweltschutz)</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
16	<u>Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländli- che Räume des Landes Schleswig-Holstein</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
17	<u>Amt für Ländliche Räume Kiel</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
19	<u>Wasser- und Bodenverband „Obere Aalbek“ - 02.01.2013</u> Das Flurstück 24/14 der Flur 8 befindet sich nach mei- nem Kenntnisstand im Besitz des Wasser- und Boden- verbandes Obere Aalbek. Bitte höflichst mich im weite- ren Verfahren zu beteiligen.	<u>Die Anregung wird berücksichtigt.</u> Eine weitere Abstimmung mit dem Wasser- und Boden- verband ist zwischenzeitlich erfolgt. Das benannte Flur- stück wird von der Stadt Neumünster übernommen; die Funktion des ehemals hier verlaufenden Grabens wird durch neu geschaffene Entwässerungseinrichtungen im Gebiet übernommen.
25	<u>Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein - 29.01.2013</u> Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 13.08.2012 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung, in der wir u.a. auf den ca. 130 m östlich des Plangebietes gelegenen Betrieb (Rendsburger Straße X - Adresse anonymisiert) mit Milchviehhaltung hin. Bei der Planung ist die Verträ- glichkeit der unterschiedlichen Nutzungen gegebenenfalls durch ein entgeltliches GIRL-Gutachten nach dem ge- meinsamen Erlass des MLUR und des Innenministeriums vom 04.09.2009 zu gewährleisten, bei der auch evtl. angedachte Entwicklungsschritte des Betriebes zu berück- sichtigen sind. Ansprechpartner hierfür ist in der Landwirt- schaftskammer Herr Knaack, erreichbar unter der Tele- fonnummer 04381-9009-28. Bei Berücksichtigung der belange der betroffenen land- wirtschaftlichen Betriebe bestehen keine Bedenken.	<u>Die Stellungnahme wird beachtet. Die Erstellung eines Geruchsgutachtens zur Verträglichkeit des geplanten Baugebietes mit der angrenzenden land- wirtschaftlichen Nutzung erstellen zu lassen wird jedoch für nicht erforderlich gehalten.</u> Die im Plangebiet vorgesehene Nutzung (Gewerbe- bzw. Industriegebiet) zeichnet sich durch eine vergleichsweise geringe Empfindlichkeit gegenüber einwirkenden Geruchs- immissionen aus. Gemäß Geruchsimmissions-Richtlinie - GIRL - (gemeinsamer Erlass des MLUR und des Innenmi- nisteriums vom 04.09.2009) ist der Immissionschutzan- spruch dieser Gebiete gleich niedrig anzusetzen wie in Dorfgebieten, also Bereichen, inmitten derer landwirt- schaftliche Nutzungen als solche zulässig sind. In unmittelbarer Nachbarschaft der in Rede stehenden landwirtschaftlichen Flächen befinden sich derzeit schon mehrere baulich genutzte Grundstücke, die nicht nur dem vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienen und insofern ebenfalls einen Schutzanspruch gegenüber Ge- ruchsimmissionen haben. Es handelt sich hierbei um den gewerblich genutzten Eichhof sowie einige Außenbereichs- Wohngebäude an der Rendsburger Straße. Der Abstand des Plangebietes zu den Betriebsflächen ist an keiner Stelle geringer als der dieser bereits vorhandenen Nutzun- gen. Daher wird durch die Planung keine zusätzliche Ein- schränkung der potentiellen Entwicklungsmöglichkeiten des betreffenden Betriebes ausgelöst. Des Weiteren wur- den in den diversen Gesprächen mit dem Betreiber der Hofstelle keine konkreten Entwicklungsabsichten für stär-



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
		ker emittierende Nutzungen in Richtung der Plangebietsflächen benannt. Insofern wäre auch nicht erkennbar, auf welche Arten einer möglichen Betriebsentwicklung sich ein zu erstellendes Geruchsgutachten beziehen sollte.
26	<u>Industrie- und Handelskammer zu Kiel, Zweigstelle Neumünster</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
27	<u>Handwerkskammer Lübeck - 31.01.2013</u> Nach Durchsicht der uns übersandten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass in obiger Angelegenheit aus der Sicht der Handwerkskammer Lübeck keine Bedenken vorgebracht werden. Sollten durch die Flächenfestsetzungen Handwerksbetriebe beeinträchtigt werden, wird sachgerechter Wertausgleich und frühzeitige Benachrichtigung betroffener Betriebe erwartet.	<u>Die Stellungnahme wird beachtet.</u> Da nahezu ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Flächen überplant werden, sind Beeinträchtigungen von Handwerksbetrieben nicht zu erwarten.
28	<u>Stadtwerke Neumünster GmbH - 21.02.2013</u> Zu Ihrem Schreiben vom 19. Dezember 2012, 35. Änderung des Flächennutzungsplanes 1990 / „Entwicklungsfläche Nord / A7“ gibt es seitens der SWN Stadtwerke Neumünster GmbH folgende Anmerkung: Der erwähnte Trinkwasserbrunnen in der Rendsburger Straße 446 ist bei Nichtbenutzung gemäß DVGW-Arbeitsblatt W135 zum Schutz des Grundwassers von einer Fachfirma zurückzubauen (fachgerechte Verdämmung zur vertikalen Abdichtung). Die bestehende Kapazität der öffentlichen Trinkwasserversorgung ist im Bereich der beschriebenen Entwicklungsfläche für die geplante Besiedelung mit Logistikbetrieben ausreichend.	<u>Die Stellungnahme wird beachtet.</u> Die Begründung wird ergänzt.
29	<u>Schleswig-Holstein Netz AG</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
30	<u>Schleswig-Holstein Netz AG, Netzcenter Plön</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
32	<u>E.ON Netz GmbH, Regionalzentrum Nord, Leitungen - 24.01.2013</u> Das Gebiet der 35. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie des obigen Bebauungsplanes wird im westlichen Planungsbereich von unserem 110-kV-Kabel Abzweig DB Neumünster berührt. Der Verlauf der Kabelachse ist mit seinem Schutzbereich von 4,0 m, d.h. 2,0 m zu jeder Seite der Kabelachse, im Bebauungsplan dargestellt. Wir bitten in der Begründung zum Bebauungsplan mit aufzunehmen, dass innerhalb dieses Schutzstreifens ohne vorherige Abstimmung mit uns über dem vorhandenen Geländeniveau nichts aufgeschüttet oder abgestellt werden darf. Es dürfen keine Abgrabungen oder Erdarbeiten vorgenommen und keine Pfähle und Pfosten eingebracht werden. Erdarbeiten im Kabelschutzbereich dürfen nur in vorsichtiger Handschachtung und nur nach Einweisung eines	<u>Die Stellungnahme wird beachtet.</u> Ergänzende Hinweise zur Berücksichtigung der Kabeltrasse werden in die Planbegründung aufgenommen.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
33	von uns beauftragten Baukontrolleuren ausgeführt werden. Ferner dürfen im Schutzbereich unseres Kabels keine tiefwurzelnden Bäume und Sträucher angepflanzt werden. Für die tatsächliche Lage der Kabel in den Plänen kann keine Gewähr übernommen werden. Zur genauen Bestimmung der Kabellage ist eine geeignete Anzahl von Sicherheitsschachtungen erforderlich. Die entstehenden Kosten für evtl. erforderlich werdende Maßnahmen an unserem 110-kV-Kabel sind nach dem Veranlasserprinzip vom Träger der Baulast zu tragen. <u>E.ON Hanse AG, Netzdienste, Planung / Bau und Spezialnetze - 16.01.2013</u> Wie mit unserer Stellungnahme vom 14. August 2012 bereits mitgeteilt, betreiben wir im Bereich der geplanten Maßnahme eine Gashochdruckleitung (GasHDLtg.) DN 400 ST-80 bar. Diese GasHDLtg. wurde gemäß den Anforderungen der Gashochdruckleitungsverordnung (GasHDrLtgV.) erstellt und in einem 16 Meter breiten Schutzstreifen gemäß DVGW-Arbeitsblatt G463 „Gasleitungen aus Stahlrohren für Betriebsdruck größer als 16bar - Errichtung“ gesichert. Derzeitig ist geplant die Gashochdruckleitung neu zu trassieren bzw. umzulegen. Der geplante Trassenverlauf ist im Bebauungsplan Nr. 177 bereits berücksichtigt. Der Kontakt mit der Fachabteilung wurde bereits mit Ihnen aufgebaut. Aus dem Bebauungsplan Nr. 177 geht hervor, dass die neu geplante Gashochdruckleitung zum größeren Teil über naturbelassenen Grünflächen verlaufen wird. Hier muss sichergestellt werden, dass die Gashochdruckleitung zukünftig durch einen regelmäßigen Grünrückschnitt durch uns als Betreiber der Gashochdruckleitung freigehalten wird. Die Erlaubnis hierzu muss gegeben sein. Gemäß GasHDrLtgV. ist daher die Gashochdruckleitung in einem Schutzstreifen zu verlegen. Der Schutzstreifen dient gemäß nach § 3 Abs. 2 und 3 der GasHDrLtgV. der Sicherung des Bestandes und Betriebes. Es ist weiterhin zu beachten, dass während der Bauphase des geplanten Gewerbegebietes ggf. die Gashochdruckleitung durch schwere Baufahrzeuge befahren wird. Die Auswirkungen auf die Gashochdruckleitung sind in Abhängigkeit vom Gewicht der Baufahrzeuge zu überprüfen. Ggf. sind vor einer Überfahrt geeignete Sicherungsmaßnahmen herzustellen. Weiterhin ist die Lagerung von Material sowie der Auf- und Abtrag von Boden innerhalb des Schutzstreifens der Gashochdruckleitung untersagt. Die E.ON Hanse AG ist über den Fortgang des Verfahrens stets weiterhin zu unterrichten. Planungsänderungen im Bereich der Gashochdruckleitung sind uns unverzüglich mitzuteilen.	<u>Die Stellungnahme wird beachtet.</u> Der von der E.ON Hanse AG mit der Stadt Neumünster abgestimmte Trassenverlauf wurde in der Planung berücksichtigt. Ergänzende Hinweise zur Berücksichtigung der Gasleitung werden in die Planbegründung aufgenommen.
35	<u>Stadtwerke Neumünster, Beteiligungen GmbH</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
41	<u>Regionalbahn Schleswig-Holstein</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
51	<u>Fachdienst Umwelt und Bauaufsicht, Abt. Natur und Umwelt - 08.02.2013</u> <u>untere Abfallentsorgungsbehörde:</u> Gemäß § 6 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz sind Abfälle vorrangig zu vermeiden. Im Rahmen der Geländeaufhöhung bzw. anderer Erschließungsarbeiten anfallender Bodenaushub ist daher nach Möglichkeit in sinnvoller Weise auf dem Gelände zu belassen oder nachrangig einer zulässigen Verwertung zuzuführen. Es ist ein Bodenmanagementkonzept zu erstellen und rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten der unteren Abfallentsorgungsbehörde vorzulegen. <u>untere Wasserbehörde:</u> <u>Einwand:</u> Die Ausgleichsfläche am Prehnfelder Weg befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Wohnbebauung Gartenstadt. In diesem Gebiet herrschen hohe Grundwasserstände vor, weil das Gebiet über wenige kleine und flache Oberflächengewässer entwässert wird. Diese Gewässer werden in relativ kurzen Intervallen unterhalten, um das sensible Grundwasserregime auf einem gleichmäßigen Niveau zu halten. Aus diesem Grund ist die innen liegende Entwässerung der Ausgleichsfläche Prehnfelder Weg nicht aufzuheben sondern in dem bisher betriebenen Umfang zu erhalten. Denkbar wäre allenfalls ein Rückhalt von Wasser in der trockenen Jahreszeit bei niedrigen Grundwasserständen. In solchen Situationen wäre eine Beeinträchtigung der Wohnbebauung nicht zu erwarten. Das Entwicklungsziel „Feuchtgrünland“ kann aufgrund der geringen Grundwasserflurabstände voraussichtlich auch so erreicht werden. <u>Hinweise:</u> Im Umweltbericht der B-Plan-Begründung stimmt die Beurteilung unter Punkt 3.3 „Wasser“ nicht mit den Aussagen zu der Oberflächenentwässerung in dem Gebiet überein. Der Umweltbericht geht hier offensichtlich noch von einer Versiegelung und Ableitung des Oberflächenwassers aus. <u>untere Naturschutzbehörde:</u> Die Erhaltung des Waldes am Eichhof wird begrüßt. Wir weisen aber abweichend vom Umweltbericht und vom Landschaftsökologischen Fachbeitrag (LöF) ausdrücklich darauf hin, dass die für die Geländeaufhöhung und während der Bauphase erforderlichen und auch vorgesehenen Grundwasserabsenkungen für die Gehölzbestände und Bäume innerhalb des Absenkungstrichters eine unmittelbare Gefährdung darstellen, die in Umweltbericht und LöF nicht thematisiert worden ist. Die Beeinträchtigungen der Feinwurzeln, insbesondere von Altbäumen, durch anhaltenden Wasserentzug können gravierend sein und unter Umständen erst nach Jahren zum Absterben der Bäume führen.	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Der Umgang mit Bodenaushub erfolgt entsprechend der gesetzlichen Vorschriften (insbesondere § 202 BauGB). Ein Bodenmanagement-Konzept ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung, es wird im Zuge der nachfolgenden Planungen erstellt. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Das sandige Substrat der dort vorliegenden Böden bietet gute Voraussetzungen, artenreichere und magere Grünlandgesellschaften entwickeln zu können. Die tiefer liegende Grünlandfläche und die angrenzenden Bereiche sind zudem als Standort für artenreiches Feuchtgrünland geeignet. Die ursprünglich vorgesehene Aufhebung der Binnenentwässerung ist keine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahme. Auf sie wird verzichtet. In niederschlagsarmen Witterungsperioden mit niedrigen Grundwasserständen kann eine Rückhaltung des Wassers auch ohne Aufhebung der Binnenentwässerung erfolgen. Hierzu sind die Abflusseinrichtungen entsprechend auszurüsten, z. B. durch regelbare Staue. Das Maßnahmenkonzept wurde entsprechend überarbeitet. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die Formulierung im Umweltbericht ist offenbar missverständlich. Gemeint ist, dass das Oberflächenwasser im Bereich der zukünftig versiegelten Flächen nicht mehr unmittelbar versickern kann. Es ist jedoch weiterhin eine Versickerung auf den jeweiligen Grundstücken vorgesehen und im Bebauungsplan festgesetzt. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Hinweise auf Risiken für den Gehölzbestand des Eichhofs durch Grundwasserabsenkungen werden in den Umweltbericht aufgenommen. Gesicherte Aussagen zur Reichweite von Grundwasserabsenkungen im Umfeld der Waldparzelle können auf der Grundlage eines Geotechnischen Gutachtens erfolgen, das derzeit im Rahmen von Baugrunduntersuchungen für das gesamte Baugebiet erarbeitet wird. Ist eine bestandsgefährdende Grundwasserabsenkung zu erwarten, kann dieser z. B. durch die temporäre Herstellung eines mit dem abgepumpten Wasser gespeisten Versickerungsgrabens zwischen Eingriffsfläche und Waldbestand entgegengewirkt werden.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Die in Kapitel 6.2 erwähnten Kompensationsmaßnahmen für Vogel-, Säugetier- und Amphibienarten (siehe Erfassung und Bewertung der Brutvögel und Artenschutzrechtliche Prüfung des Büros Bio Consult SH, 2012) sind durch Fachbüros zu konkretisieren und mit der uNB abzustimmen. Die unabdingbare Amphibienleitanlage am Prehnfelder Weg einschließlich fester Querungshilfen ist von einem qualifizierten Fachbüro ausführungsfähig zu planen und umzusetzen. Das Schutzgut Landschaftsbild (vgl. S. 40 Umweltbericht, i.V.m. dem LÖF) wird von der uNB höher bewertet, als dies in den genannten Berichten der Fall ist. <u>Begründung:</u> Der Kulturlandschaftsraum im Nordwesten der Stadt Neumünster ist durch die bäuerliche Bewirtschaftung geprägt. Die A7 und die L328 sind schon seit Jahrzehnten vorhanden und haben sich in das erlebte Bild der Landschaft eingefügt, auch wenn sie gegenüber einer ungestörten Kulturlandschaft durchaus eine visuelle und akustische Beeinträchtigung darstellen. Dennoch wird das große geplante Industrie- und Gewerbegebiet das Erlebnis der bäuerlichen Kulturlandschaft beenden und durch das Erlebnisbild einer Industrielandschaft mit riesigen Gebäuden und hochgradig versiegelten Flächen ablösen. Die randlichen Knicks können diesen Eindruck nur eingeschränkt und nur in der Vegetationsphase abmildern. Die Vorgaben für Fassadenbegrünung und Gestaltung der versiegelten Flächen haben nur empfehlenden Charakter, so dass sie von den Investoren voraussichtlich nicht berücksichtigt werden. Auf den Industrie- und Gewerbeflächen wäre eine unmittelbare Kompensation des Landschaftsbildes sinnvoll, ist aber vom Planungsträger nicht gewollt. Die im Bebauungsplan dargestellte Baumreihe in weitem Stand (Abstand: 38 m) entlang der Erschließungsstraßen kann diese Funktion bei weitem nicht erfüllen. Wir fordern daher für die im Gebiet nicht kompensierbaren erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes einen externen Ersatz, z. B. in Form von 25 hochstämmigen Alleeebäumen, in der alten Rendsburger Straße oder in anderen vorhandenen Alleen in den nördlichen Stadtteilen. Die Knickbestands- und Kompensationslängenangaben auf Seite 26 des Umweltberichtes sind zu korrigieren. Neben den bereits geplanten Ausgleichsknicken können auf Vorschlag des Beirates für Naturschutz weitere Knicklängen unmittelbar durch Knickneuanlagen kompensiert werden: 1. bietet sich entlang des verlegten Eichhofweges in Ergänzung des bereits geplanten wegebegleitenden Knicks auf einer Länge von rund 250 m eine Ausbildung als Redder (Doppelknick) an. Dafür kann dort auf die Feldgehölzinseln verzichtet werden. 2. an der Nordwestseite der Ausgleichsfläche südl. der Rendsburger Straße soll entlang des Tungendorfer Grabens eine mehrreihige, gestaffelte, ebenerdige	Grundwasserabsenkungen des vorgesehenen Umfangs sind genehmigungspflichtig durch die untere Wasserbehörde. Mit einer entsprechenden Auflage zum Nachweis der Unbedenklichkeit können Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden. Da die Flächen im Plangebiet mit wenigen Ausnahmen der Stadt Neumünster gehören, können Regelungen im Zusammenhang mit Grundwasserabsenkungen auch in die Kaufverträge aufgenommen werden. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die Maßnahmen werden durch Fachbüros geplant und mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Zusätzliche Regelungen im Bebauungsplan sind nicht erforderlich. Die Maßnahmen erfolgen auf Flächen innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs, die sich allesamt im Eigentum der Stadt Neumünster befinden. Der Zugriff auf die Flächen ist damit gewährleistet. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Zur Kompensation des Eingriffs in das Landschaftsbild sollen an der Rendsburger Straße im nordwestlichen Stadtgebiet 25 hochstämmige Alleeebäume neu gepflanzt werden. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die Planung für die Maßnahmen zum Ausgleich innerhalb des Plangebiets bzw. für die beiden externen Ausgleichsflächen „Stovergraben“ und „Prehnfelder Weg“ wird wie folgt überarbeitet: Zu 1.: Entlang des Eichhofweges wird ein Redder angelegt, dies entspricht einer Neuanlage zusätzlicher Knicks auf einer Länge von 250m. Auf die bislang vorgesehenen Feldgehölze wird verzichtet. Zu 2.: An der Nordwestseite der Ausgleichsfläche „Stovergraben“ wird, wie von der UNB vorgeschlagen, südlich der Rendsburger Straße eine mehrreihige, gestaffelte, ebenerdige Gehölzabpflanzung aus u. a. Schwarzerle,



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
Gehölzabpflanzung aus u. a. Schwarzerle, Weiden, Faulbaum auf einer Länge von ca. 180 m angelegt werden. Die Grabenböschung soll hier einseitig abgeflacht werden. Wenn die Gehölze gut angewachsen sind und die Böschung gut durchwurzelt ist, können die noch vorhandenen Bongossi-Faschinen aus der Grabensohle entfernt werden. 3. auf der Ausgleichsfläche am Prehnsfelder Weg können in Nord-Süd-Richtung weitere rd. 200 m Knick, ggf. in Kombination mit einem diesen begleitenden Wanderweg angelegt werden. Der Knick sollte allerdings nicht direkt an der Grenze der dortigen Wohngrundstücke verlaufen. Auch wenn hiermit weitere ca. 630 m Knick unmittelbar ausgeglichen werden können, ist der Verlust von Knicks nicht in vollem Umfang durch Ersatzknicks an anderer Stelle auszugleichen. Das verbleibende Defizit kann aber durch Feldgehölzinseln auf den Ausgleichsflächen an der Rendsburger Straße und am Prehnsfelder Weg flächig substituiert werden. Darüber hinaus halten wir es für erforderlich, die bereits erläuterte negative Veränderung des Landschaftsbildes auch in diesem Punkt durch weitere Maßnahmen zu ergänzen. Durch den Ersatz mit Allee-bäumen kann das Landschaftsbilderlebnis an anderer Stelle im nördlichen Stadtgebiet positiv entwickelt werden und damit einen funktionalen Ersatz leisten. Weitere Anregungen und Forderungen der unteren Naturschutzbehörde, die durch Beschlüsse aus dem Beirat für Naturschutz ergänzt wurden, betreffen die folgenden Positionen: - Für die weitläufigen Ausgleichsflächen ist ein perspektivisches, extensives Pflegenutzungskonzept unabdingbar. Da die Flächen im Wesentlichen offen gehalten werden sollen, ist eine großtiersichere Einzäunung inkl. Unterhaltung vorzusehen. Anzustreben ist zunächst zur Ausmagerung der derzeitigen Maisstandorte eine späte Mähnutzung, nach einigen Jahren dann eine extensive Weidenutzung mit max. 0,5 GVE/ha, die aber durch die uNB steuerbar bleiben muss. Denkbar sind hier neben Rindern aus der Landwirtschaft auch gerne geeignete Großtiere aus dem nahen Tierpark Neumünster oder aus dem Tierpark Warder. Pflege, - Kontrolle und Sicherung der Tiere müssen jeweils sichergestellt sein und können nicht durch städtische Dienststellen erbracht werden. Ggf. sind hierfür auch mit langer Perspektive Geldmittel in den Haushalt einzustellen. - Ein Wegekonzept, insbesondere für Wander-, Rad-, und Reitwege wird noch vermisst. Einige denkbare Wegeverbindungen wurden bereits aufgezeigt.	Weiden, Faulbaum auf einer Länge von ca. 180 m angelegt. Zu 3.: Auf der Ausgleichsfläche Prehnsfelder Weg wird in Nord-Süd-Richtung weitere 200m Knicks angelegt. Dieser zusätzliche Knick schließt südlich an den bereits bisher geplanten Knick südlich des Tungendorfer Grabens an. Ein ausreichender Abstand des Knicks zu der östlich gelegenen Wohnbebauung wird eingehalten. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Insgesamt werden im Zuge der Planung 1.160m Knicks mit Gehölzen, 540m ebenerdige Knicks und 100m Gehölzfeier Knickwall beseitigt. Daraus ergibt sich ein Ausgleichsbedarf von 3.280m neu anzulegenden Knicks. Knicks im Umfang von 3.165m werden neu angelegt, d.h. der Ausgleich kann im Wesentlichen durch neu anzulegende Knicks geleistet werden. Das verbleibende Defizit wird durch Gehölzinseln ausgeglichen. Es sollen 25 Allee-bäume an der Rendsburger Straße gepflanzt werden, siehe oben. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Ein Pflegekonzept ist nicht unmittelbar Gegenstand des Bebauungsplans. Es wird im Rahmen der weiteren Planung in Abstimmung mit der UNB entwickelt. Die Umsetzung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Plangebiet und auf den zugeordneten externen Ausgleichsflächen einschließlich der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege fällt in die Zuständigkeit der Stadt Neumünster als Vorhabensträgerin. Darüber hinaus wird auch der Erfolg der vorgesehenen Naturschutzmaßnahmen durch regelmäßige Wirkungskontrollen überwacht (Monitoring). Im Sinne des Ausgleichskonzepts naturschutzfachlich unerwünschte oder unzureichende Entwicklungen können damit erkannt und unter fachlicher Aufsicht der Unteren Naturschutzbehörde durch geeignete gegensteuernde Maßnahmen korrigiert werden. Die zeitlichen Intervalle der ggf. von beauftragten Fachbüros durchzuführenden Monitoring-Untersuchungen werden ebenfalls in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde festgelegt. Funktionskontrollen z. B. der Amphibienschutzanlage am Prehnsfelder Weg erfordern eine höhere Überwachungsfrequenz als Entwicklungskontrollen im extensiv genutzten Grünland oder in den Gehölzparzellen. Untersuchungsabstände von 10 Jahren sollen aber auch bei Letzteren nicht überschritten werden. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Innerhalb des Plangebiets soll eine Fuß- und Radwegeverbindung entlang des verlegten Eichhofwegs verlaufen. Deren Verlauf ist in der Planzeichnung gekennzeichnet



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	- Die vorgeschlagenen neuen Teichanlagen sind zu modifizieren, d. h. differenzierter zu beschreiben. Die verschiedenen Amphibienarten benötigen auch sehr unterschiedlich ausgeprägte Laichgewässer. Das Spektrum reicht von temporären, flachen Wasseransammlungen über flache, gehölzfreie Teiche bis hin zu tiefen, teilweise beschatteten und frostfreien Anlagen. In der Stiftung Naturschutz gibt es hierzu inzwischen durch umfangreiche Großprojekte einen differenzierten Erfahrungsschatz. Auf die Notwendigkeit einer festen Amphibienquerung am Prehnfelder Weg wird in diesem Zusammenhang noch einmal ausdrücklich hingewiesen. - Auf der Ausgleichsfläche am Roose-See und der Ausgleichsfläche südlich der Rendsburger Straße ist die Aufhebung der Binnenentwässerung, u. a. durch die Beseitigung der vorhandenen Drainagen zu prüfen und vorzusehen.	(Fuß-, Rad-, Reitweg / landwirtschaftlicher Wirtschaftweg innerhalb der Grünfläche). Eine Festsetzung als Verkehrsfläche ist nicht erforderlich, weil öffentliche Wege integraler Bestandteil öffentlicher Grünflächen und daher auch ohne besondere Festsetzung zulässig sind. Dies sichert zudem die notwendige Flexibilität, die Wegeführung im Zuge der Ausführungsplanung in ihrem Verlauf ggf. anzupassen. Gegenüber der bisherigen Planung wurde der Weg im Bereich des Eichhofwaldes leicht nach Norden verschwenkt, damit er im Bereich der südlich des Plangebiets vorgesehenen Grünfläche (vgl. FNP-Darstellung) später fortgesetzt werden kann. Angestrebt wird eine Verbindung Richtung Stoverseegeen entlang der Ausgleichsfläche „Stovergraben“. Die Begründung und der Umweltbericht werden um entsprechende Aussagen ergänzt <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die geplanten Kleingewässer werden so hergestellt, dass sie den Lebensraumanforderungen unterschiedlicher Amphibienarten Rechnung tragen. Entsprechende Aussagen werden im Landschaftsökologischen Fachbeitrag ergänzt und in den Umweltbericht bzw. in die Begründung des Bebauungsplans und der FNP-Änderung übernommen. <u>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</u> Im südlichen Teil der Ausgleichsfläche „Stovergraben“ ist eine Beseitigung der vorhandenen Drainagen vorgesehen (Entwicklungsziel artenreiches Feuchtgrünland). Für den nördlichen Teil dieser Fläche sowie für die Ausgleichsflächen innerhalb des Plangebiets ist eine Aufhebung der Binnenentwässerung aus hydraulisch-technischen Gründen nicht möglich.
52	<u>Fachdienst Umwelt und Bauaufsicht, Abt. Bauaufsicht als untere Denkmalschutzbehörde</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
53	<u>Fachdienst Umwelt und Bauaufsicht, Abt. Bauaufsicht als untere Bauaufsichtsbehörde – 20.02.2013</u> Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen Die Baulasten sollten vor einem Verkauf der Flächen eingetragen werden, solange die Stadt NMS noch Grundstückseigentümer ist.	<u>Der Hinweis wird beachtet.</u>
54	<u>Fachdienst Feuerwehr, Rettungsdienst und Katastrophenschutz – 01.03.2013</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
55	<u>Fachdienst Gebäudewirtschaft, Tiefbau und Grünflächen, Abt. Tiefbau, Allg. Verkehrsaufsicht</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
56	<u>Fachdienst Schule, Kultur und Sport, Abt. Schul- und Sportangelegenheiten</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
57	<u>Fachdienst Gesundheit - 07.01.2013</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
58	<u>Fachdienst Soziale Hilfen - 19.12.2012</u>	Keine Anregungen vorgetragen.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
61	<u>Landrat des Kreises Rendsburg-Eckernförde - 04.02.2013</u> Zu der vorliegenden Bauleitplanung, hier eingegangen am 24.12.2012, habe ich bereits mit Stellungnahme vom 15.08.2012 die Position des Kreises Rendsburg-Eckernförde verdeutlicht. In Ergänzung dazu nehme ich nun wie folgt Stellung: Die grundsätzliche von der Stadt Neumünster signalisierte Bereitschaft zur Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes mit der Gemeinde Krogaspe wird begrüßt. Dabei wird auch seitens des Kreises Rendsburg-Eckernförde der zeitliche Planungsvorsprung der Neumünsteraner Flächen gesehen und anerkannt. Ebenfalls wird der klarstellende Fortfall der als Ausgleichsfläche interpretierten Fläche westlich der Autobahn positiv zur Kenntnis genommen. Die Anregung, die Planung stärker in den Kontext der beiden Regionalen Entwicklungskonzepte (Süd A7 sowie Kiel Region) zu stellen, wird aufrechterhalten, da dieser Aspekt in der Begründung bisher zu kurz kommt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Stadt Neumünster der Anregung, den Kreis der Beteiligten angesichts der überregionalen Bedeutung der Planung zu erweitern, nicht gefolgt ist. Es wird dennoch appelliert, die Abstimmung mit den Nachbargemeinden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB nicht nur auf angrenzende Gemeinden zu beschränken, sondern alle möglicherweise von der Planung betroffenen Gemeinden im Kreis Rendsburg-Eckernförde zu beteiligen. Weitere Anregungen werden vom Kreis Rendsburg-Eckernförde nicht vorgetragen. Im Übrigen wird um Vorlage des Abwägungsergebnisses gebeten. <u>Stellungnahme vom 15.08.2012:</u> Zur vorliegenden Bauleitplanung, hier eingegangen am 10. Juli 2012, nehme ich wie folgt Stellung: Die Stadt Neumünster beabsichtigt an der Autobahnabfahrt Neumünster – Nord ca. 110 ha für eine gewerbliche Entwicklung bereitzustellen. Aufgrund der Dimension der Planung sind Auswirkungen im Kreis Rendsburg-Eckernförde und den betroffenen kreisangehörigen Städten und Gemeinden zu erwarten. In der Kiel Region mit der Landeshauptstadt Kiel und den Kreisen Plön und Rendsburg-Eckernförde wird derzeit ein Regionales Entwicklungskonzept aufgestellt, in dem auch Aussagen zur zukünftigen Gewerbeflächenentwicklung getroffen werden. Dies beinhaltet auch die Betrachtung und Bewertung möglicher Standorte für Gewerbegebiete von überregionaler Bedeutung entlang der im Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP) ausgewiesenen Landesentwicklungsachse (Bundesautobahn 7). Ebenfalls wird derzeit für die Region A7 Süd unter Beteiligung der Stadt Neumünster ein Regionales Entwicklungskonzept aufgestellt. Auch aus Sicht des Kreises Rendsburg-Eckernförde bietet der Standort an der Autobahnabfahrt Neumünster – Nord grundsätzlich Potenzial für eine gewerbliche Ent-	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Stadt Neumünster hat gemäß § 2 Abs. 2 BauGB auf die an die Stadt Neumünster angrenzenden Gemeinden und Landkreise, d.h. die tatsächlichen „Nachbargemeinden“ beschränkt. Die Beteiligung in einem Bebauungsplanverfahren muss nach einheitlichen Kriterien erfolgen. Wären weitere Gemeinde im Kreis Rendsburg-Eckernförde, beispielsweise die Stadt Rendsburg, beteiligt worden, hätte sich die Fragen gestellt, inwieweit auch Gemeinden in den Kreisen Bad Segeberg (entlang der A7 etwa Norderstedt, Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg) oder im Kreis Plön zu beteiligen gewesen wären. Im Ergebnis wäre es kaum noch möglich gewesen, den Kreis der beteiligten Gemeinden nach einheitlichen Kriterien abzugrenzen. Eine überregionale Abstimmung ist zudem im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzepts REK A7–Süd erfolgt. Der Kreis Rendsburg-Eckernförde gehört allerdings zum REK Kiel Region und unterliegt damit einer anderen regionalen Zuordnung. Auch im Rahmen der Erstellung des REK „Kiel-Region“ findet die vorliegende Planung als überregional bedeutende Gewerbeflächenentwicklung an der Landesentwicklungsachse BAB 7 Berücksichtigung (siehe u.a. Konzeptpapier und Protokoll der REK-Facharbeitsgruppe Flächenentwicklung vom 05.09.2012). Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass seitens des Innenministeriums die Übereinstimmung mit den landesplanerischen Zielen ausdrücklich bestätigt wurde. Dies geschah auch vor dem Hintergrund der im LEP ausgewiesenen Landesentwicklungsachse entlang der A7. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, führt jedoch zu keinen Änderungen der Planungsabsichten der Stadt Neumünster.</u> Die Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes wird von Stadt Neumünster grundsätzlich begrüßt und unterstützt. Diese Planungsüberlegungen beziehen sich auf den Bereich westlich der BAB 7. Die vorliegende Planung der Entwicklungsfläche Nord erfolgt dagegen auf der östlichen Autobahnseite und ist insofern unabhängig von einer möglichen künftigen interkommunalen Entwicklung zu vollziehen. Sie kann ggf. als erster Schritt einer solchen weiteren Entwicklung verstanden werden. Es muss auch darauf verwiesen werden, dass die Planung der Entwicklungsfläche Nord bereits seit mehreren Jahren betrieben wird und insofern gegenüber den angesprochenen Planungsabsichten der Gemeinde Krogaspe einen deutlichen zeitlichen Vorsprung aufweist. Mit Hinsicht auf die aktuelle Nachfragesituation für umfangreiche Gewerbeansiedlungen an autobahnnahen Standorten wäre es für die Stadt Neumünster nicht vertretbar, das bereits sehr weit fortgeschrittene Planverfahren mit Rücksicht auf die angesprochenen weitergehenden Entwicklungsvorstellungen ruhen zu lassen.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
67	wicklung mit überregionaler Bedeutung. Diese Entwicklung sollte jedoch zum einen eng mit der benachbarten Gemeinde Krogaspe abgestimmt werden, die ebenfalls Interesse an einer gewerblichen Entwicklung zeigt. Die Flächen in der Gemeinde Krogaspe werden als sinnvolle Ergänzung der Neumünsteraner Potenziale gesehen. Daher plädiert der Kreis Rendsburg-Eckernförde für eine interkommunal abgestimmte Entwicklung eines <u>gemeinsamen</u> Gewerbestandortes. Zum anderen sollte die Planung im weiteren Verfahren stärker in den Kontext der genannten Entwicklungskonzepte und dort noch zu entwickelnder belastbarer Aussagen gerückt werden. In diesem Zusammenhang wird auf die Stellungnahme des Amtes Nortorfer Land bzw. der Gemeinde Krogaspe zu der o. g. Bauleitplanung vom 2. August 2012 hingewiesen. Im Hinblick auf die überregionale Bedeutung der Planung und die im LEP unter Ziffer 2.6 Absatz 4 geforderte Abstimmung auf der jeweiligen Landesentwicklungsachse sollten im weiteren Verfahren auch die Zentralen Orte im Verflechtungsbereich Neumünsters (Hohenwestedt, Nortorf) und die Entwicklungsagentur für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg mit den Städten Rendsburg und Büdelsdorf beteiligt werden. Darüber hinaus werden zu diesem Zeitpunkt keine weiteren Anregungen vom Kreis Rendsburg-Eckernförde vorgetragen. Ich bitte, mich über den Fortgang des Verfahrens auf dem Laufenden zu halten. Im Übrigen wird um Vorlage des Abwägungsergebnisses gebeten. <u>Amt Bordesholm für die Gemeinde Bordesholm - 01.02.2013</u> Die Gemeinde Bordesholm hat sich mit den auf der Homepage der Stadt Neumünster bereitgestellten Unterlagen zum Bebauungsplan Nr. 177 befasst. Im Namen der Gemeinde Bordesholm wird hierzu wie folgt Stellung bezogen: Nach dem Regionalplan für den Planungsraum III - Technologie-Region K.E.R.N. kommt für die Autobahnabfahrt Bordesholm ein „amtsübergreifendes interkommunales Gewerbegebiet von regionaler Bedeutung“ in Frage. Diese mit Z gekennzeichnete Aussage des Regionalplanes ist als „Ziel“ zu beachten und entspricht auch den Planungsvorstellungen der Gemeinde Bordesholm, gemeinsam mit der Stadt Nortorf und der Gemeinde Dätgen. Erste Gespräche haben stattgefunden; konkrete Entwürfe liegen derzeit noch nicht vor. Dennoch sind die Kommunen gemeinsam bestrebt, die Entwicklung fortzuführen. Dies gilt auch vor dem Hintergrund der Aussagen im Landesentwicklungsplan des Schleswig-Holstein 2010, wonach bei den Landesentwicklungsachsen eine zukunftsfähige wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung sowie die Förderung von Kooperation im Vordergrund stehen. Der aufgezeigte Gewerbestandort der Stadt Neumünster (hier bezogen auf die gesamte Gewerbefläche) ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, steht aber in Konkurrenz zu den - im Regionalplan - aufgeführten Standorten. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, mit welcher Nachfrage an Gewerbeland (insbesondere Logis-	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Der Stadt Neumünster ist die Zielaussage des Regionalplans bekannt, nach der an der A7 die Abfahrt Bordesholm - neben den Abfahrten Büdelsdorf und Neumünster-Mitte - für die Ansiedlung insbesondere verkehrserzeugender Unternehmen (Logistik) in Frage kommen. Zu beachten ist aber auch die Zielvorgabe des LEP 2010, wonach Oberzentren in ihrer Funktion als Versorgungs-, Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren zu stärken und weiterzuentwickeln sind (Kap. 2.2.1, 1Z). Insbesondere im Rahmen dieser Zielvorgabe bewegt sich die vorliegende Planung. Mit Schreiben vom 19.08.2008 und vom 28.03.2012 hat das Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein der Stadt Neumünster die Ziele der Landesplanung für den Bereich des B-Plans 177 und der FNP-Änderung mitgeteilt. Gegenstand der Stellungnahme vom 28.03.2012 ist ergänzend der Bebauungsplan 177B und die südliche Erweiterung des Bereichs der Flächennutzungsplanänderung. Aus Sicht des Innenministeriums wird mit der Planung seitens des Oberzentrums Neumünster ein wichtiges Signal in Richtung gewerblicher Schwerpunktsetzung gesetzt. Die Planung wird begrüßt. Damit bestätigt das Ministerium gleichzeitig, dass die Planung in Übereinstimmung mit den landesplanerischen Zielen steht. Das Ministerium verweist dabei auch auf die im LEP 2010 vorgenommene Einstufung der A 7 als Landesentwicklungsachse. Die der Stellungnahme innewohnende Befürchtung, die



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
68	tikbranche) in den kommenden Jahren überhaupt zu rechnen sein wird. Ich bitte, die Stellungnahme in die Abwägung mit einzu-beziehen. Weiterhin bitte ich Sie, mich über das Abwä-gungsergebnis zu unterrichten und mich über das weite-re Verfahren zu informieren. <u>Amt Nortorfer Land für die Gemeinde Krogaspe und die Stadt Nortorf - 31.01.2013</u> Das Amt Nortorfer Land hat sich mit dem im Internet auf der Homepage der Stadt Neumünster bereit gestellten Plan und der Begründung dazu für die o.a. Bauleitpla-nung befasst. Gegen die auf S. 14 der Begründung unter „Ausschlüsse von Nutzungen“ beschriebene allgemeine Zulassung von Tankstellen, Raststätten und Autohöfen werden erhebli-che Bedenken angemeldet. Die Gemeinde Dätgen hat die bauleitplanerische Voraus-setzung für die Einrichtung eines Autohofes geschaffen. In der genehmigten 4. F-Planänderung der Gemeinde Dätgen aus dem Jahre 2002 ist direkt an der Autobahn-ausfahrt Bordesholm eine Fläche als „Sondergebiet – Autohof“ ausgewiesen. Die Verhandlungen mit einem Investor sind soweit fort-geschritten, dass noch in diesem Quartal die Einreichung eines Bauantrages für eine Tankstelle, einem Fast-Food-Restaurant und einer weiteren Gastronomie vorgenom-men werden soll. Die Zulassung eines weiteren Autohof-es mit Tankstellenbetrieb wird daher abgelehnt, zumal das Oberzentrum Neumünster schon über einen Autohof im Bereich der Abfahrt Neumünster-Süd verfügt. Nach dem Regionalplan für den Planungsraum III – Technologie-Region K.E.R.N. wird für die Autobahnab-fahrt Bordesholm ein „amtsübergreifendes interkommu-nales Gewerbegebiet von regionaler Bedeutung“ ange-strebt. Diese mit einem Z gekennzeichnete Aussage des Regionalplanes ist als „Ziel“ zu beachten. Erste Gesprä-che wurden schon geführt, ein konkreter Entwurf liegt aber derzeit noch nicht vor. Die betroffenen Gemeinden Dätgen, Bordesholm und Nortorf sind aber bestrebt, die Entwicklung fortzuführen. Ich bitte, die Bedenken und Anregungen zu beachten und in die Abwägung mit einzubeziehen. Weiterhin bitte ich, mich über das Abwägungsergebnis zu unterrichten und über das weitere Verfahren auf dem Laufenden zu halten.	Umsetzung des angeführten regionalplanerischen Ziels würde durch die Planung erschwert, wird durch die Stadt Neumünster nicht geteilt. Es hat sich im Zuge der Planung vielmehr gezeigt, dass diese autobahnnah gelegene Fläche bei mehreren potentiellen Ansiedlern auf lebhaftes Inte-resse gestoßen ist. Die Stadt Neumünster möchte vor diesem Hintergrund das Amt Bordesholm ermutigen, die Planung des interkommunalen Gewerbegebiets voranzutreiben. Es muss an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass das angeführte regionalplanerische Ziel im Jahr 1998 - d.h. vor 15 Jahren - aufgestellt wurde, ohne dass seitdem nach außen hin sichtbare Schritte zu dessen Umsetzung unternommen worden wären. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Angesichts der Lage des Plangebiets unmittelbar an der Autobahn wäre es unangemessen, Kfz-affine Nutzungen wie Tankstellen, Raststätten u.ä. auszuschließen. Städte-bauliche Gründe für einen Ausschluss sind nicht erkenn-bar. Die Planung des Autohofes der Gemeinde Dätgen ist zudem offenbar bereits soweit fortgeschritten, dass deren Umset-zung wahrscheinlich ist. Daher ist nicht erkennbar, inwie-weit die Belange der Gemeinde Dätgen durch eine grund-sätzliche Zulässigkeit von Autohöfen im Plangebiet 177 beeinträchtigt werden könnten, da angesichts der mit Errichtung des Autohofes in Dätgen bestehenden örtlichen Versorgungssituation kaum zu erwarten ist, dass sich kurzfristig eine zusätzliche vergleichbare Nutzung im Plan-gebiet 177 ansiedelt. Allerdings hat ein Bebauungsplan einen zeitlich unbe-grenzten Geltungshorizont. Angesichts heute nicht prog-nostizierbaren zukünftiger Entwicklungen (Bedarf, sich wandelnde Anforderungen an Autohöfe, wachsender Be-darf an Stellflächen etc.) soll an der Option im Rahmen einer auf die Zukunft gerichteten Angebotsplanung fest-gehalten werden. Zu den landes- und regionalplanerischen Zielsetzungen wird darauf verwiesen, dass die Stadt Neumünster als Oberzentrum gemäß Zielvorgabe des LEP 2010 in ihrer Funktion als Versorgungs-, Wirtschafts- und Arbeitsmarkt-zentren zu stärken und weiterzuentwickeln ist (Kap. 2.2.1, 12). Die vorliegende Planung bewegt sich insbesondere im Rahmen dieser Zielvorgabe.
69	<u>Gemeinde Wasbek - 19.12.2012</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
81	<u>Innenministerium des Landes S.-H., Referat IV 26 Städtebau und Ortsplanung</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
82	<u>Der Ministerpräsident des Landes S.-H., Staatskanzlei, Abt. Landesplanung - 08.02.2013</u> Mit Schreiben vom 19.12.2012 informieren Sie über die geplante 35. Änderung des Flächennutzungsplanes. Ziel der Planung ist es, an der A7-Autobahnabfahrt Neumünster-Nord neue Ansiedlungsmöglichkeiten für gewerbliche Nutzungen zu schaffen. Der Geltungsbereich der 35. F-Planänderung umfasst eine Flächengröße von ca. 107 ha. Die unmittelbar an die A 7 angrenzende gewerbliche Baufläche hat eine Größe von rd. 68 ha. Im östlichen Teil des Plangebietes ist eine Grünfläche und Maßnahmenfläche dargestellt. Im Süden sind ferner Bahnanlagen (Option eines Gleisanschlusses mit Umschlagsterminal) dargestellt. Für den nördlichen Teil der Fläche wird die Planung durch den B-Plan 177 konkretisiert. Dieser legt den überwiegenden Teil der gewerblichen Bauflächen als Industriegebiet, einen kleineren Teil als Gewerbegebiet fest. Mit der Planung sollen u. a. die gute verkehrliche Anbindung und das vergleichsweise immissionsunempfindliche Umfeld des Standortes für ein gewerblich-industrielles und logistikorientiertes Flächenangebot genutzt werden. Mit der Planung soll der Standort u. a. für ein mögliches Ansiedlungsinteresse eines Unternehmens der Versandhandelsbranche qualifiziert werden. Die textlichen Festsetzungen enthalten Regelungen zur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben. Zum B-Plan 177 und zu der (seinerzeit auf die nördliche Teilfläche beschränkte) 35. F-Planänderung hatte ich mit Schreiben vom 19.08.2008 Stellung genommen. Darüber hinaus habe ich mit Schreiben vom 28.03.2012 auch zu der (nun erweiterten) 35. Änderung des Flächennutzungsplanes und dem B-Plan 177 B für das südliche Teilgebiet eine landesplanerische Stellungnahme abgegeben. Aus Sicht der Landesplanung nehme ich zu der nun vorgelegten Planung der Stadt Neumünster wie folgt Stellung: Maßgeblich für die Planungen der Stadt sind der Regionalplan für den Planungsraum III sowie der Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein 2010 (LEP; Amtsbl. Schl.-H. 2010, Seite 719). Der LEP 2010 legt in Ziffer 2.6 Abs. 2 als Ziel fest, dass größere, über den Eigenbedarf hinausgehende Flächen für Gewerbe und Industrie vorrangig in den Schwerpunkten (hier: Oberzentrum Neumünster) auszuweisen sind. Mit dieser Planung wird daher von Seiten des Oberzentrums ein wichtiges Signal in Richtung gewerblicher Schwerpunktsetzung gesetzt. Dieser Schritt wird seitens der Landesplanung grundsätzlich begrüßt. Unterstützt wird insbesondere die mit der Planung einhergehende Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung des o. g. Unternehmens der Versandhandelsbranche. Insofern stehen Ziele der Raumordnung der Planung nicht entgegen. Ich hatte mit Blick auf die Lage des Standortes an der Landesentwicklungachse A 7 (vgl. Ziffer 2.6 Abs. 4 LEP 2010) sowie die Flächengröße und vor dem Hintergrund	<u>Die landesplanerische Zustimmung zu der Planung wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Planbegründungen werden um weitergehende Aussagen zu den aus den REK-Prozessen abzuleitenden Aussagen zu überregionalen Flächenbedarfen und Standortanforderungen ergänzt. Die Planung steht in Übereinstimmung mit den im bisherigen Abstimmungsprozess zur Erstellung des REK „A 7 – Süd“ erarbeiteten Leitbildern. Der Standortbereich Neumünster, der aufgrund seiner guten verkehrlichen Anbindung bereits in besonderem Maße durch große Logistikunternehmen und Warenverteilzentren vorgeprägt ist, weist nach Einschätzung des REK-Fachbeitrages „Gewerbeflächen“ eine besonders hohe Standortattraktivität für weitere Ansiedlungsvorhaben transportaffiner Gewerbeunternehmen auf. Auch die Möglichkeit einer Verknüpfung der Verkehrsträger Straße und Schiene (bimodale Transportlogistik) stellt in diesem Zusammenhang einen zusätzlichen potentiellen Standortfaktor dar. Die vorliegende Planung der Entwicklungsfläche Nord nimmt insofern Bezug auf die im REK für die Region insgesamt und für den Standort Neumünster in besonderem Maße festgestellten Entwicklungspotentiale. Eine Kommunikation der Planung mit den am REK A 7 – Süd beteiligten Akteuren ist erfolgt. Auch im Rahmen der Erstellung des REK „Kiel-Region“ findet die vorliegende Planung als überregional bedeutende Gewerbeflächenentwicklung an der Landesentwicklungachse BAB 7 Berücksichtigung (siehe u.a. Konzeptpapier und Protokoll der REK-Facharbeitsgruppe Flächenentwicklung vom 05.09.2012).



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	der laufenden Regionalen Entwicklungskonzepte für die Bereiche „A 7 – Süd“ und „Kiel-Region“ in meiner Stellungnahme vom 28.03.2012 darauf hingewiesen, dass die Planung für die Gewerbeflächenabstimmung in beiden REKs als bedeutsam einzustufen ist. Vor diesem Hintergrund sollte das Profil dieser gewerblichen Entwicklungsplanung an der A 7-Abfahrt „Neumünster-Nord“ im Rahmen der REK-Aufstellung weiter geschärft werden. Die REK-Prozesse, die auch Aussagen zu vorsorgenden, überregionalen Flächenbedarfen und Standortanforderungen machen sollen, finden bislang in den vorliegenden Planunterlagen kaum Erwähnung. Aus landesplanerischer Sicht sollte hierauf jedoch in der Begründung der Planung deutlicher eingegangen werden. Ich gehe dabei davon aus, dass insbesondere der Standort, die Flächengröße und die Zielrichtung der vorliegenden Planung durch die Entwicklungskonzepte unterstützt werden. Diese Stellungnahme bezieht sich nur auf die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und greift einer planungsrechtlichen Prüfung des Bauleitplanes nicht vor. Eine Aussage über die Förderungswürdigkeit einzelner Maßnahmen ist mit dieser landesplanerischen Stellungnahme nicht verbunden. Aus Sicht des <u>Innenministeriums (Referat für Städtebau und Ortsplanung, Städtebaurecht)</u> sind derzeit keine weiteren Anmerkungen erforderlich.	
86	<u>Geschäftsstelle des Umlegungsausschusses - 20.12.2012</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
87	<u>Polizeidirektion Neumünster – 15.02.2013</u> In den letzten Jahren ist der Einmündungsbereich AS Neumünster Nord / L 328 nach den Richtlinien von Unfallhäufungsstellen betrachtet worden. Letztmalig wurde dieser Bereich im Jahr 2012 mit 4 Verkehrsunfällen (3 x Typ 3 und 1 x Typ 2) als Unfallhäufungsstelle eingeordnet. Aus dem Bebauungsplan ist zu entnehmen, dass geplant ist, den Verkehr in südlicher Richtung (Rendsburger Straße) über einen Kreisverkehr zu führen. In nördlicher Richtung (zur L 328) ist ein Kreuzungsbereich geplant. Mit Änderung des Flächennutzungsplanes unter Einbeziehung einer Kreuzung zur L 328 / AS Neumünster Nord ist dort mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit einhergehend einem vermehrten Unfallrisiko zu rechnen. Von hier aus wird angeregt, dass für den Bereich ebenfalls ein Kreisverkehr eingerichtet wird, um für den unfallträchtigen Knotenpunkt ein höheres Sicherheitsniveau zu erreichen.	<u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die Gestaltung der Anbindung des Gewerbegebiets an die L 328 bzw. die A7 als Kreisverkehr war ursprünglich vorgesehen und ist geprüft worden. Allerdings hat sich herausgestellt, dass der Kreisverkehr keine ausreichende Leistungsfähigkeit besitzt. Grund dafür ist insbesondere, dass die Belastungen der einzelnen Knotenpunktarme tageszeitabhängig sehr unterschiedlich sein können. Ein Knoten mit LSA-Anlage bietet die Möglichkeit, hierauf flexibel reagieren zu können, indem einzelne Ströme bevorzugt abgeleitet werden.
88	<u>Stadtteilbeirat Gartenstadt - 23.01.2013</u> 1. <u>Der Stadtteilbeirat setzt sich für eine nachhaltige integrierte Stadtentwicklung ein.</u>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Das Ziel der vorrangigen Nachnutzung von Brachflächen



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	• Wir begrüßen grundsätzlich die Ausweisung der letzten großen zusammenhängenden Fläche im Stadtgebiet als „Entwicklungsfläche Nord / A7“ für die Ansiedlung von Gewerbe und Industrie <u>im zwingend erforderlichen Maße</u>. • Allerdings setzen wir uns vorrangig für eine nachhaltige und integrierte Stadtentwicklung ein: Hierzu gehört wie im Wohnungsbau auch in der Gewerbeflächenbereitstellung insbesondere die <u>Nachverdichtung bestehender „Brachflächen“</u>. Die Gartenstadt ist mit großen Brachflächen > entlang dem Bahngelände, > der von Stilllegung bedrohten Industriefläche der Firma Stockguss und > einer jahrelangen Brache des alten Stahlwerkes, vielfältig betroffen. <u>Es ist doch so, das je mehr am Stadtrand neu ausgewiesen und genutzt wird, desto stärker wächst der Bestand an verlassenen innerörtlichen Brach-, Gebäude- und Freiflächen.</u> Diese grundsätzlichen Bedenken sind bei der weiteren Planung und Stadtentwicklung zu berücksichtigen. 2. <u>Der Stadtteilbeirat setzt sich für eine nachhaltige Gewerbegebietentwicklung der „Entwicklungsfläche Nord“ ein.</u> Es sind nachfolgende Punkte / Hinweise zu beachten: • Die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept ausgewiesene Achse zwischen dem Handlungsschwerpunkt „Erlebniswelt“ (Stadtwald, Tierpark, Hahnknüll) und dem „Natur-Aktivitäts-Raum“ Einfelder See ist zu gewährleisten, d.h.: Sicherstellung bzw. Ausweitung bestehender Reit-/Kutschen-, Rad- und Wanderwege. • Alle Ausgleichsmaßnahmen sind in den Stadtteilen Einfeld und Gartenstadt vorzunehmen. • Wir begrüßen ausdrücklich den Ausgleich für den Eingriff in die Natur durch Flächen in der Gartenstadt zu kompensieren. • Es ist eine direkte Anbindung des jetzigen Gewerbegebietes Nord an die L 328 (z.B. Kreise L 328 / Stoverbergskamp oder ein anderer neuer Anschluss) zur Verhinderung von zusätzlichem Verkehr in der Rendsburger Str./Stoverweg erforderlich. • Die verkehrlichen Belastungen für den Stadtteil sind auf das unbedingt Erforderliche durch entsprechende Maßnahmen zu beschränken.	wird seitens der Verwaltung geteilt. Zu bedenken ist allerdings, dass die genannten Flächen aufgrund ihrer innenstadtnahen und damit gleichzeitig autobahnfernen Lage die Standortanforderungen gewerblicher Nutzer vielfach nicht mehr erfüllen. Insbesondere Logistikbetriebe / Logistikzentren, deren Ansiedlung der Bebauungsplan 177 vorrangig dienen soll, sind auf eine autobahnahe Lage angewiesen. Würde auf die Neuausweisung von Industrie- und Gewerbeflächen unter Hinweis auf bestehende Flächenpotentiale verzichtet, würde die Stadt Neumünster aktuell bestehende Chancen auf die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze im Versandhandel- und Logistikbereich ungenutzt verstreichen lassen. Auch dies wäre nicht im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung vor dem Hintergrund einer in Neumünster nach wie vor überdurchschnittlich hohen Arbeitslosenquote. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die Freizeitwegeverbindung Eichhofweg wird erhalten und durch vorgesehene Sperrung für privaten Kfz-Verkehr und begleitende Gehölzanpflanzungen aufgewertet. Sie soll perspektivisch Richtung Südwesten (Stoverseegen) fortgesetzt werden. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die vorgesehenen Ausgleichsflächen Prehnfelder Weg und Stover liegen innerhalb des Stadtteils Gartenstadt. siehe oben <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</u> Eine solche Anbindung ist derzeit noch nicht erforderlich, weil die Anbindung des Plangebiets an die L 328 im Bereich der Autobahnanschlussstelle Neumünster Nord über eine ausreichende Leistungsfähigkeit verfügen wird, um den in das Gebiet bzw. aus dem Gebiet fließenden Verkehr abzuwickeln. Da kein Bedarfsnachweis geführt werden kann, wird sie von dem für die L 328 zuständigen Landesbetrieb Verkehr auch abgelehnt. Anders verhält es sich voraussichtlich dann, wenn auch das Plangebiet 177 B südlich der Rendsburger Straße entwickelt wird. In diesem Fall wird voraussichtlich eine zusätzliche Anbindung an die L 328 in Höhe Stoverbergskamp erforderlich. Eine entsprechende Prüfung wird im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans 177 B erfolgen müssen. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Es ist vorgesehen, den Eichhofweg und den Stoverbergskamp für den öffentlichen Kfz-Verkehr (mit Ausnahme des landwirtschaftlichen Verkehrs) zu sperren.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	• Die Verwaltung wird aufgefordert darauf zu achten und sicherzustellen, dass zukünftig das Parken von LKW besonders an den Wochenenden in der Gartenstadt durch Kontrollen unterbunden wird, sobald das Logistikzentrum in Betrieb ist. • Wir unterstützen die Bemühungen der Stadt durch Ansiedlung von Gewerbebetrieben, die Arbeitslosenquote zu senken. • Wir setzen uns für die Ansiedlung ein, mit dem Ziel <u>neue Arbeitsplätze mit „guter Arbeit“ zu schaffen</u>. Gute Arbeit ermöglicht den Beschäftigten davon leben zu können und nicht den Rest vom Jobcenter holen zu müssen. Wir brauchen dringend <u>gute sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze</u>.	Mehrbelastungen der Rendsburger Straße, des Stoversees und des Stoverwegs, die zu Konflikten führen könnten, sind nicht zu erwarten. Die Verkehrsbelastung auf der Rendsburger Straße ist im nördlichen Abschnitt derzeit mit etwa 900 Fahrzeugen täglich sehr gering; in ihrem südlichen Teil liegt sie nach den bisher vorliegenden Daten bei rd. 5.000 Kfz täglich. Dies sind allerdings Prognosewerte für das Jahr 2015, die im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung auf der Grundlage von mittlerweile über 10 Jahre alten Zählungen erstellt wurden. Aktuelle Zählungen ergeben eine Belastung von nur etwa 3.800 Kfz täglich (Zählung durchgeführt von der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Neumünster am Donnerstag, den 07.03.2013). Die Prognose für die Belastung nach Entwicklung des Plangebiets 177 liegt bei etwa 1.000 zusätzlichen Kfz täglich. Diese Belastung ist für eine Kreisstraße noch als verträglich zu bezeichnen. Der Ausbau der Straße lässt die Abwicklung dieser Verkehrsmengen ohne weiteres zu. Bezogen auf die Rendsburger Straße und den Stoverweg ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsbeziehungen aus dem Gewerbegebiet Stover in Richtung BAB 7 derzeit vollständig über die Rendsburger Straße/ Stoverweg verlaufen, und dass sich diese Verkehrsbeziehungen bei Schaffung der neuen Anbindung an die L 328 und BAB 7 im Plangebiet künftig zu einem beträchtlichen Teil in diese Richtung verlagern werden. Hierdurch wird sich eine Entlastung des südlichen Abschnitts der Rendsburger Straße ergeben, an dem sich die benannten Wohngrundstücke befinden, so dass sich in der Summe kaum eine relevante Erhöhung der Verkehrsmengen ergeben wird. Die Verwaltung wird aber die zukünftige Entwicklung der Verkehrssituation im Bereich Rendsburger Straße im Rahmen von Monitoring-Maßnahmen beobachten. Sollten Konflikte auftauchen, werden ggf. weitere Maßnahmen ergriffen. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Entlang der Erschließungsstraßen innerhalb des Gewerbegebietes sind Parkstreifen vorgesehen, zudem ist die Gartenstadt von Plangebiet relativ weit entfernt (Fahrstrecke etwa 1500 m bis zum bestehenden Gewerbegebiet Stover). Aus diesen beiden Gründen ist es nicht zu erwarten, dass LKW im Stadtteil Gartenstadt parken, insbesondere nicht in den noch weiter entfernt liegenden Wohngebieten. Sollte es zu Konflikten / Beschwerden von Anwohnern kommen, wird die Verwaltung im Rahmen ihrer Funktion als Ordnungsbehörde tätig werden und geeignete Maßnahmen ergreifen, um das Parken zu unterbinden. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Verwaltung teilt die Auffassung, dass vorrangig sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze mit Löhnen geschaffen werden sollten, von denen der Beschäftigte leben kann. Allerdings hat die Stadt Neumünster letztlich keinen Einfluss auf die konkrete Ausgestaltung der Beschäftigungsverhältnisse in den anzusiedelnden Betrieben. Die Bauleitplanung bietet hier keinerlei Instrumente. Zudem sind Fragen berührt, die bundespolitisch zu regeln sind (Diskussion um einen gesetzlichen Mindestlohn). Hinzuweisen ist darauf, dass die größte Gruppe der Arbeitslosen über keine bzw. eine nur geringe berufliche Qualifikation verfügt. Daher ist es von besonderer Bedeutung, Arbeitsplätze für diese Gruppe zu schaffen, wobei selbstverständlich auch weniger qualifizierte Arbeitsplätze angemessen zu entlohnen sind.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Für anzupflanzende Bäume auf den Stellplatzflächen sind großkronige und dem Klimawandel geeignete Pflanzen zu bevorzugen.	<u>Der Stellungnahme wird im Wesentlichen gefolgt.</u> Es ist festgesetzt, dass heimische, standortgerechte Bäume mit einem Stammdurchmesser 16/18 bzw. 14/16 cm zu pflanzen sind. Der Anregung des Stadtteilbeirats wird damit weitgehend entsprochen. Weitere Regelungen werden nicht für erforderlich gehalten, zumal es auch im Interesse des Grundstückseigentümers liegt, Bäume zu pflanzen, die standortgerecht sind und daher nicht bereits nach kurzer Zeit ersetzt werden müssen.
	3. <u>Der Stadtteilbeirat Gartenstadt erwartet für die Umsetzungsphase der „Entwicklungsfläche Nord“ ein Baustellenverkehrskonzept, welches den Stadtteil weitgehend entlastet.</u> - Kein massenweiser <u>Baustellenverkehr</u> (z.B. für die Erhöhung des Gewerbegebietes um 1m Höhe) <u>über die Strecke Stoverweg / Rendsburger Straße.</u> - Der Baustellenverkehr für die Erschließung ist direkt vom Autobahnzubringer auf die Erschließungsflächen sicherzustellen. - Die Abstimmung des Baustellenverkehrskonzeptes mit den Stadtteilbeiräten Einfeld und Gartenstadt ist vor Baubeginn durch die Verwaltung sicherzustellen.	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Aufnahme verbindlicher Festsetzungen zur Führung von Baustellenverkehren in den Bebauungsplan ist mangels Rechtsgrundlage nicht möglich. Dessen ungeachtet soll ein Konzept zur Lenkung dieser Verkehre erstellt werden, welches jedoch letztlich auch vom Baufortschritt bei der Erstellung der Anbindung des Gebietes an die L 328 abhängig ist. Zur Herstellung dieser Anbindung wird in jedem Falle eine Inanspruchnahme der Rendsburger Straße für den Baustellenverkehr erforderlich werden. Diese Funktion kann und soll die Rendsburger Straße in ihrer Eigenschaft als Kreisstraße jedoch auch übernehmen.
88	<u>Stadtteilbeirat Einfeld - 05.02.2013</u> Aufgrund fehlender, neuer Erkenntnisse zum B-Plan 177 „Entwicklungsfläche Nord“ steht der Stadtteilbeirat Einfeld nach wie vor zu seiner Stellungnahme, die er anlässlich der Bürgeranhörung abgegeben hat. <u>Stellungnahme vom 25.10.2012</u> Der Stadtteilbeirat Einfeld begrüßt die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Stärkung der Wirtschaftskraft in Neumünster, setzt hierbei aber voraus, dass auf eine nachhaltige Ansiedlung von Unternehmen geachtet wird. Die gemeinsame Bürgeranhörung der Stadtteilbeiräte Einfeld und Gartenstadt vom 30.08.2012 zum B-Plan 177 hat in Bezug auf die Planung ein Votum der Bürger deutlich gemacht. Wir akzeptieren dieses Votum und verlangen, dass die protokollierten Aussagen der Bürger hinreichend in die Planung der Stadt Neumünster einfließen und berücksichtigt werden (siehe vorliegendes Protokoll der Bürgeranhörung). Der Stadtteilbeirat Einfelds bittet die Stadtverwaltung um Mitteilung, wieviel brachliegende Industrieflächen und ungenutzte Flächen, die im Besitz der Stadt sind, es in Neumünster noch gibt und welche davon die größte zusammenhängende Fläche darstellt. Des weiteren fordert der Stadtteilbeirat Einfeld die Verwaltung auf, über das weitere Vorgehen rechtzeitig und umfassend informiert zu werden. <i>(Anlage: Protokoll der Bürgeranhörung vom 30.08.2012, siehe nachfolgend zitierte Stellungnahme des Stadtteilbeirats Gartenstadt)</i>	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf die nachfolgend wiedergegebene Beantwortung der Fragen und Anregungen wird Bezug genommen.</u> <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> (Siehe auch das nachfolgend wiedergegebene Protokoll der Stadtteilbeiratssitzung) Die Situation hinsichtlich der Verfügbarkeit von Industrie- und Gewerbeflächen wurde von der Stadtverwaltung untersucht und in einer schriftlichen Mitteilung an den Bau-, Planungs- und Umweltausschuss sowie den Finanz- und Wirtschaftsförderungsausschuss (Mitteilung 350/2008/MV) dargelegt. Hieraus geht hervor, dass zum Stand der Erhebung rd. 14 ha freie Grundstücksflächen in Gewerbe- und Industriegebieten kurzfristig verfügbar waren; hiervon wiesen jedoch nur 2 Grundstücke eine Größe von über 1 ha (1,2 bzw. 3,6 ha) auf. Größere Unternehmensansiedlungen der Logistikbranche benötigen jedoch z. T. Grundstücksflächen von über 5 ha. Solche Flächen sind im Stadtgebiet derzeit nicht verfügbar. Des Weiteren weist das Plangebiet hinsichtlich seiner verkehrlichen Anbindung Standortvorteile auf, die von den bestehenden Gewerbe- und Industriegebieten geboten werden (unmittelbare Autobahnnähe, perspektivische Möglichkeit des Bahnanschlusses). Die Mitteilung wurde dem Stadtteilbeirat zur Kenntnis gegeben.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	<u>Anlage: Protokoll der Bürgeranhörung vom 30.08.2012</u> An dieser Bürgeranhörung, die vorher in der Tagespresse sowie im Internet durch amtliche Bekanntmachung angekündigt worden war, nehmen ca. 80 Bürger teil. 2 Vertreter der örtlichen Presse sind ebenfalls anwesend. Herr Oberbürgermeister Dr. Tauras begrüßt die Anwesenden und erläutert in seiner Einführung die Gründe für die geplante Ausweisung von Gewerbeflächen im Bereich der Autobahnabfahrt Neumünster Nord. Herr Hörst erläutert die Einordnung dieses Planungsprojektes in die landes-, regional- und stadtentwicklungsplanerischen Zielsysteme; er stellt des weiteren eine Übersicht über die Gewerbeflächenbestände in der Stadt Neumünster dar. Herr Dünckmann erläutert mit Hilfe einer PowerPoint-Präsentation ausführlich die Inhalte der Landschaftsplan-Fortschreibung, der Flächennutzungsplanänderung und des Bebauungsplanes sowie die Ziele, Zusammenhänge und Auswirkungen der angestrebten Planungen. Anschließend wird den Zuhörern Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Zusammengefasst ergeben sich hierzu nachstehende Fragen und Anregungen, die wie folgt beantwortet werden: THEMENKOMPLEX VERKEHR Frage: Wird die alte Rendsburger Straße baulich verändert, z.B. verbreitert und würden den Anliegern dadurch Kosten auferlegt werden? Antwort: Nach derzeitigem Erkenntnisstand ergibt sich keine Notwendigkeit für Ausbaumaßnahmen an der Rendsburger Straße. Die derzeitige Belastung ist mit knapp 900 Kfz/24 h relativ gering. Frage: Wird es im Stoverseegen zu verkehrlichen Veränderungen kommen? Antwort: Der weitaus überwiegende Anteil der Lkw-Verkehre wird direkt über die A7 abgewickelt werden. Aus dem Stadtgebiet werden vorwiegend Mitarbeiterverkehre (Pkw) zu erwarten sein. Hierdurch wird es auch zu Mehrbelastungen einzelner Straßen kommen. Anregung eines Bürgers: Die Anwohner des Stoverseegen fühlen sich bereits mit dem vorhandenen Verkehrsaufkommen zu stark belastet und bitten um Überprüfung, wie einer weiteren Verkehrszunahme entgegengewirkt werden kann, z.B. durch Sperrung der Durchfahrt Richtung Neue Gartenstadt. Anregung aus dem Stadtteilbeirat Einfeld, Herrn Wadle: Der Eichhofweg sollte dem landwirtschaftlichen Verkehr gewidmet werden. Frage: Welche Vorkehrungen werden für den Stoverbergskamp getroffen?	



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Antwort: Der Stoverbergskamp ist derzeit mit rd. 430 Kfz/24 h insgesamt relativ gering belastet; er ist aber auch für die Aufnahme größerer Verkehrsmengen nicht geeignet. Sofern die Planung hier zu einer erheblichen Verkehrszunahme führen sollte, wären entsprechende verkehrlenkende Maßnahmen zu treffen, ggf. auch eine Sperrung dieser Straße für den Durchgangsverkehr. Frage: Bleibt die Brücke Eichhofweg bestehen? Antwort: Die Brücke soll nach derzeitigem Planungsstand bestehen bleiben; allerdings muss die südliche Rampe verlegt werden. Frage: Sind auf dem Autohof ausreichend Parkplätze vorhanden? Der Roschdohler Weg sollte nicht noch mehr mit parkenden Lkw belastet werden. Antwort: Es soll darauf geachtet werden, dass auf allen Gewerbegrundstücken ein ausreichendes Stellplatzangebot vorgehalten wird. Frage : Warum ist das Verkehrsgutachten noch nicht fertig? Antwort: Die Planung befindet sich noch am Anfang; im weiteren Aufstellungsverfahren wird das vollständige Gutachten vorgelegt werden. THEMENKOMPLEX NATUR UND LANDSCHAFT Frage: Wie steht das Ausgleichsflächenverhältnis zur neuen Bebauung? Sind diese unmittelbar in der Nähe? Antwort: Die Ermittlung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen erfolgt nach dem in Schleswig-Holstein gängigen Bilanzierungsmodell. Es ergibt sich ein Ausgleichsverhältnis von 1 : 1 in der Relation versiegelte Fläche - Aufwertungsfläche. Die Stadt bemüht sich, Ausgleichsmaßnahmen in räumlicher Nähe zum Eingriffsort durchzuführen; diese Möglichkeit ist aber auch immer von der Verfügbarkeit entsprechender Flächen abhängig. Im Einzelfall ist es durchaus vorstellbar, Ausgleichsmaßnahmen im naturräumlichen Zusammenhang auch in benachbarten Gemeinden durchzuführen. Insgesamt kommt die Stadt Neumünster mit ihren Flächenausweisungen mittlerweile an ihre Grenzen und wird in Zukunft stärker auf eine interkommunale Zusammenarbeit setzen müssen. Frage: Ist ein solch umfangreicher Eingriff in Natur und Landschaft aus heutiger Sicht überhaupt noch vertretbar? Antwort: Den Belangen von Natur und Landschaft steht hier das ebenfalls sehr gewichtige Argument entgegen, dringend benötigte Arbeitsplätze schaffen zu wollen. Andere geeignete Flächen für solche Ansiedlungsvorhaben stehen in Neumünster nicht zur Verfügung. Welchem Belang der Vorrang gegeben werden soll, ist eine Abwägungsfrage,	



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	die letztlich von der Ratsversammlung zu entscheiden ist. Anregung des Stadtteilbeirates: Die Ausgleichsflächen sollten auf jeden Fall im Norden der Stadt Neumünster entstehen. THEMENKOMPLEX WIRTSCHAFT / ANSIEDLUNGSPOLITIK Frage: Gibt es eine Kosten-Nutzen-Rechnung in Bezug auf die Ansiedlung von Gewerbebetrieben? Antwort: Eine konkrete Aufrechnung von Kosten und Erträgen gibt es nicht, da viele Faktoren nicht hinreichend genau zu beziffern sind. Allerdings ist es auch ohne eine detaillierte quantitative Ermittlung leicht zu erkennen, dass solche Ansiedlungen unter dem Strich vorteilhaft für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt sind. Frage: Wie viele Gewerbetreibende sind auf der 60 ha großen Fläche geplant? Es wird von 1000 neuen Arbeitsplätzen gesprochen, wie viele konkrete Unternehmen und Arbeitsplätze werden es sein? Antwort: Es sollen möglichst wenige Betriebe mit viel Fläche und vielen Arbeitsplätzen angesiedelt werden. Es gibt konkrete Anfragen mit insgesamt bis zu rd. 3000 Arbeitsplätzen. Frage: Handelt es sich bei den zu schaffenden Arbeitsplätzen auch um qualifizierte Stellen oder nur um Jobs im Niedriglohnsektor? Antwort: Es sollen Arbeitsplätze in unterschiedlichen Qualifikationsniveaus entstehen. Auch für weniger qualifizierte Personen ist ein ausreichendes Stellenangebot zu schaffen. Frage: Gibt es schon einen Vorvertrag mit einem Unternehmen? Antwort: Es sind mehrere Interessenten vorhanden; Vorverträge mit Unternehmen wurden aber bislang noch nicht abgeschlossen. Frage: Konkurriert die Planung mit anderen Maßnahmen zur Wiedernutzung vorhandener ehemaliger Gewerbebestände im Stadtgebiet, z.B. Stock-Guss oder ehemaliger Güterbahnhof? Antwort: Nein. Die Entwicklungsfläche ist für die Ansiedlung von Unternehmen vorgesehen, die aufgrund ihrer Fläche und ihres Verkehrsaufkommens nicht im dicht besiedelten Stadtgebiet Platz finden. Frage: Kann das Schwerlastgleis im Süden mit der Panzerrampe in Boostedt einbezogen werden?	



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Antwort: Die Panzerrampe in Boostedt ist nicht geeignet, solche Verladevorgänge aufzunehmen. Frage: Ist die Ansiedlung von Recyclingunternehmen geplant? Antwort: Eine Ansiedlung von Recyclingbetrieben ist nicht vorgesehen. THEMENKOMPLEX WEITERES PLANVERFAHREN Frage: Was ist mit dem B -Plan Nr. 177 B? Antwort: Die Umsetzung dieses Bebauungsplanes ist für einen späteren Zeitpunkt vorgesehen. Es wurde bislang lediglich der Aufstellungsbeschluss gefasst; weitere Verfahrensschritte wurden noch nicht vollzogen, da die Planungsziele noch nicht hinreichend konkretisiert sind. Frage: Die Stadt Neumünster ist nicht Eigentümer aller betr. Flächen, nicht alle Eigentümer wollen verkaufen. Antwort: Die für die Ausweisung wichtigsten Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Neumünster, die übrigen tangieren die Umsetzung der Planung nicht wesentlich, es sind Restflächen. Die Eigentümer werden nicht enteignet, das ist nach BauGB auch nicht möglich. Von Herrn XXX (<i>Bürger aus der Gartenstadt, Name anonymisiert</i>) liegt dem Fachdienst Stadtplanung und Stadtentwicklung ein Fragenkatalog vor, der dem Protokoll als Anlage beigelegt wird. Der Stadtteilbeirat Gartenstadt und der Stadtteilbeirat Einfeld werden nach Vorlage des Protokolls eine Stellungnahme zur 35. Änderung des Flächennutzungsplanes 1990 „Entwicklungsfläche Nord / A7“, zum Bebauungsplan Nr. 177 „Entwicklungsfläche Nord / A7 sowie zur Teilfortschreibung des Landschaftsplanes für den Planungsraum Neumünster – Nordwest abgeben und dem Fachdienst Stadtplanung und Stadtentwicklung zuleiten. Herr Zielke, Vorsitzender Stadtteilbeirat Einfeld und Herr Feldmann – Jäger bedanken sich für die Aufmerksamkeit und schließen die Sitzung. Anlage 1 zum Protokoll: Fragenkatalog von Herrn XXX (<i>Bürger aus der Gartenstadt, Name anonymisiert</i>) vom 28.08.2012: Wie groß ist wird die bebaute Fläche, wie groß ist die Infrastrukturfläche, wie groß ist die Ausgleichfläche?	<u>Die Bürgerfragen wurden wie nachstehend aufgeführt beantwortet:</u> Nach der aktuellen Planung ergeben sich die folgenden Flächenaufteilungen: 35. Änderung des FNP: - Bauflächen: ca. 69 ha - Grün-/Ausgleichsflächen: ca. 29 ha - Verkehrsflächen / Infrastruktur: ca. 11 ha Bebauungsplan Nr. 177: - Baugebiete: ca. 40 ha - Grün-/Ausgleichsflächen: ca. 10 ha



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Wie viele Einzelgrundstücke sind vorgesehen, wie viele Bewerber ev. mit LOI (letter of intent = Absichtserklärung) für die Ansiedlung der Flächen gibt es bereits, gibt es Bewerber für den Gleisanschluss, wenn ja wer? Wie hoch werden Kosten für die Auffüllung bzw. Erschließung der Flächen angesetzt, sind die Kosten über den Veräußerungspreis der Grundstücke zu refinanzieren, gibt es eine Kosten– Nutzen- Rechnung, geht die Stadt finanziell in Vorleistung über neue Schulden? Wie groß ist die zu erwartende Menge der Erdbewegung und des Auffüllvolumens (m³)? Liegt ein Lärmschutz- bzw. Umweltverträglichkeitsgutachten vor? Liegt bereits eine Baugenehmigung für die Auskoppelung des Gleisanschlusses aus dem Bahnnetz von der Bundesnetzagentur vor? Welche Lärmschutzmaßnahmen sind vorgesehen, a) Bahnverkehr, b) Straßenverkehr, c) Umschlagstätigkeit (auch nachts u. Sonn- und Feiertags) im Industrie bzw. Gewerbegebiet? Wie hoch ist das geplante Verkehrsaufkommen über den Gleisanschluss, Anzahl der zu erwartenden Zugbewegungen? Wird der Gleisanschluss Ein- oder mehrgleisig ausgeführt, geht der Anschluss in beide Fahrtrichtungen des Hauptgleises? Wie wird ein Gleisanschluss mit 1000 m Länge dargestellt, wenn das vorgesehene Gelände laut Flächennutzungsplan nur 1000 m lang ist? Wie groß sind die Bebauungsabstände zur vorhandenen Wohnbebauung, wie hoch ist der gesetzliche Mindestschutzabstand?	- Verkehrsflächen / Infrastruktur: ca. 10 ha Die Aufteilung der Baugebiete in einzelne Grundstücke wird sich nach dem jeweiligen Flächenbedarf der sich ansiedelnden Betriebe richten. Es ist daher noch keine Grundstücksanzahl zu benennen. Es bestehen mehrere konkrete Anfragen für unterschiedliche Gewerbenutzungen. Von einem der interessierten Betriebe wird die Planung einer Schienenanbindung ausdrücklich gewünscht. Die voraussichtlichen Erschließungskosten für unterschiedliche Planvarianten werden z. Zt. ermittelt. Es wird davon ausgegangen, dass die der Stadt entstehenden Kosten durch die Veräußerung der Baugrundstücke gedeckt werden können. Das Entwässerungskonzept zu Planung geht von einer Aufhöhung der Fläche um i.M. ca. 0,5 m aus. Bei Baugebietsflächen von rd. 40 ha im B-Plan Nr. 177 ergibt sich ein Aufhöhungsvolumen von insgesamt rd. 200.000 m³ für alle Baugrundstücke. Die Aufhöhung wird sukzessive nach Fortschritt der Gebietsansiedelung durch die jeweiligen Erwerber der Grundstücke erfolgen. Zu der Planung wird ein Schallschutzgutachten erstellt. Die Planung umfasst des Weiteren eine Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB. Zur Herstellung eines Gleisanschlusses ist ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchzuführen; dieses soll erst dann eingeleitet werden, wenn sich ein konkreter Realisierungsbedarf für den Anschluss ergibt. Die in Bezug auf Gewerbe- und Straßenverkehrslärm ggf. erforderlichen Minderungs- und/oder Schutzmaßnahmen sollen durch das beauftragte Schallschutzgutachten festgestellt werden. Sie stehen in Abhängigkeit von einer konkretisierten städtebaulichen Planung und liegen daher z. Zt. noch nicht vor. Diese Zahlen hängen von der Art der sich im Gebiet ansiedelnden Betriebe und der Nachfrage schienenengebundener Transportmöglichkeiten ab. Hierzu können derzeit noch keine verlässlichen Angaben getätigt werden. Ein Anschluss an beide Hauptgleise erscheint grundsätzlich möglich. Für einen insgesamt rd. 1.000 m langen Gleisanschluss wird eine Fläche von genau dieser Länge erforderlich. Die Dimension der im Plan-Vorentwurf vorgesehene Fläche ist daher ausreichend. Der Abstand der geplanten Bauflächen zum nächstgelegenen geschlossenen Wohnsiedlungsgebiet beträgt im Süden rd. 1.000 m (Nordrand neue Gartenstadt), im Osten rd. 1.200 m (Baugebiet Roschdohler Weg / Stoverbergkamp). Einen „gesetzlichen Mindestschutzabstand“ zwischen Wohn- und Gewerbegebieten gibt es nicht. Der erforderliche Abstand ergibt sich aus der Summe unterschiedlicher Parameter (u.a. Emissionsart, -stärke und -zeiten, Größe des Gewerbegebietes, topographische Verhältnisse, aktive Schallschutzmaßnahmen) Er ist daher in jedem konkreten Einzelfall festzustellen.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	Antrag / Begründung
	Liegt ein Verkehrskonzept bzw. Verkehrsgutachten vor? Was wird getan, um eine verkehrsmäßige Zusatzbelastung der Rendsburger Str. zu vermeiden? Ist es geplant, die bauliche Erschließung (Baustellenverkehr) über den Anschluss L328 und nicht über die Rendsburger Str. K1, zur Vermeidung der dann entstehenden Verkehrsbelastung, durchzuführen? Ist es vorgesehen die Brücke Eichhofweg (mit Durchfahrthöhe 4 m) zu entfernen und an dieser Stelle einen Kreisverkehr zur Erschließung des Gebietes herzustellen? Liegt bereits die Genehmigung für eine Straßenanbindung an den Zubringer (L328) vor? Ist es möglich mit der Erschließung des Gebietes gleichzeitig das Gewerbegebiet Stover (Alter B-Plan 67) auch mittels eines Kreisverkehrs Stoverbergskamp (L328) anzuschließen (siehe Anlage)? Gibt es Untersuchungen über den Eingriff in den Wasserhaushalt des Gebietes, wie soll das Oberflächenwasser von den Versiegelungsflächen abgeleitet werden? <u>Anlage 2 zum Protokoll:</u> Fragenkatalog der Herren YYY (zwei Bürger aus Einfeld, Namen anonymisiert) vom 19.01.2012: Die Stadt Neumünster verfügt über zwei Naturschätze. Den einen findet man in der historischen „Wittorfer Burg“, die leider durch die Fehlplanung der Bundesbahnstrecke nach Hamburg schwer geschädigt ist. Der zweite Schatz liegt in dem Naherholungsgebiet „Einfelder See“ und dem gleichnamigen Naturschutzgebiet. Dieser Schatz befindet sich in Gefahr, durch den oben gekennzeichneten Aufstellungsbeschluss ebenfalls schwer geschädigt zu werden. Wir fürchten, dass Einfeld die Qualität eines Erholungsgebietes verliert und den Ruf eines Industriestandortes erhält. Deshalb warnen wir als Neumünsteraner Bürger vor der Weiterverfolgung dieser Planung aus den nachstehenden Gründen: Wir bitten Sie höflich, sämtliche unten angesprochenen Gesichtspunkte als Fragen zu verstehen und schriftlich zu beantworten.	Zu der Planung wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Da das Gebiet eine direkte Anbindung an die Landsstraße 328 (BAB-Zubringer) erhalten soll, wird nicht mit einer wesentlichen Mehrbelastung der (in diesem Abschnitt z. Zt. auch nur gering belasteten) Rendsburger Straße gerechnet. Die Lenkung von Baustellenverkehren ist derzeit noch nicht Bestandteil der Planungsüberlegungen. Grundsätzlich soll Baustellenverkehr jedoch über ausreichend aufnahmefähige Straßenverbindungen geführt werden. Sofern eine direkte Anbindung des Gebietes an die L 328 besteht, ist diese als die aufnahmefähigste Erschließung anzusehen. Die Anbindung des Gebietes an die L 328 ist nicht im Bereich des Eichhofwegs vorgesehen, sondern an der östlichen Zu-/Abfahrt der BAB 7- Anschlussstelle NMS-Nord. Die Ausgestaltung des Knotenpunktes (Kreisverkehrsplatz oder lichtsignalgesteuerter Knoten) ist auf der Grundlage des Verkehrsgutachtens mit dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr abzustimmen. Nein. Die Ausgestaltung des Anschlusses ist noch mit dem Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr abzustimmen. Grundsätzlich besteht jedoch eine Bereitschaft des Landesbetriebes zur Umgestaltung des Knotenpunktes am BAB-Anschluss. Die verkehrliche Anbindung des Gewerbegebietes Stover an das überörtliche Verkehrsnetz wird durch die Schaffung einer Verbindung zwischen Rendsburger Straße und L 328 / BAB 7 - Anschluss im Plangebiet deutlich verbessert. Ob darüber hinaus eine weitere Zufahrtsmöglichkeit zur L 328 geschaffen werden kann und soll, bleibt weiteren Detailuntersuchungen vorbehalten. Derzeit wird eine entwässerungstechnische Vorplanung erarbeitet, die Empfehlungen für die Regelung der Oberflächenwasserableitung enthalten soll. Es wird eine Entwässerung des anfallenden Oberflächenwassers mittels Versickerung auf den Baugrundstücken bzw. in Straßenseitengräben angestrebt. <u>Die Bürgerfragen werden wie nachstehend aufgeführt beantwortet:</u> (Anmerkung: Die Beantwortung wurde der Ratsversammlung und dem BPU bereits im Februar/März 2012 zur Kenntnis gegeben)



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	<u>A. Gebot einer geordneten Landesplanung und Stadtentwicklung</u> <u>Frage 1:</u> Eine Planung, die zur Aufstellung eines verbundenen Gewerbe- und Industriegeländes in Größe von ca. 110 ha führt, kann im Rahmen einer seriösen Stadtplanung nicht als 35. Änderungsbeschluss eines über 22 Jahre alten Flächennutzungsplanes beschlossen werden. Vielmehr bedarf es der Aufstellung eines neuen Flächennutzungsplanes, in welchem die Interessen bzw. Belastungen der einzelnen Stadtteile gegeneinander abzuwägen sind. <u>Frage 2:</u> Die vorgelegte Planung verletzt die Interessen des Stadtteils Einfeld, weil sie zu einer übermäßigen Belastung des Stadtteils mit Industriegebieten führt, die im Süden Einfelds im Bereich der Rendsburger Straße und im Osten im Bereich des Hüttenkamps bereits vorhanden sind und deshalb ein 3., überdimensioniertes, nördliches Gewerbe- und Industriegelände von insgesamt 110 ha verbieten. Es fehlt eine standortvergleichende Untersuchung. <u>Frage 3:</u> Der Abstand des südlichsten Teils der Entwicklungsfläche Nord / A 7 - nachfolgend auch Plangebiet genannt - zur Wohnbebauung in der Gartenstadt beträgt ca. 400 m. <u>Frage 4:</u> Die Planung erkennt die Tatsache, dass Entwicklungsplanungen entlang den Autobahnen wegen des Landschaftsverbrauchs schon nicht mehr dem Stand des 21. Jahrhunderts entsprechen, weshalb das Land Nordrhein-Westfalen bereits davon Abstand genommen hat.	Der Planung und dem Ankauf von zukünftigen Gewerbe- und Industrieflächen an der Autobahnabfahrt Neumünster-Nord (Entwicklungsfläche Nord, EFN) gingen umfangreiche, standortvergleichende Untersuchungen voraus, die auch die übrigen Autobahnabfahrten im Raum Neumünster umfassten. Im Ergebnis ließ sich ein überregional zu vermarktendes Gewerbe- und Industriegebiet, das auch auf den Anforderungen für regionale / überregionale Gewerbegebiete an Autobahnauffahrten des neuen Landesentwicklungsplanes aus 2010 aufbaut und das auf gewandelte Anforderungen, insbesondere aus der Logistikwirtschaft reagiert, nur an dieser Stelle im Stadtgebiet realisieren. Ein Verfahren für die gänzliche Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes war daher mangels Alternative entbehrlich. Dies hat auch das Innenministerium durch seine positive Reaktion auf die Planungsanzeige der Stadt grundsätzlich bestätigt. Das Gebiet der Entwicklungsfläche Nord ist nicht für vorwiegend lokales Gewerbe, wie es im Bereich der Rendsburger Straße und des Hüttenkamps angesiedelt ist, ausgerichtet. Vielmehr sollen überregional tätige Unternehmen angesiedelt werden, die auf einen direkten Autobahnanschluss angewiesen sind. Insoweit ist ein direkter Vergleich bzw. eine vergleichende Untersuchung der bezeichneten Gewerbegebiete weder möglich noch zielführend. Eine standortvergleichende Untersuchung wurde, wie unter Punkt 1. dargestellt, durchgeführt. Die Interessen des Stadtteils Einfeld, hier der bebauten Ortslage, werden durch ausreichende Abstände und ggf. weitere Maßnahmen, insbesondere zur Lärmabschirmung, gewahrt. Diese Fragen werden im Rahmen des weiteren Verfahrens der Bauleitplanung abgeprüft und gutachterlich bearbeitet, um so im Ergebnis eine Belastung des Stadtteils Einfeld zu vermeiden. Der vorgetragene Abstand des Plangebietes zum Stadtteil Gartenstadt sagt noch nichts über den Abstand vorhandener Wohnbebauung zu geplanten Gewerbegebieten aus. Vielmehr wurde der Plangeltungsbereich so gewählt, dass möglichst viele Ausgleichsflächen in den Geltungsbereich einbezogen werden können. Das zu erstellende Plankonzept wird diese vorrangig auch als Schutz zwischen Wohnbebauung und gewerblicher Nutzung anordnen. Die Stadt bekennt sich grundsätzlich zu dem Grundsatz eines sparsamen Flächenverbrauchs. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass es auch zukünftig flächenbeanspruchende Gewerbe- und Industrieansiedlungen geben wird. Entsprechend dieser Erkenntnis und entsprechend dieser Anforderungen hat die Landesregierung im Landesentwicklungsplan 2010 den Planungsrahmen für autobahnnahе Gewerbe- und Industriegebiete geschaffen. Im Sinne der Nachhaltigkeit (kürzere Erreichbarkeit der Arbeitsplätze) erscheint es angemessener, diese (unvermeidlichen) Ansprüche in Oberzentren, wie Neumünster, zu realisieren, als diese in den ländlichen Gebieten zu platzieren. Es mag sein, dass es aufgrund der höheren Bevölkerungsdichte in NRW zwischenzeitlich andere, härtere Beurteilungsmaßstäbe gibt, diese sind jedoch für Schleswig-Holstein nicht bindend.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	Antrag / Begründung
	<u>Frage 5.</u> Die vorgelegte Planung hält die Erweiterung der „Entwicklungsfläche Nord“ um das „Teilgebiet Süd“ - gestützt auf eine unzulängliche Expertise der Technischen Universität Hamburg - für zwingend notwendig, weil dieses Teilgebiet direkt neben dem Gleiskörper der Bundesbahnstrecke Hamburg - Dänemark läge, weshalb dort eine Verknüpfung der Verkehrsträger „Straße - Schiene“ im Sinne des „pre-gate-parking“ geschaffen werden sollte. Bei dieser Einschätzung hat das Gutachten offenbar die Weiterung der Bundesbahn in den 90er Jahren übersehen, eine Verladestation auf freier Strecke an der Nord-Süd-Hauptbahntrasse zuzulassen, wodurch die wesentliche Motivation für die Schaffung der Erweiterungsfläche entfällt. <u>Frage 6.</u> Die Planung hat außer Acht gelassen, dass sich die Vorsitzende des Bau-, Planungs- und Umweltausschusses, Frau Bühse, in einer Besprechung mit dem 1. Stadtrat Arend, den Mitgliedern des Stadtteilbeirates Einfeld Frau Weiß und Herrn Keller sowie den Verfassern dieser Eingabe am 28.08.2008 dafür ausgesprochen hat, das Plangebiet nicht um ein „Teilgebiet Süd“ zu erweitern, sondern sogar um das östlich des Eichhofweges gelegene Gelände zu verkleinern, weil das westlich des Eichhofweges gelegene Gebiet für den Bau eines modernen Autohofes ausreichend groß sei. <u>Frage 7.</u> Dem Plangebiet fehlt die günstigere Nähe zum Großraum Hamburg, die das Industriegebiet Süd auszeichnet. Es gefährdet durch seine Konkurrenz die Weiterentwicklung des ca. 100 ha großen Industriegebietes Süd. <u>Frage 8.</u> Die Planung führt zu einer stadtentfernten Insellage des 110 ha großen Neugebietes, die eine erwünschte Vernetzung mit den Versorgungsressourcen und Handelspartnern in der Stadt und im Industriegebiet Süd stark erschwert.	Die angesprochene Expertise der Technischen Universität Hamburg, die von der Verwaltung der Politik und der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, enthält verschiedene Vorschläge für ein zukünftiges Nutzungskonzept der nördlichen und südlichen Flächen. Es ist Aufgabe von Verwaltung und Wirtschaftsagentur, aus diesen Vorschlägen der Ratsversammlung ein tragfähiges Konzept vorzulegen. Das Gutachten verweist zudem auf die Vorteilhaftigkeit der Möglichkeit einer zukünftigen Bahnanbindung des Geländes. Diese Bahnanbindung war bereits Gegenstand der Planung eines Güterverkehrszentrums (GVZ) in diesem Bereich. Aus Anlass dieser Planung hatte ein Ingenieurbüro bereits die technische Planung für den Anschluss eines Verladegleises an die Hauptbahnstrecke ausgearbeitet. Die Realisierung scheiterte nicht - wie dargestellt - an der Weigerung der Bahn, diesen Anschluss zuzulassen, sondern an dem zu gering eingeschätzten Verladevolumen für Güter, die einen wirtschaftlichen Betrieb von Ganzzügen an dieser Stelle - im Unterschied zu dem erfolgreichen GVZ Bremen - nicht zuließen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass nicht die Bahn, sondern das Eisenbahnbundesamt Genehmigungsbehörde für derartige Anlagen ist. Die Bahn hat grundsätzlich einen diskriminierungsfreien Zugang zu ihrem Schienennetz zu gewährleisten. Der Verwaltung ist von den dargestellten Absprachen nichts bekannt, im Übrigen entscheidet die Ratsversammlung über die Aufstellung von Bebauungsplänen und deren Planabgrenzung. Durch die zunehmende Verknappung von Gewerbe- und Industrieflächen in und im unmittelbaren Umfeld von Hamburg generiert der Standort Neumünster zunehmend Nachfragen. Dies wird durch die Marketinginitiative „Nord-gate“, an der auch die Wirtschaftsagentur Neumünster beteiligt ist, maßgeblich aufgegriffen und umgesetzt. Die Erreichbarkeit der Entwicklungsfläche Nord ist entfernungsmäßig kaum anders einzuschätzen als die wenigen, noch freien Flächen im Industriegebiet Süd, die erst nach Erreichen der Abfahrt Saalestraße der Südumgehung und Weiterfahrt über den Donaubogen anfahrbar sind. Im Übrigen bevorzugt der logistische Verkehr einen geraden Streckenverlauf entlang der BAB A 7, wie er bei der Entwicklungsfläche Nord gegeben ist. Darüber hinaus ist es nicht angezeigt, bevorzugt weitere stark verkehrserzeugende Betriebe im Industriegebiet Süd anzusiedeln, da bestehende Unternehmen bereits jetzt über ein erhöhtes Verkehrsaufkommen klagen. Die dargestellte, befürchtete Insellage der Entwicklungsfläche Nord im Austausch zum Industriegebiet Süd wird nicht geteilt. Vielmehr besteht für Zulieferer etc. eine schnelle Verbindung über die BAB A 7, die zudem den Vorteil hat, das innerstädtische Straßennetz zu entlasten. Insoweit kann, was mögliche Verkehrsbeziehungen betrifft, von einer außerordentlich günstigen Zuordnung gesprochen werden.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	Antrag / Begründung
	<u>Frage 9.</u> Die Planung missachtet die Regel, wonach Industrie- und Gewerbegebiete mit Rücksicht auf vorherrschende Westwinde und Geräuschemissionen nicht im Westen einer Stadt anzusiedeln sind. <u>Frage 10.</u> Die Planung verkennt die naheliegende, einfache Möglichkeit, den erwünschten Güterumschlagplatz Straße-Schiene auf dem Gelände des in Größe von etwa 7 ha ungenutzten Güterbahnhofes Neumünster anzusiedeln, der die Bahngleise zu den Häfen Kiel - Hamburg direkt verbindet. <u>Frage 11.</u> Die Planung übersieht ferner die Möglichkeit, die dem Industriegebiet Süd unmittelbar benachbarte, ungenutzte Panzerverladerampe an der Eisenbahnstrecke der AKN mit zwei ca. 800 m langen, beleuchteten Ausziehgleisen als Güterumschlagplatz Straße - Schiene zu nutzen. <u>Frage 12.</u> Die Planung unterschätzt die durch die Kosten der Neuplanung auftretenden finanziellen Engpässe der Stadt Neumünster, welche den weiteren Ausbau des Industriegebietes Süd in Größe von ca. 100 ha und sonstige wichtige, städtische Vorhaben einengen. <u>Frage 13.</u> Die Planung übersieht den Vorzug des Industriegebietes Süd, das im Gegensatz zur Entwicklungsfläche Nord / A 7 aus allen vier Himmelsrichtungen und auch zur Autobahn beste Straßenverbindungen aufweist, zusätzlich bereits einen erweiterungsfähigen Autohof beherbergt und damit verkehrsmäßig viel besser angebunden ist als das Planungsgebiet. <u>Frage 14.</u> Die Planung lässt jeden Hinweis auf die Höhe der finanziellen Belastung der Stadt Neumünster durch den Aus-	Eine alternative Anordnung eines autobahnnahen Gewerbegebietes im Osten der Stadt ist aufgrund der Lage der Autobahn nicht möglich. Durch entsprechende Gutachten ist unter Berücksichtigung der vorherrschenden Windverhältnisse im Rahmen des weiteren Bauleitplanverfahrens darzustellen, wie Geräuschemissionen auf die Wohngebiete der Stadt zu vermeiden sind. Die Wiederaufnahme eines Güterumschlags von der Straße auf die Schiene im nördlichen Bereich des Güterbahnhofareals wird von Verwaltung und Wirtschaftsagentur durchaus geprüft und wohlwollend begleitet. Diese innenstadtnahe Lage kann jedoch die Option eines späteren Bahnanschlusses der Entwicklungsfläche Nord auf den südlichen Teilflächen nicht ersetzen. Zum einen wird ein direkter Bahnanschluss ggf. durch die dort anzusiedelnden Betriebe selbst gefordert, zum anderen sollen größere Lkw-Verkehre über die Rendsburger Straße / Max-Johannsen-Brücke nach Möglichkeit vermieden werden. Potenziellen Terminalbetreibern bzw. Bahnunternehmen sind beide Planungen grundsätzlich bekannt, insoweit werden aufeinander abgestimmte Lösungen / Arbeitsteilungen möglich. Mit der beabsichtigten Schließung der Rantzau-Kaserne in Boostedt erscheint auch die Zukunft der Panzerverladerampe am Rande des Industriegebietes Süd entbehrlich, genaue Informationen liegen bisher aber nicht vor. Verwaltung und Wirtschaftsagentur werden den Hinweis aufgreifen und prüfen, inwieweit für die verladende Wirtschaft, insbesondere im Industriegebiet Süd, diese Anlage von Interesse ist. Zu beachten ist allerdings, dass es sich hier um eine Nebenstrecke handelt und bis zum Erreichen der Hauptstrecken Rangiervorgänge erforderlich sind. Im Übrigen gilt, wie unter Punkt 10. ausgeführt, dass diese Anlagen nicht die Option eines zukünftigen Bahnanschlusses der Entwicklungsfläche Nord ersetzen kann; die zurückzulegenden Entfernungen sind hier zudem noch weit aus größer als zwischen dem Güterbahnhof und der Entwicklungsfläche Nord. Die Planungskosten selbst sind als relativ gering einzuschätzen, die Kosten der Erschließung sollen nach Möglichkeit durch Förderprogramme (Zukunftsprogramm Wirtschaft) abgedeckt werden, soweit diese nicht von den Investoren selbst übernommen werden. Im Übrigen sind die Grundstücksverkaufspreise so zu kalkulieren, dass alle Kosten der Stadt (Grunderwerb, Planung, Finanzierungskosten, Erschließung einschließlich möglicher Aufhöhung) mindestens abgedeckt werden. Durch abschnittsweise Erschließung sollen zudem die Haushaltsbelastungen der Stadt gesenkt werden. Die vorgetragene, verkehrsmäßig bessere Anbindung des Industriegebietes Süd gegenüber der Entwicklungsfläche Nord wird nicht geteilt. Vielmehr ist auf die oftmals bereits überlastete Südumgehung hinzuweisen. Dem gegenüber wird die Entwicklungsfläche Nord zukünftig an der 6-streifig ausgebauten BAB A 7 liegen und damit für die überregionalen Verkehre zukunftsfähig angebunden sein. Die finanziellen Belastungen der Stadt sollen durch eine abschnittsweise Erschließung über einen längeren Zeit-



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	Antrag / Begründung
	bau des Planungsgebietes (z. B. Straßenbau, Aufschüttung von 110 ha Nassflächen) vermissen, dessen Schaffung sich als unnötig herausstellen könnte, wie in den neuen Bundesländern vielfach zu besichtigen. <u>Frage 15.</u> Die Planung untersucht nicht die zukünftigen Auswirkungen des geplanten Baus des Fehmarnbelt-Tunnels auf die derzeitige „Jütland-Route“, die an Bedeutung verlieren wird, sobald der Tunnel in Betrieb ist, was einen Bedeutungsverlust von Autohof und Gewerbe- und Industriegebiet nach sich ziehen wird. <u>Frage 16.</u> Die Planung geht von der in der Studie der Universität Hamburg geäußerten, unbewiesenen Behauptung aus, die Entwicklungsfläche Nord / A 7 sei die größte, nördlich Hamburg verfügbare Industrie- und Gewerbefläche, wo die Gleise der Bundesbahnstrecke Hamburg - Dänemark die Autobahn A 7 treffen. Übersehen wird dabei die Vielzahl der Flächen, an denen die Autobahn A 7 die AKN Eisenbahntrasse und die Autobahn A 23 die Bundesbahnstrecke Hamburg - Dänemark berührt. <u>B. Verletzung des Natur- und Umweltschutzes</u> Vorsorglich tragen wir in Hinblick auf den Umweltschutz folgende Gründe vor, die der Planung einer „Entwicklungsfläche Nord“ entgegenstehen. <u>Frage 17.</u> Warum wird die wertvolle Kulturlandschaft mit dichtem Knicknetz „Landschaftsschutzgebiet Stadtrand Neumünster“ (Flächennutzungsplan 1990) mit der Ausweisung als Industrie- und Gewerbegebiet zerstört, gerade auch im Hinblick auf das angrenzende Landschafts- und Naturschutzgebiet am Einfelder See mit seinem Naherholungsgebiet?	raum verteilt werden. Wie unter Punkt 12. dargestellt, sollen <u>alle</u> entstehenden Kosten im Grundstückspreis abgebildet werden. Eine erste, überschlägige Kalkulation hat ergeben, dass die Stadt bzw. die Wirtschaftsagentur die betreffenden Flächen zu marktüblichen und damit konkurrenzfähigen Preisen anbieten kann. Durch die zunehmende Verknappung von gut angebundenen Gewerbeflächen wird ein längerer Leerstand, wie in den neuen Bundesländern tlw. eingetreten, nicht befürchtet. Der vorgetragene Bedeutungsverlust der Jütland-Route (BAB A 7) in Folge der Fertigstellung der Fehmarn-Belt-Querung ist nach Kenntnisnahme der vorliegenden Prognosen und Gutachten nicht zu erwarten. Aufgrund der weiter wachsenden Verkehrsströme in Folge weiterer Arbeitsteilung der Wirtschaft ist ggf. eine leicht abgeschwächte Verkehrszunahme auf der Jütland-Route zu erwarten, keineswegs aber Einbrüche, wie befürchtet. Im Übrigen ist den am Standort Neumünster interessierten Unternehmen die Planungen der Fehmarn-Belt-Querung lange bekannt, so dass sie ihre Standortentscheidungen in voller Kenntnis der Alternativen treffen können. Ob die Entwicklungsfläche Nord die größte nördlich von Hamburg verfügbare Industrie- und Gewerbefläche ist, oder nur einer der größten Flächenangebote, mag dahin gestellt bleiben; entscheidend erscheint die Orientierung an den absehbaren Bedarfen: Im April 2011 wurde von der Metropolregion Hamburg die Gewerbeflächenkonzeption für die Metropolregion Hamburg (GEFEK, verfügbar im Internet) veröffentlicht. Zwar ist Neumünster in der Bestandsaufnahme und Prognose nicht erfasst, dennoch wird gerade im nördlichen Bereich der Metropolregion, in den an Neumünster unmittelbar angrenzenden Kreisen bis 2025 ein erhöhter Bedarf an Gewerbeflächen prognostiziert. Im Rahmen der Aufstellung des regionalen Entwicklungskonzeptes REK A 7 Süd, in das die Stadt eingebunden ist, sollen diese Bedarfe weiter differenziert und auf Neumünster übertragen werden. Es ist aber bereits jetzt schon davon auszugehen, dass die Entwicklungsfläche Nord bei den zukünftigen Flächenangeboten der nördlichen Metropolregion einen vorrangigen Platz einnehmen wird. Richtig ist, dass sich die Entwicklungsfläche Nord derzeit im Landschaftsschutzgebiet Neumünster befindet, daher muss im weiteren Verfahren der Bauleitplanung auch das Verfahren der Entlassung aus dem Landschaftsschutzgebiet durchgeführt werden. Im Gegensatz zu anderen landwirtschaftlichen Flächen zeichnet sich der betreffende Raum aber gerade nicht durch ein dichtes Knicknetz aus. Auch bestehen keine direkten Beziehungen zu dem Naturschutzgebiet Einfelder See in ca. 3 km Entfernung. Hier wirkt insbesondere der 4-streifige Autobahnbzubringer der neuen Rendsburger Straße als deutliche Zäsur. Eine Beeinträchtigung des Naturraums Einfelder See ist daher nicht zu befürchten, im Übrigen wird die Schutzwürdigkeit des beplanten Gebietes und mögliche Ausgleichsmaßnahmen auch im Rahmen des Verfahrens der Entlassung aus dem Landschaftsschutzgebiet geprüft.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	Antrag / Begründung
	<u>Frage 18.</u> Warum setzen sich Stadt Neumünster und Wirtschaftsagentur leichtfertig und verantwortungslos in Hinblick auf den Landschaftsverbrauch über die Vorschrift des § 13 Bundesnaturschutzgesetz hinweg, nach dem „erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden sind“, wo keine Notwendigkeit dafür besteht? <u>Frage 19.</u> Die Planung möge berücksichtigen, dass die in der „Entwicklungsfläche Nord“ befindlichen Flächen tief liegen und sehr nass sind. Das wird in der Planungsvorlage - Drucksache Nr. 0887/2008/DS mit Hinweis auf die Notwendigkeit der Aufschüttung der 110 ha ausdrücklich erwähnt. Diese Nass-Flächen dienen seit ewigen Zeiten als Rastplatz für durchziehende Zugvögel wie Kiebitze und Wildgänse. <u>Frage 20.</u> Wird im Zusammenhang mit der Planung der 300 m breite Waldstreifen entlang der BAB A 7 (Flächennutzungsplan 1990) als Ausgleichsfläche für Eingriffe in die Natur und Landschaft entsprechend § 15 Bundesnaturschutzgesetz ausgewiesen? <u>Frage 21.</u> Wie wirkt sich die Planung auf die Lebensqualität der am Einfelder See Erholungssuchenden, der Bewohner Einfelds sowie der Gartenstadt aus, wenn die Entwicklungsfläche Nord / A 7 sich zum „Hinterhof für den Hamburger Hafen“ (Courier vom 25.11.2011) entwickelt? Ist das die Vision für die Touristik-, Messe- und Pferdestadt Neumünster?	Die Stadt Neumünster hat als Oberzentrum die vorrangige Aufgabe, zukunftssichere Arbeitsplätze für die eigene Bevölkerung und das relevante Umland vorzuhalten. Dieser Grundsatz der Landesplanung wird auch durch das Integrierte Stadtentwicklungskonzept für Neumünster aus April 2006 herausgestellt. Im Gegensatz dazu ist die gewerbliche Entwicklungsmöglichkeit in den ländlichen Gemeinden auf den örtlichen Bedarf begrenzt, auch um dort Natur und Landschaft zu schonen. Die Verfolgung des Ziels der Schaffung von Arbeitsplätzen ist zwangsläufig mit nicht vermeidbaren Eingriffen verbunden. Diese sollen aber nach Möglichkeit so gering wie möglich gehalten und vollständig ausgeglichen werden. Aufgrund der geographischen und Höhenlage der Stadt ist die weitere Inanspruchnahme von Flächen für gewerbliche Entwicklungen sowohl im Süden als auch im Norden der Stadt fast nur noch auf grundwassernahen Flächen möglich, da die von der Höhenlage besser geeigneten Flächen bereits überwiegend bebaut sind. Dies führt zu einem höheren Erschließungsaufwand durch Aufhöhung, der aber in die zukünftigen Verkaufspreise für Gewerbeflächen problemlos einzukalkulieren ist, ohne die Verkaufsfähigkeit zu gefährden. Aufgrund dieser Eigenschaften sowie der Großzügigkeit der Flächenzuschnitte (keine kleinteilige Knicke Landschaft) dienen die geplanten Gewerbeflächen derzeit auch als Rastgebiet für Zugvögel. Im Rahmen der Bauleitplanung ist die Beeinträchtigung der relevanten Schutzgüter, hier Rast- und Durchzugsgebiet, im Rahmen der obligatorischen Umweltprüfung zu erkunden. Mit den beauftragten Gutachtern sind dann alternative Lösungsmöglichkeiten festzulegen, ggf. durch die Schaffung von Ersatzflächen. Nein, die Anlage eines ca. 300 m breiten Waldstreifens entlang der Autobahn ist im Zusammenhang mit der bezeichneten Planung nicht vorgesehen. Die Zielplanung des Flächennutzungsplanes aus 1990 sah in der Tat die Anlage eines Waldstreifens entlang der östlichen Seite der BAB vor. Dieser Waldschutzstreifen sollte entsprechend dem Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan dem Sichtschutz sowie insbesondere dem Lärmschutz dienen. Gutachterlich ist jedoch zwischenzeitlich gefestigte Meinung, dass eine Waldanpflanzung Verkehrslärm kaum dämpfen kann. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 7 werden Lärmschutzwälle bzw. -wände entsprechend den derzeit geltenden Grenzwerten errichtet. Der Landschaftsplan aus 2000 hat in seiner Zielplanung die Anpflanzung eines Waldstreifens entlang der Autobahn bis auf das Gebiet am Hahnknüll nicht mehr aufgegriffen; vielmehr soll die bestehende, offene Landschaftsstruktur erhalten und naturnah weiterentwickelt werden. Insoweit besteht keine fachliche Begründung bzw. Notwendigkeit, den Waldschutzstreifen als „Ausgleichsmaßnahme“ aufzugreifen. Wegen der ausreichenden Abstände (ca. 3 km) und der fehlenden räumlichen Zusammenhänge wird keine Beeinträchtigung des Naturraums um den Einfelder See befürchtet. Das inhaltliche Konzept des Gewerbegebietes ist auf der Grundlage der Expertise der TU Hamburg-Harburg - auch in weiterer Abstimmung mit dem Hafen und der Wirtschaftsbehörde Hamburg - so zu entwickeln, dass möglichst große Wertschöpfung für den Wirtschaftsstandort Neumünster entsteht. Ein Oberzentrum, wie Neumünster, muss regelmäßig vielfältige Funktionen erfüllen, eine Beeinträchtigung der aufgeführten, sonstigen Themenfelder, wie Touristik-, Messe- und Pferdestadt wird nicht



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	<u>C. Verkehrsplanung</u> <u>Frage 22.</u> Wird durch eine vorausschauende Verkehrsplanung verhindert, dass der zu erwartende Verkehrsdruck von und zur Entwicklungsfläche Nord / A 7 nicht zur Öffnung und zum Ausbau des sogenannten „Eichhofweges“ führt in Form einer allgemein befahrbaren Straßenverbindung zwischen dem Entwicklungsgebiet Nord / A 7 und Einfeld und weiter zum Großraum Bordesholm / Bornhöved? Dadurch würde der Stadtteil Einfeld zusätzlich stark belastet und würde insbesondere der Bade- und Erholungstourismus am Einfeld See empfindlich getroffen und die Schulwege zum Schul- und Sportzentrum Einfeld zusätzlich gefährdet.	befürchtet, zumal sich auch keine räumlichen Überschneidungen ergeben. Eine Belastung des Stadtteils Einfeld mit zusätzlichem Lkw-Verkehr wird nicht befürchtet, da die Anbindung des geplanten Gewerbegebietes direkt über die BAB A 7 bzw. aus Neumünster über die ausgebaute Rendsburger Straße / Autobahnzubringer erfolgt. Die Fragesteller zielen allerdings auch auf die bisherige, unbequeme Anbindung des Stadtteils Einfeld an die Anschlussstelle NMS-Nord ab. Mit Anbindung des zukünftigen Gewerbegebietes über einen Verkehrskreislauf an die BAB-Anschlussstelle und die gleichzeitige Verbindung zur Rendsburger Straße könnte in der Tat eine bequemere Schleichverbindung über die Eichhofweg zur BAB A 7 entstehen. Dies lässt sich jedoch mit baulichen Maßnahmen im Bereich des Eichhofwegs vermeiden. Im Rahmen der weiteren Bauleitplanung ist daher für das Thema Verkehr zu erörtern, ob und unter welchen Voraussetzungen durch das neue Gewerbegebiet eine bessere Erreichbarkeit der Autobahn für die Bevölkerung in Einfeld aufgegriffen werden soll und welche baulichen und verkehrsführenden Maßnahmen dazu erforderlich sind; oder ob durch andere bauliche (Sperrung) und sonstige Maßnahmen die bisherige Verkehrsführung zur Autobahn aufrecht erhalten werden sollte.
89	<u>Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein, Landeskriminalamt, Kampfmittelräumdienst - 28.01.2013</u> In dem o. a. Gebiet sind Kampfmittel nicht auszuschließen. Vor Beginn von Bauarbeiten ist die Fläche auf Kampfmittel untersuchen zu lassen. Die Untersuchung wird auf Antrag durch das Landeskriminalamt Sachgebiet 323 Mühlenweg 166 24116 Kiel durchgeführt. Bitte weisen Sie die Bauträger darauf hin, dass sie sich frühzeitig mit dem Kampfmittelräumdienst in Verbindung setzen sollen, damit Sondier- und Räummaßnahmen in das Bauvorhaben einbezogen werden können.	<u>Die Stellungnahme wird beachtet.</u>
91	<u>Sachgebiet III / -03. Dezentrale Steuerungsunterstützung</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
92	<u>Fachdienst Stadtplanung und -entwicklung, Abt. Grundstücksverkehr</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
93	<u>Fachdienst Gebäudewirtschaft, Tiefbau und Grünflächen, Abt. Tiefbau / Straßenplanung</u>	Keine Stellungnahme eingegangen.
94	<u>Fachdienst Gebäudewirtschaft, Tiefbau und Grünflächen, Abt. Grünflächen - 11.04.2013</u> Zur o. a. Änderung des Bebauungsplanes wird von uns wie folgt Stellung genommen: In Ergänzung unserer Stellungnahme im Rahmen der	<u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Der Eichhofweg soll innerhalb des Plangebiets als Fußgänger- und Radfahrer Verbindung gestaltet werden. Er ist im



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung														
frühzeitigen Behördenbeteiligung vom 16.08.12 und des gemeinsamen Abstimmungstermins vom 07.02.13 halten wir für das weitere Bauleitplanverfahren die Berücksichtigung folgender Anregungen für wesentlich. Für die Erhaltung und Entwicklung der Erholungsnutzung ist die nordsüdliche Wegeverbindung Aalbrooksweg–Eichhofweg von zentraler Bedeutung. Diese Wegeverbindung muss in möglichst direkter Querung der Rendsburger Straße erfolgen. Eine gefahrlose Mitnutzung der Rendsburger Straße ist für Fußgänger, Walker, Skater, Rad-, Reit- und Kutschverkehr nicht gegeben. Es wird daher eine Wegeverbindung entsprechend Anlage vorgeschlagen. Unter der Voraussetzung einer rechtssicheren Umsetzung im B-Plan-Verfahren ist alternativ eine Wegeführung für den Fuß, Rad-, Reit- und Kutschverkehr parallel zur Rendsburger Straße denkbar, die den Aalbrooksweg mit dem bisher im B-Plan geplanten Wegeanschluss des Eichhofweges verbindet. Allein der Ausbau eines Radweges parallel zur Rendsburger Straße ist nicht ausreichend, da Radwege lt. Straßenverkehrsordnung nicht für Reit- und Kutschverkehr zur Verfügung stehen. Der Ausbau der neuen Wegeführung des Eichhofweges sollte so gestaltet sein, dass er auch dem Schwerlastverkehr der modernen landwirtschaftlichen Fahrzeuge entspricht. Zu diesem Zweck wird hier die Anlage von Spurbahnen für den landwirtschaftlichen Schwerlastverkehr (in den Maßen 100cm/100cm/100cm) vorgeschlagen. Die Oberflächenebenheit muss auch den Anforderungen von Skatern und Radfahrern genügen. Darüber hinaus sind die Spurbahnen mit asymmetrischen Randstreifen (Bankett und Randstreifen, Breite 150cm / Bankett u. Reitweg, Breite 350 cm) zu versehen, die gleichzeitig auch als Ausweichflächen für den landwirtschaftlichen Schwerlastverkehr genutzt werden können. Die Kosten für die Wegeverlegung sind in den Grundstückskaufpreis einzurechnen. Zur Abgrenzung des Weges zu den direkt angrenzenden Gewerbeflächen ist die Anlage eines Knicks mit Baumgehölzen (z. B. Hainbuchen bzw. Buchenknick mit Eichen-Überhängen) als weitere Ersatzmaßnahme notwendig. Auch die Anlage eines beidseits mit Knicks eingefassten Weges, eines Redders, ist hier denkbar. Wegeprofil Anbindung Eichhofweg: <table><tr><td>Knick</td><td>3,0m (West)</td></tr><tr><td>Bankett u. Reitweg</td><td>3,5m</td></tr><tr><td>Spurbahnen</td><td>3,0m</td></tr><tr><td>Bankett u. Knicktrauf</td><td>1,5m</td></tr><tr><td>Knick</td><td>3,0m (Ost)</td></tr></table> Entsprechend dem Planungsgrundsatz „Eingriffsvermeidung vor Eingriffsminimierung, vor lokalem Ausgleich, vor externem Ersatz“ ist eine Änderung im Konzept der innerhalb des Plangebietes liegenden Planstraßen erforderlich. Der B- Plan Entwurf sieht ein Straßenprofil wie folgt vor: <table><tr><td>Randstreifen</td><td>0,5 m</td></tr><tr><td>Graben</td><td>4,0 m</td></tr></table>	Knick	3,0m (West)	Bankett u. Reitweg	3,5m	Spurbahnen	3,0m	Bankett u. Knicktrauf	1,5m	Knick	3,0m (Ost)	Randstreifen	0,5 m	Graben	4,0 m	Bebauungsplan entsprechend gekennzeichnet. Wie bereits oben zum FNP ausgeführt, wird allerdings langfristig eine Fortsetzung entlang des Aalbrooksweges angesichts der städtebaulichen Ziele der Stadt (Entwicklung des Plangebiets 177 B zwischen Rendsburger Straße und Eisenbahn, Beschlussfassung der Ratsversammlung vom 29.11.2011) nicht für sinnvoll gehalten. Die Umsetzung dieser Planung vorausgesetzt, ist zum einen ist ein Industrie- und Gewerbegebiet für eine Freizeitnutzung unattraktiv und daher ungeeignet, zum anderen kann sich die zukünftigen Erschließung des Gebiets 177 B nicht an vorhandenen Wegeverläufen orientieren, sondern muss in erster Linie den Anforderungen der dann anzusiedelnden Betriebe Rechnung tragen. In diesem Zusammenhang muss insbesondere auf den vorgesehenen Umschlagsterminal verwiesen werden, der eine Gleisquerung für den Freizeitverkehr im Bereich des bestehenden Übergangs am Aalbrookswegs perspektivisch erschwert. Allerdings wäre eine für Reiter und Kutschen nutzbare Wegeverbindung entlang der Rendsburger Straße in südliche Richtung denkbar, um damit eine Verbindung zwischen dem Eichhofweg und der in der Anlage seitens der Abteilung Grünflächen ebenfalls vorgesehenen Wegverbindung entlang des Stovergrabens / Ausgleichsfläche Stover Richtung / Stoverseegen herzustellen. Dies wird im Rahmen der Überarbeitung des Landschaftsplanes vertiefend geprüft. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die bauliche Gestaltung des Eichhofweges ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern nachfolgender Planungen. Die Anregung der Abteilung Grünflächen werden im Zuge der weiteren Planung geprüft und ggf. berücksichtigt, dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit dem landwirtschaftlichen Verkehr, der weiterhin möglich sein muss. <u>Die Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die überarbeitete Planung der Ausgleichsmaßnahmen sieht die Anlage eines Redders entlang des Eichhofweges vor. Das Landschaftsplanungsbüro schlägt verschiedene Arten vor, darunter auch Hainbuchen und Eichen. Letztlich ist die Auswahl der Gehölze nicht Gegenstand des Bebauungsplanes, sondern der Ausführungsplanung für die Ausgleichsmaßnahmen. Gleiches gilt, wie oben bereits ausgeführt, für das Wegeprofil des Eichhofweges.
Knick	3,0m (West)														
Bankett u. Reitweg	3,5m														
Spurbahnen	3,0m														
Bankett u. Knicktrauf	1,5m														
Knick	3,0m (Ost)														
Randstreifen	0,5 m														
Graben	4,0 m														



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
Abstandsstreifen 1,5 m Parkstreifen 3,0 m Fahrbahn 7,5 m Abstandsstreifen 1,5 m Graben 4,0 m Randstreifen 0,5 m Geh- und Radweg 2,5 m X (Soll) <= x (Ist) => (Soll) X Einzelbaumpflanzungen sind in diesem Profil innerhalb des Parkstreifens für LKW in einem Abstand von 40m vorgesehen. Dies erscheint wenig sinnvoll, da durch diese Anordnung keine akzeptable Durchgrünungsqualität erreicht wird als auch Lkw-Stellflächen verloren gehen. Sinnvoller erscheint dagegen eine beidseitige Anordnung der Baumstandorte auf den fahrbahnbegleitenden Abstandsstreifen. Hier ist ausreichend Platz für umfangreiche Pflanzungen von großkronigen Bäumen (Quercus robur, Pflanzabstand 6m - 8m) vorhanden. Im Rahmen der Eingriffsregelung wären derartige Baumpflanzungen dann ggf. auch als „lokaler Ausgleich“ im B-Plangebiet (z. B. mit einem Faktor von 0,7 - 0,8, entsprechend Anteil an Grundstückszufahrten) in Anrechnung zu bringen. Entsprechend dem o. g. Planungsgrundsatz der Eingriffsregelung sind zum Thema „Landschaftsbild“ folgende Anmerkungen zu machen: Mit dem geplanten Gewerbegebiet erfolgt nicht nur ein massiver Eingriff in bestehende Strukturen und Nutzungen, vielmehr entsteht in dem bisher von landwirtschaftlichen Nutzungen geprägten, nordwestlichen Stadtrand eine monolithische Baustruktur, die zukünftig das Landschaftsbild des gesamten Landschaftsraums dominiert. Für großvolumige Baukörper sollten Festsetzungen zur Fassadenbegrünung erfolgen. Auch hier ist eine Anrechnung im Rahmen der Eingriffsregelung zu prüfen und ggf. im Rahmen der Grundstückspreiskalkulation in Abschlag zu bringen. Darüberhinaus regen wir an, Möglichkeiten zur Erreichung von qualitativollen Fassadenfarbgestaltungen an großvolumigen hochreichenden Bauten zu prüfen und im Rahmen von Festsetzungen zu berücksichtigen. Gegebenenfalls ist hierzu eine entsprechende Gestaltungssatzung im Rahmen des Verfahrens aufzustellen. Die Sichtbarkeit der Bebauung ist durch Festsetzung von großkronigen Bäumen und Knickanlagen im B-Plangebiet und im weiteren Landschaftsraum einzuschränken. Entlang der Rendsburger Straße sollen nach Möglichkeit entsprechend Baumpflanzungen erfolgen. In diesem Zusammenhang sind auch ggf. Lichtemissionen von Werbeanlagen und Gewerbeflächenbeleuchtung zu berücksichtigen.	<u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Baumstandorte im Grabenstreifen sind nicht praktikabel, da diese unmittelbar am Fahrbahn- bzw. Parkplatzrand angrenzend vorgesehen werden müssten. Hier ist jedoch – gerade angesichts des großen LKW-Anteils an dem hier zu erwartenden Verkehrsaufkommen - kein ausreichendes Lichttraumprofil vorhanden, so dass kaum ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten für großkronige Baumpflanzungen bestünden. <u>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</u> Der Eingriff in das Landschaftsbild wird generell als weniger gravierend eingeschätzt, als es seitens der Abteilung Grünflächen der Fall ist. Grund für diese Einschätzung sind vor allem die bestehenden Vorbelastungen durch die umgebenden Verkehrsstrassen A7 und L 328. Bereits bisher waren verschiedene Festsetzungen vorgesehen, die einer Minimierung des Eingriffs in das Landschaftsbild dienen: - Begrenzung der Gebäudehöhen auf 20m im nördlichen und 12m im südlichen Teil des Plangebiets, - lineare und flächige Eingrünungen des Gebiets in südliche und südwestliche Richtung, - Stellplatzbegrünung. Zur Minimierung des Eingriffs in das Landschaftsbild werden darüber hinaus, entsprechend einer Forderung der unteren Naturschutzbehörde, 25 Alleebäume an der Rendsburger Straße gepflanzt. Im südöstlichen Teil des Plangebiets werden Knicks neu angelegt; vorhandene Knicks entlang der Rendsburger Straße bzw. straßenbegleitende Gehölzstreifen an der L 328 bleiben erhalten und werden planungsrechtlich gesichert (Festsetzung als Grünfläche bzw. Knickschutzstreifen). Insoweit wird der Anregung <u>gefolgt</u>. Der landschaftsökologische Fachbeitrag enthält darüber hinaus verschiedene Empfehlungen, darunter auch eine Dach- und Fassadenbegrünung. Von einer Festsetzung wird abgesehen, da dies erfahrungsgemäß in vielen Fällen im Widerspruch zu den Anforderungen gewerblicher oder industrieller Betriebe an die bauliche Ausführung ihrer Betriebsgebäude steht. Auch Festsetzungen bezüglich der Fassadengestaltung sollen nicht erfolgen, da in einem Industriegebiet den baulichen und technischen Anforderungen gewerblicher und industrieller Anlagen ein höheres Gewicht beigemessen wird als gestalterische Aspekte. Insoweit wird der Anregung <u>nicht gefolgt</u>. <u>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</u> Es wird eine zusätzliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen, wonach zur Beleuchtung von Werbeanlagen nur blendfreie cut-off-Leuchten verwendet werden, deren Lichtkegel auf die jeweils zu beleuchtende Anlage beschränkt ist. Werbeanlagen mit Blink- und Wechselbe-



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Für die Grünlandflächen innerhalb des B-Plangebietes - ebenso wie für die Grünlandflächen der externen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen - sollte der Grundsatz „Nutzung vor Pflege“ gelten. Einzig dort, wo eine Nutzung nicht dauerhaft zu gewährleisten ist, ist über entsprechende monetäre Rückstellungen aus Ausgleichs- und Ersatzzahlungen, eine dauerhafte Pflege und Unterhaltung entsprechend den textlichen Festsetzungen des B-Planes zu gewährleisten. Ausgleichsfläche 1 (Prensfelder Weg) Die im landschaftsökologischen Fachbeitrag zum B-Plan 177 zur Diskussion gestellte Aufhebung der Binnenentwässerung ist hinsichtlich der Grundwasserproblematik im der Gartenstadt zu überprüfen Ausgleichsfläche 2 (Stover) Innerhalb der externen Ausgleichsfläche 2 (Stover) ist eine Wegeverbindung für Reiter und Kutschen (siehe Anlage) vorzuhalten. Die dabei noch fehlenden Wegeparzellen auf Fremdgrundstücken sind über entsprechende Grundstückspachten bzw. Grundstücksankäufe im Rahmen des Reitwegekonzeptes zu gegebener Zeit zu schließen.	leuchtung sowie mit nach oben gerichteten Lichtstrahlern waren bereits bisher unzulässig. <u>Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Diese Auffassung wird vollinhaltlich geteilt <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die Ausgleichsflächenplanung wird überarbeitet. Eine Aufhebung der Binnenentwässerung ist nicht mehr vorgesehen <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die in der Anlage dargestellte Wegeverbindung ist nicht unmittelbar Gegenstand des Bebauungsplanes. Sie wird jedoch für sinnvoll gehalten und in der Ausgleichsflächenplanung nach Möglichkeit berücksichtigt. Inwieweit der Ankauf von Fremdgrundstücken möglich ist, kann an dieser Stelle nicht entschieden werden.
95	<u>Fachdienst Technisches Betriebszentrum - 07.01.2013</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
96	<u>Fachdienst Gebäudewirtschaft, Tiefbau und Grünflächen, Abt. Tiefbau / Kanalbau - 20.12.2012</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
97	<u>Fachdienst Stadtplanung und Stadtentwicklung, AG Erschließung - 19.12.2012</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
98	<u>Fachdienst Stadtplanung und Stadtentwicklung, Klimaschutz - 30.01.2013</u> Die Ausführungen zur energetischen Versorgung sowie ökologischen und verkehrlichen Aspekten werden ausdrücklich begrüßt. Letzteres gilt insbesondere für die Wegeverbindungen für Radfahrer, Reiter und Wanderer. Wünschenswert wäre es, die Wegstrecke für Fußgänger/Wanderer und Reiter auf der Rendsburger Straße zu minimieren und sie möglichst auf einem straßenbegleitenden Weg innerhalb der Ausgleichsfläche zu führen.	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anregung, einen parallel zur Rendsburger Straße verlaufenden Fuß-/Reitweg in der Grünfläche vorzusehen, wird nach Möglichkeit bei der Detailplanung für die hier vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen aufgenommen.</u>
99	<u>Fachdienst Kinder und Jugend - 20.12.2012</u>	Keine Anregungen vorgetragen.
100	<u>NaturFreunde Deutschlands, Ortsgruppe Neumünster e.V. - 12.01.2013</u> Eingangs nehmen wir Bezug auf unsere zur Teilfortschreibung des Landschaftsplanes abgegebene Stellungnahme vom 01.08.2012. Zum jetzt anstehenden Entwurf der Flächennutzungsänderung sowie zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 177 nehmen wir als Verband für Umweltschutz wie folgt Stellung: Das durch die 35. Änderung des Flächennutzungsplanes	<u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die Auffassung des Naturschutzbeirates, dass nur die Flächen im B-Plangebiet 177 aus dem Landschaftsschutzgebiet entlassen werden müssen, ist nicht zutreffend. Mit der Darstellung von gewerblichen Bauflächen im Flächennutzungsplan erklärt die Stadt Neumünster ihre verbindliche Absicht, diese Flächen (früher oder später) als



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	Antrag / Begründung
	betroffene Gebiet stellt in einer Größenordnung von 60 Hektar im nördlichen Bereich (B-Plan 177) und 50 Hektar im südlichen Bereich (ggf. später folgender B-Plan 177 B), also von insgesamt 110 Hektar, flächenmäßig einen der größten Eingriffe der letzten Jahrzehnte in Neumünster dar. Mit der Umsetzung der Planung würden seit jeher weitestgehend landwirtschaftlich genutzte und dem Naturhaushalt dienliche Flächen unwiderruflich als Grünland und freie Landschaft verloren gehen. Hinsichtlich der in der Begründung der Drucksache Nr. 1094/2008/DS vom 14.11.2012 (35. Änderung des Flächennutzungsplanes) enthaltenen Aussage, dass sich das Plangebiet im Landschaftsschutzgebiet befindet, und dass die Entlassung der für eine bauliche Entwicklung vorgesehenen Flächen parallel zum Bauleitverfahren vorbereitet wird, gehen wir davon aus, dass ein solches Vorhaben gegenwärtig nur für den nördlichen Bereich (B-Plan 177) in Frage kommen kann. Wir begründen unsere Annahme damit, dass für den südlichen Teil die Voraussetzungen für das Aufstellungsverfahren (Grundstücksverfügbarkeit, Bedarfslage, Realisierung eines Bahnanschlusses) zur Zeit nicht vorliegen, und dass somit für diesen Teil die Aufhebung des Landschaftsschutzes nicht begründet ist. Unsere folgenden Ausführungen beziehen sich auf Maßnahmen im Bereich des B-Planes 177, auf die diesbezügliche Umwandlung von Grünland in eine gewerbliche Industrie-Baufläche. Umweltschützende Belange sind im Umweltbericht, eingefügt in die Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf, aufgeführt. Generell stellen wir in Frage, dass die angeführten Ausgleichsmaßnahmen tatsächlich angemessen ausreichen, den für die Umwelt eintretenden Schaden auszugleichen. U. E. sollte es gelten, den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege in besonderem Maße gerecht zu werden. Letztlich verweisen wir auf die geltende Landschaftsschutzverordnung, in der der besondere Schutzzweck für diesen Landschaftsteil genannt ist. Insoweit befinden wir uns im Einklang mit Verlautbarungen aus dem Umweltministerium, wonach generell mehr Ausgleich für den stetig zunehmenden Flächenverbrauch gefordert wird. So versteht sich auch unsere Grundsatzforderung, dass für jedes zum Fällen anstehende Großgehölz in den Ausgleichsbereichen mindestens zwei neue Bäume größeren Umfangs gepflanzt werden. Lt. Ziff. 6.1 „Eingriffsregelung“ ergibt sich für das Schutzgut Boden sowie für Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz ein Ausgleichsbedarf von etwa 28,18 ha. Hiervon können 6,63 ha innerhalb des Plangebietes nachgewiesen werden. Externe Ausgleichsmaßnahmen sollen am Prehnfelder Weg durch die Entwicklung einer extensiv bewirtschafteten mageren Grünlandfläche sowie auf der Fläche „Stover“ durch eine Extensivierung der Grünlandnutzung erfolgen. Rein rechnerisch vermögen diese Maßnahmen ausreichen, ob sie die erforderlichen Auswirkungen tatsächlich erbrin-	Gewerbegebiet zu überplanen. Diese Absicht steht im Widerspruch zu den Zielen des Landschaftsschutzgebiets. Die Ziele des Flächennutzungsplanes dürfen jedoch der Landschaftsschutzgebietsatzung nicht widersprechen, ansonsten wäre der FNP nicht genehmigungsfähig. Die Gründe für die FNP-Änderung bzw. die Darstellung einer gewerblichen Baufläche werden in der dazugehörigen Begründung dargelegt. Auf diese wird verwiesen, sie bildet gleichzeitig die Begründung für die Herausnahme der betreffenden Fläche aus dem LSG. Fragen des Bedarfs spielen auf FNP-Ebene insoweit eine Rolle, dass ein Bedarf perspektivisch prognostizierbar sein muss bzw. Gründe für die Erwartung vorliegen müssen, dass sich aufgrund der Standortqualitäten der Fläche zukünftig ein Bedarf einstellen wird. Dies ist hier aufgrund der Lagequalität der Fläche (Verkehrsanbindung mit Möglichkeit eines Umschlags Straße/Schiene, Flächenzusammenhänge, weitgehendes Fehlen schutzbedürftiger Nutzungen) der Fall. Nicht erforderlich ist hingegen, dass ein Bedarf aktuell bereits besteht. Dies ergibt sich aus der Funktion des FNP als vorbereitender Bauleitplanung mit einem Geltungshorizont von 15-20 Jahren, es ergibt sich auch aus dem grundsätzlichen Charakter der Bauleitplanung als Angebotsplanung. Die Flächenverfügbarkeit ist nur insoweit relevant, dass eine Verfügbarkeit der Flächen nicht auf lange Frist ausgeschlossen sein darf. Dann wäre die FNP-Darstellung auch langfristig nicht umsetzbar und damit unzulässig. Dies ist hier jedoch nicht der Fall. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen wurden anhand der einschlägigen Richtlinien und der fachlichen Vorgaben des Landes („Gemeinsamen Runderlass des Innenministers und der Ministerin für Umwelt und Natur zum Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zum Baurecht“ vom 3. Juli 1998) erarbeitet, mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt und von dieser fachlich befürwortet. Sie werden im landschaftsökologischen Fachbeitrag zum B-Plan sowie in der Begründung des B-Plans und der FNP-Änderung in einzelnen erläutert. Seitens der Stadt Neumünster besteht kein Anlass, an der fachlichen Eingnung der Maßnahmen zu zweifeln. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Der Ausgleich erfolgt entsprechend der einschlägigen Richtlinien flächenbezogen, nicht in Bezug auf einzelne Gehölze. Die pauschale Forderung nach doppeltem Ersatz aller im Plangebiet entfallenden Großbäume erscheint aus naturschutzfachlicher Sicht zudem wenig sinnvoll. Vielmehr sollen Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der für die jeweiligen Flächen anzustrebenden angestrebten Biotopentwicklung (z.B. Feuchtgrünland) durchgeführt werden. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Umsetzung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Plangebiet und auf den zugeordneten externen Ausgleichsflächen einschließlich der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege fällt in die Zuständigkeit der Stadt Neumünster als Vorhabensträgerin. Den Ausgleichsmaßnahmen liegt eine Prognose zugrunde, die aus fachlicher Sicht den Schluss zulässt, dass ein Ausgleich des Eingriffs erreicht werden kann. Prognosen sind naturgemäß mit Unsicherheiten behaftet.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
gen können, bleibt dahin gestellt. Gravierend ist die unter Ziff. 5.5 getroffene Aussage, dass innerhalb des Plangebietes eine Erhaltung wesentlicher Teile gesetzlich geschützter Biotope, nämlich Knicks, nicht möglich ist. Widersprüchlich erscheint uns die Angabe auf der Seite 13 der Begründung zur F-Planänderung zu sein, wonach sich im Plangebiet ein diesbezüglicher (zusätzlicher) Ausgleichsbedarf durch die Beseitigung von 3.280 m Knick ergibt. Dem gegenüber wird auf der Seite 43 der Begründung zum B-Plan 177 die Beseitigung von Knickabschnitten und ebenerdigen Gehölzreihen mit einer Gesamtlänge von etwa 1.800 m angegeben. In der Tabelle auf Seite 51 ist der Kompensationsbedarf mit 3.280 m genannt; im Plangeltungsbereich und für die zugewiesenen Ausgleichsflächen ist die Neuanlage von lediglich 1.870 m Knicks und die Herstellung von Feldgehölzen vorgesehen. Unsere Forderung geht dahin, zum Ausgleich der für die Beseitigung vorgesehenen Knicks in der Länge des Kompensationsbedarfs (also 3.280 m neue Knicks) zu planen. Knicks als geschützte Biotope haben nun einmal vor allem innerhalb des Biosystems ihre besondere Bedeutung, und sie sind Bestandteil der für Schleswig-Holstein typischen Landschaft. Nicht umsonst ist es gegenwärtig das erklärte Ziel des Umweltministeriums des Landes, den Knickschutz zu erweitern und den Bestand zu vermehren. Aus unserer Sicht bietet sich an, vorrangig parallel zur A 7 einen doppelten mehrreihigen Knick (Redder) anzulegen, zumal die im F-Plan in einem besonders breiten Streifen bestehende Darstellung für Wald (wurde leider nie umgesetzt) entfallen soll. Ggf. bietet sich dort und weiterführend ein gesonderter Rad- / Wanderweg an. Auch im weiteren Umfeld sollte es gelingen, dem Bedarf entsprechend zusätzlich Knicks anzulegen, um so auf eine sinnvolle Mindestlänge oder darüber hinaus zu gelangen. Wir meinen, dass neben der Stadt Neumünster auch der künftige Investor daran Interesse zeigen muss, durch hinreichende, zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen dem	Daher wird die Stadt Neumünster den Erfolg dieser Maßnahmen durch regelmäßige Wirkungskontrollen überwachen (Monitoring). Im Sinne des Ausgleichskonzepts naturschutzfachlich unerwünschte oder unzureichende Entwicklungen können damit erkannt und unter fachlicher Aufsicht der Unteren Naturschutzbehörde durch geeignete gegensteuernde Maßnahmen korrigiert werden. Die zeitlichen Intervalle der ggf. von beauftragten Fachbüros durchzuführenden Monitoring-Untersuchungen werden ebenfalls in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde festgelegt. Funktionskontrollen z. B. der Amphibien-schutzanlage am Prehnfelder Weg erfordern eine höhere Überwachungsfrequenz als Entwicklungskontrollen im extensiv genutzten Grünland oder in den Gehölzparzellen. Untersuchungsabstände von 10 Jahren sollen aber auch bei Letzteren nicht überschritten werden. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Beseitigung der Knicks ist auch aus Sicht der Stadt Neumünster bedauerlich, allerdings ist dies nicht zu vermeiden, da ansonsten keine funktionsfähige Erschließung bzw. keine sinnvollen Grundstückszuschnitte hergestellt werden könnten. Wie Erfahrungen mit anderen Gewerbe- und Industriegebieten in der Stadt Neumünster gezeigt haben, ist die Integration eines bestehenden Knicksystems in neues Baugebiet – zumal in ein Gewerbe- und Industriegebiet – i.d.R. dauerhaft mit Umsetzungsschwierigkeiten behaftet. <u>Der Stellungnahme wird weitgehend gefolgt.</u> Die angesprochene Textstelle in der Begründung ist tatsächlich nicht korrekt und wird korrigiert. Beseitigt werden 1.160 m Knicks mit Gehölzen, 540 m ebenerdige Gehölzreihen und 100 m gehölzfreier Knickwall, dies sind insgesamt 1.800 m. Daraus ergibt sich ein Ausgleichsbedarf von 3.280 m Knicks bzw. Gehölzreihen, die neu anzulegen sind. Dieser Ausgleichsbedarf sollte bisher durch die Neuanlage von Knicks innerhalb und außerhalb des Plangebiets im Umfang von 1.870 m gedeckt werden. Die verbleibenden 1.410 m Knicklänge sollten durch die Neuanlage von 13 Feldgehölzen im Umfang von zusammen 10.000 m² ausgeglichen werden. Der Stellungnahme wurde im Zuge der Überarbeitung der Ausgleichsplanung soweit gefolgt, dass nunmehr die Neuanlage von 3.165 m Knicks bzw. Feldhecken erfolgt. Nur noch das geringe verbleibende Defizit von 115 m Knicklänge wird durch Feldgehölze ausgeglichen, wobei auch Feldgehölze und Gehölzsäume die Strukturvielfalt der Ausgleichsflächen erhöhen und mit ihren Randstrukturen für knickbewohnende Arten vergleichbare Habitate bieten. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die Anlage eines Knicks mit begleitendem Rad- und Wanderweg unmittelbar an der BAB 7 ist aufgrund der massiven Geräuscheinwirkungen nicht sinnvoll. Dieser Weg wäre auch nicht in das sonstige Freizeitwegenetz eingebunden. Eine Festsetzung, die auf den privaten Baugrundstücken autobahnbegleitend einen neu aufzusetzenden Knick vorschreibt, wäre ebenfalls nicht sinnvoll. Es wäre fraglich, welchen ökologischen Zweck ein solcher Knick zwischen Autobahn und Gewerbegebiet erfüllen könnte. Es bestünde kaum Vernetzung mit anderen Biotopen, die Beeinträchti-



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
Umwelt- und Naturschutz und der Landschaftspflege in gebührender Weise Rechnung zu tragen. Bekanntlich ist in § 1 des Bundesnaturschutzgesetzes ausgeführt, dass Natur und Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die folgenden Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zu schützen sind. In diesem Sinne erwarten wir, dass unsere Forderungen im weiteren Verlauf des Verfahrens aufgegriffen werden und Berücksichtigung finden. <u>Stellungnahme vom 01.08.2012 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zur Teilfortschreibung des Landschaftsplanes</u> An Hand der bereitgestellten Karte mit dem gekennzeichneten Planbereich der beabsichtigten Teilfortschreibung des Landschaftsplanes, unter Hinzuziehung der unter der Adresse www.neumuenster.de/cms/index.php?article_id=5819 zugänglichen Informationen und trotz umfangreicher Ortskenntnisse fällt es uns nicht leicht, konkret auf Belange, die bei den weiteren Planungsarbeiten Berücksichtigung finden könnten, einzugehen. So ist es uns auch nicht möglich, einzelne verschiedenfarbig dargestellte Flächen zuzuordnen. Gleichwohl werden von uns folgende Punkte unterbreitet: - Aufwertung sowohl des nördlichen als auch des südlichen Verlaufs der Aalbekniederung und des Stovergrabens in naturhafte Gebiete (freigehalten von Störungen der Natur) - Pflege vorhandener und Anlage neuer Knicks in möglichst vielen geeigneten Bereichen des Plangebietes - Abschirmung der westlichen Freiflächen durch Anlage eines ca. 200 m breiten Waldstreifens, einbezogen die B-Plan-Flächen 177 und 177 B (in Anlehnung an die Darstellung im Flächennutzungsplan). Auch im Rahmen der Erstellung des REK „Kiel-Region“ findet die vorliegende Planung als überregional bedeutende Gewerbeflächenentwicklung an der Landesentwicklungsachse BAB 7 Berücksichtigung (siehe u.a. Konzeptpapier und Protokoll der REK-Facharbeitsgruppe Flächenentwicklung vom 05.09.2012). Wir bitten Sie, uns im weiteren Verlauf des Planverfahrens (wie angekündigt) erneut zu beteiligen. Gleichzeitig regen wir an, alle interessierten Naturschutzverbände und -vereinigungen zu einer gemeinsamen Erörterung einzuladen. Zugleich nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns zum Anlass der Teilfortschreibung des Landschaftsplanes zu äußern. Anlass sind offensichtlich die Aufstellungsbeschlüsse für die 35. Änderung des Flächennutzungsplanes sowie für die Bebauungspläne Nr. 177 / 177 B Entwicklungsfläche Nord / A 7. Die Verwirklichung würde bedeuten, dass die im Nordwesten des Stadtgebietes gelegene und im F-Plan dargestellte Fläche für Wald- und Landwirtschaft in einer Größenordnung von ca. 110 ha in eine gewerbliche Baufläche geändert werden würde.	gungen der Biotopqualität durch Immissionen der A7 wären massiv. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Beteiligung erfolgte in einem sehr frühzeitigen Stadium der Planung, um den Trägern öffentlicher Belange und Naturschutzverbänden und –vereinen die Möglichkeit zu geben, Hinweise auf grundsätzlich zu beachtende Belange im Planungsraum vorzutragen. Insofern war auch keine detaillierte Stellungnahme oder Folgenabschätzung abzugeben. <u>Die inhaltlichen Anregungen werden zur Kenntnis genommen und sollen in die weitere Bearbeitung der Landschaftsplanung teilweise einfließen.</u> Eine Konzentration von Aufwertungsmaßnahmen auf die Gewässerniederungen erscheint aus landschaftspflegerischer Sicht sinnvoll. Die Neuanlage von Knicks soll dort vorgesehen werden, wo sie als gliedernde Landschaftselemente ökologisch sinnvoll sind und das Landschaftsbild bereichern. Die Anlage eines autobahnbegleitenden Waldstreifens, wie er im Flächennutzungsplan 1990 dargestellt ist, ist nicht mehr Planungsziel der Stadt Neumünster, da sie mittlerweile als weder landschaftsgerecht noch umsetzbar beurteilt wird. Bereits im 2000 festgestellten Landschaftsplan ist diese Entwicklung daher nicht mehr vorgesehen. Auch in der Fortschreibung des Landschaftsplanes soll nicht auf diese Entwicklungsvorstellung zurückgegriffen werden. Der Vorschlag, eine gemeinsame Erörterung durchzuführen, wird im weiteren Verfahren zur Fortschreibung des Landschaftsplanes geprüft. <u>Das Bedenken gegen die Planung eines neuen Gewerbestandortes an der BAB wird zur Kenntnis genommen, kann jedoch nicht berücksichtigt werden.</u> In der Abwägung der Belange zwischen Naturschutz und Landschaftspflege einerseits und der Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Neumünster hat sich die Stadt Neumünster im Rahmen ihrer Planungshoheit grundsätzlich zugunsten einer Ausweisung gewerblich nutzbarer Bauflächen in dem betreffenden Bereich entschieden. Dies erfolgt insbesondere mit Hinsicht auf die Lage des Gebietes in unmittelbarer Nähe der Bundesautobahn A 7, die einerseits entscheidende Standortvorteile für die Ansiedlung großer und arbeitsplatzintensiver Logistikunterneh-



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
101	Als Verband für Umweltschutz machen wir geltend, dass ein derart massiver Eingriff in Natur und Landschaft sich mit den Zielen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Grunde genommen nicht vereinbaren lässt. Auch steht eine derartige Zerschneidung der Landschaft im Widerspruch zum Leitbild und zu den Leitlinien, wie sie im geltenden Landschaftsplan seit über 10 Jahren verankert sind, nämlich dem Bestreben nach einer umweltverträglichen und nachhaltigen Gesamtentwicklung, einer Weiterentwicklung des Landschaftsschutzgebietes (statt Verkleinerung) und nach gezielter Waldbildung an der A 7. Das für die weitere Bauleitplanung erforderliche Umweltgutachten wird näheren Aufschluss geben. Im Abwägungsprozess wird es dann darauf ankommen, welchen Stellenwert die Entscheidungsträger der Stadt den Belangen der Ökologie beimessen. <u>vhs-Sternwarte Neumünster, Hahnknüll 58, 24537 Neumünster - 19.01.2013</u> Betreff: Auswirkung der Beleuchtung des geplanten Industriegebiets Nord auf die vhs-Sternwarte Mit großem Interesse haben auch die Mitglieder der vhs-Sternwarte die Berichterstattung über die mögliche Ansiedelung der Firma XXX (<i>Name anonymisiert</i>) verfolgt. Die hier in Aussicht gestellten Arbeitsplätze sind auf jeden Fall von großer Wichtigkeit für die Wirtschaft unserer Stadt. Leider verfolgen wir die Pläne für die Weiterentwicklung des Industriegebietes Nord in direkter Nachbarschaft zur vhs-Sternwarte aber auch mit großer Sorge. Die größte Sternwarte Schleswig-Holsteins wurde vor über 40 Jahren bewusst am Hahnknüll angesiedelt, um dort einen dunklen Himmel fernab der Stadthelligkeit nutzen zu können. Dieser Himmel und die dort entstandenen Fotografien des Nachthimmels führten damals zu einem bundesweit hohen Bekanntheitsgrad unserer Einrichtung. Obwohl die Bevölkerung der Stadt in den letzten Jahrzehnten abgenommen hat, nahm die Helligkeit der Stadt im Süden der vhs-Sternwarte enorm zu. Astronomen können Stadtlucht bei Fotografien wohl in geringem Maße filtern, zur Anschaffung einer solchen Ausrüstung fehlte uns jedoch immer das nötige Geld. Mit Unterstützung des Fördervereins Sternwarte war es uns in den vergan-	men bietet, andererseits mit bestehenden Einschränkungen der Standortqualitäten für den Landschafts- und Naturschutz einhergeht. Die planbegleitend erstellten Fachuntersuchungen haben die Erkenntnis ergeben, dass diese Planung keine artenschutzrechtlich bedenklichen Auswirkungen mit sich führt. Auch nachhaltig negative klimatische Einflüsse sind unter den gegebenen Voraussetzungen nicht zu erwarten. Insofern stehen ihr aus dieser Sicht keine unüberwindbaren Planungshindernisse entgegen. Der mit der Planung einhergehende Eingriff in Boden, Natur und Landschaft kann darüber hinaus vollständig in unmittelbarem landschaftsräumlichen Zusammenhang erfolgen. Hierfür sind Flächen im Stadtteil Gartenstadt vorgesehen. Des weiteren ist darauf hinzuweisen, dass Gewerbeflächen in der erforderlichen Größe und mit der erforderlichen Anbindungsqualität, die für eine Ansiedlung von Logistikunternehmen geeignet wären, in den vorhandenen Gewerbe- und Industriegebieten nicht vorhanden sind und nicht durch Wiedernutzbarmachung von Gewerbebrachen etc. bereitgestellt werden können. Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gemäß § 1a BauGB ausgeglichen. Auf großräumiger Ebene, im Rahmen der Fortschreibung des Landschaftsplanes, werden für das nordwestliche Stadtgebiet Neumünsters darüber hinaus zusätzliche Entwicklungsziele und Maßnahmen definiert, die den Belangen von Natur und Landschaft dienen und zu einer potentiellen Aufwertung des Landschaftsraumes führen sollen. Anregungen aus der Öffentlichkeit fließen in die Fortschreibung des Landschaftsplanes ein, dies gilt auch für Anregungen der Naturfreunde Deutschlands. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die von der Sternwarte angesprochene Thematik der zunehmenden Helligkeit wurde im Rahmen eines gemeinsamen Abstimmungsgespräches ausführlich erörtert. Die Stadt Neumünster wird den Belangen der Sternwarte auf folgende Weise Rechnung tragen: 1. Verwendung von cut-off-Leuchten (Leuchten, die das Licht gezielt nur auf die zu beleuchtende Fläche richten und ein Abstrahlen in andere Richtungen durch entsprechende Abschirmblenden verhindern) im öffentlichen Raum, für den die Stadt Neumünster zuständig ist. Dies wird im Zuge der Erschließungsplanung umgesetzt. 2. Einfügen einer zusätzlichen Festsetzung in den Bebauungsplan, wonach Werbeanlagen blendfrei zu beleuchten sind 3. Regelung zur Verwendung von cut-off-Leuchten auf Privatgrundstücken in Grundstückskaufverträgen. Die Stadt Neumünster ist Eigentümer der weitaus überwiegenden Flächen im Plangebiet Die Stadt Neumünster wird darüber hinaus die übrigen Flächeneigentümer von den Belangen der Sternwarte in Kenntnis setzen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten darauf hinwirken, dass entsprechende Regelungen in die Kaufverträge aufgenommen werden.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	genen Jahren glücklicherweise möglich, die vhs-Sternwarte weiter auszubauen und eines der größten Teleskope Norddeutschlands unter der Kuppel zu installieren. Zudem konnte die vhs-Sternwarte zu einem astronomischen Bildungszentrum für regionale Schulen und Kindertagesstätten ausgebaut werden. Insgesamt wurden rund 1600 ehrenamtliche Arbeitsstunden in die Modernisierung der Einrichtung investiert. Volkshochschule, DRK, Handwerksbetriebe, Sparkasse und zahlreiche Privatspender haben uns bei unseren Bemühungen in beeindruckendem Maße unterstützt. Die Errichtung eines Industriegebietes in Sichtweite der vhs-Sternwarte wäre für unsere Einrichtung eine echte Katastrophe. Das dort benötigte Licht zur Ausleuchtung und Bewerbung des Gewerbegebietes würde nicht nur den bisher dunklen Himmel im Norden der vhs-Sternwarte aufhellen. Da diese Beleuchtung den Himmel auch in mehreren Kilometern Höhe noch aufhellt, würde der Himmel über der Sternwarte insgesamt so hell werden, dass eine Nutzung der Warte als Beobachtungsstation nur noch für Sonne, Mond und helle Planeten möglich ist. Beeindruckende Beobachtungen von Milchstraße, Gasnebeln und Galaxien werden dann auch mit dem großen Teleskop nicht mehr sinnvoll betrieben werden können. Aber auch die Ausstattung der vhs-Sternwarte mit modernen Kameras und Filtern würde das Problem nicht lösen. Ältere Natriumhochdruck- oder Quecksilberdampflampen haben nur in einem kleinen Bereich des Lichtspektrums gestrahlt. Diese schmalbandigen Lichtemissionen konnten in der Vergangenheit gefiltert werden. Heute werden zur Beleuchtung jedoch stromsparende LEDs installiert, die weiß erscheinen und im gesamten Lichtspektrum strahlen. Damit wird auch das Licht aus dem Weltall vollständig überstrahlt. Wir sind jedoch überzeugt, dass ein gut durchdachtes Beleuchtungskonzept für das Industriegebiet allzu großen Schaden von der vhs-Sternwarte abwenden könnte. Um unsere Einrichtung an Standort Hahnknüll sinnvoll weiter betreiben zu können, bitten wir Sie nun, unsere Vorschläge bei der Planung des Industriegebietes zu prüfen und zu berücksichtigen. Im Folgenden drei Vorschläge für die Planung des Industriegebiets-Nord: - Eine gegen den Himmel gerichtet Beleuchtung ist sehr ungünstig. Die Nutzung von „cut-off“ Leuchtkörpern (Bei diesen Leuchtkörpern ragen die Ränder der Abschirmung noch ein Stück über den Leuchtkörper hinweg und sorgen dafür, dass das abgestrahlte Licht nur gerichtet an die zu beleuchtende Stelle gelangt) macht es möglich, dass die erforderliche Beleuchtung erfolgt, aber eine sogenannte Lichtverschmutzung durch horizontal abgestrahltes Licht vermindert wird. - Es ist auch aus Energiespargründen wünschenswert und sinnvoll, die Beleuchtung von Werbeflächen nach 22:00 Uhr abzuschalten. - Eine weitere gute Möglichkeit ist die Abschaltung von störenden Lichtquellen auf Wunsch. Mit der Discothek Sky hatte die Sternwarte über Jahre eine Vereinbarung, dass die Lichtwerbung bei Anruf ausgeschaltet wurde. Astrofotografie war an der vhs-Sternwarte durch diese Regelung wieder möglich geworden. Ein solches, auch unter ökologischen Aspekten optimiertes, modernes Lichtkonzept für ein Industriegebiet könnte sicherlich auch bundesweit Vorbildcharakter haben.	



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
102	Die Vermeidung von Lichtverschmutzung bei gleichbleibend hohem Sicherheitsniveau ist ein Thema, mit dem Neumünster auch Werbung für sich machen kann. Uns ist sehr daran gelegen, an einer Lösung der Problematik auch konstruktiv im Rahmen von Gesprächen mitwirken zu dürfen und würden uns diesbezüglich über eine Einladung freuen. <u>Bürger der Gemeinde Krogaspe (Name und Adresse anonymisiert) - 29.01.2013</u> Zunächst möchte ich mich herzlich für Ihre freundlichen und informativen Erklärungen heute im Stadthaus bedanken, die Sie mir zum Verkehrsgutachten 3.2 gegeben haben. Schon mündlich hatte ich angeregt, den vorhandenen Fahrradweg an der K 1 (alte Rendsburger Straße) vom Stoverbergskamp bis zur geplanten Kreuzung am Aalbrooksweg, besser sogar bis zur Stadt-/Kreisgrenze, zu verlängern. Damit würde während der Bauphase dem erhöhten Lastkraftverkehr, dem späteren Ziel- und Quellverkehr, dem Verkehr durch die Beschäftigten (mit PKW und Fahrrad) und nicht zuletzt dem zu erwartenden Schleichwegsverkehr Rechnung getragen und einer Gefährdung von Fußgängern und Fahrradfahrern entgegengewirkt. Diese Anregung entspricht auch dem einhelligen Votum der Teilnehmer eines Bürgerabends in der Gemeinde Krogaspe vom 14.1.12. Wir hoffen auf wohlwollende Prüfung. Im Namen von Schülern und umweltschonenden Fahrradfahrern aus Krogaspe und vielen Radtouristen (Unterschrift)	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Der Ausbau eines straßenbegleitenden Radwegs wird auch von der Stadt Neumünster für sinnvoll gehalten und planerisch weiter verfolgt. Eine unmittelbare Notwendigkeit ergibt sich aus der vorliegenden Planung nicht, da angesichts der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens nicht von einer massiven Steigerung des motorisierten Verkehrsaufkommens auf der Rendsburger Straße auszugehen ist. Dennoch wird diese zum Anlass genommen, den Bau eines Radwegs verstärkt zu betreiben, zumal sich dieser auch in das vorgesehene öffentliche Wegenetz einfügen würde (angestrebte Verbindung von dem zukünftig verlegten Eichhofweg in Richtung Stoverseegen entlang der Ausgleichsfläche „Stovergraben“).
103	<u>Einwohnerin des Stadtteils Brachenfeld / Ruthenberg (Name und Adresse anonymisiert) - 29.01.2013</u> Als Eigentümerin des zu Wohnzwecken bebauten Grundstückes Rendsburger Straße XXX (Adresse anonymisiert) merke ich folgendes an: Zu der Grundsatzfrage „Sinn und Zweck des Bebauungsplanes Nr. 177“ werde ich hier nichts ausführen. Durch das Argument „Schaffung neuer Arbeitsplätze“ ist eine sachliche Diskussion von vorneherein zum Scheitern verurteilt. Ich halte jedoch eine Stellungnahme zu den Stichpunkten <u>Verkehrliche Auswirkungen - Schutzgut Mensch</u> zur „Schadensbegrenzung“ für unbedingt notwendig: Die Wohnbebauung Rendsburger Str. - südl. der Marie-Curie-Str. - ist geprägt durch beidseitige Wohnbebauung. Darauf wird in der Begründung der F-Plan-Änderung nicht eingegangen. Wurde dies vergessen? Die Behauptung (Ziff. 3.1 Begründung F-Plan-Änderung), dass die Lärmauswirkungen des durch die Planung induzierten Verkehrs auf die Wohnnutzung in der Umgebung kaum ins Gewicht fallen, sind damit nicht	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich jedoch aus den vorgetragenen Argumenten keine geänderte Einschätzung der künftigen Verkehrssituation.</u> Der Stellungnahme liegt das Interesse an einer Minderung der Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt der Rendsburger Straße zwischen Marie-Curie-Straße und Stoverweg zugrunde. An diesem Abschnitt befinden sich neben mehreren Gewerbebetrieben auch rd. 35 Grundstücke, die vorwiegend zu Wohnzwecken genutzt werden. Diese befinden sich z. T. in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne Nr. 67 „Gewerbegebiet Stover“ und Nr. 150 A „Ecke Rendsburger Straße / Stoverseegen“, die für die betreffende Bereiche als Art der baulichen Nutzung Mischgebiete



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
zutreffend! Die äußere Erschließung des Gewerbegebietes soll <u>auch</u> über die Rendsburger Str. erfolgen. Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung (S. 19 des Protokolls) wird zu dem Stichwort „verkehrsmäßige Zusatzbelastung“ ausgeführt, dass nicht mit einer wesentlichen Mehrbelastung der z. Zt. nur gering belasteten Rendsburger Str. zu rechnen ist. Wenn man jedoch die Begründungen zu dem o. a. Regelwerk aufmerksam liest, ergibt sich folgendes: Das Verkehrsaufkommen beträgt derzeit etwa 900 Fahrzeuge täglich (Ziff. 4.1 Begründung zum BPlan). Auch wenn davon ausgegangen wird, dass der zu erwartende LKW-Verkehr über <u>die neue Anschlussstelle an der L 328, die übrigens nicht in dem B-Plan enthalten ist</u>, zur A7 gelenkt wird, ist mit einer erheblichen Mehrbelastung durch Kfz.-Verkehr zu rechnen.	festsetzen. Weitere Grundstücke beidseits der Rendsburger Straße befinden sich in Bereichen, die nicht durch bestehende Bebauungspläne erfasst sind. Die Gebietsart ist nach § 34 Abs. 1 BauGB z. T. als Mischgebiet (östlich der Rendsburger Straße), in Teilbereichen westlich der Rendsburger Straße gegebenenfalls als Allgemeines Wohngebiet zu charakterisieren. Der Abstand des benannten Anbaubereiches der Rendsburger Straße zu den im Plangebiet vorgesehenen Bauflächen beträgt rd. 1,5 Kilometer. Direkte Immissionseinwirkungen aus dem Baugebiet auf diesen Bereich sind daher nicht zu erwarten. Auch bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass sich durch eine Zunahme der Verkehrsmengen auf dem betreffenden Abschnitt der Rendsburger Straße städtebaulich unverträgliche Verhältnisse für die hier befindlichen Nutzungen ergeben würden. Hierzu sind die folgenden Umstände zu berücksichtigen: Das Plangebiet erfährt durch die vorgesehene Zufahrt eine direkte Anbindung an die Landesstraße 328 und somit an das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz. Dieser Knotenpunkt wird - entgegen der dieser Stellungnahme zugrundeliegenden Annahme - zwar nicht von der Planzeichnung zur 35. Änderung des Flächennutzungsplanes, sehr wohl aber vom Bebauungsplan Nr. 177 räumlich und inhaltlich erfasst. Auf der Ebene des Flächennutzungsplanes ist die Landesstraße nicht in die Planzeichnung aufgenommen worden, da diese bereits ohnehin als überörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt ist und sich hier somit keine geänderte Darstellung ergeben hätte. Der Bebauungsplan hingegen setzt den vorgesehenen Ausbau des geplanten Knotenpunktes auf Höhe der vorhandenen östlichen BAB-Zufahrt verbindlich fest. Im Verkehrsgutachten wird der vorgesehene Ausbau als lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt detailliert beschrieben; entsprechende Abstimmungen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger, dem Landesbetrieb Verkehr und Straßenbau S.-H., Niederlassung Rendsburg, haben stattgefunden. Die Herstellung dieses Knotenpunktes im Zusammenhang mit der Erschließung des Baugebietes kann somit als gesichert gelten; sie ist zu dessen Funktionsfähigkeit auch unerlässlich. Das zu der Planung erstellte Verkehrsgutachten geht von der Annahme aus, dass die unmittelbare Anbindung des Gebietes an die L 328 sowie die BAB 7 rd. 95% der LKW-Verkehre und rd. 90% der PKW-Verkehre vom und zum Baugebiet aufnehmen wird. Nur ein geringfügiger Anteil von rd. 5 % LKW- und 10 % PKW-Verkehren wird über die Anbindung an die Rendsburger Straße zu- und abfließen. Die vom Verkehrsgutachten getroffene Annahme der überwiegenden Gebietserschließung über die direkte Zufahrt zur L 328 stützt sich auch auf die Tatsache, dass das Gebiet über die Landesstraße v.a. aufgrund Anbaufreiheit und der hier geltenden Geschwindigkeitsregelung deutlich schneller zu erreichen ist als über die Rendsburger Straße. Diese erlaubt in ihrem innerörtlichen Verlauf aufgrund ihrer Erschließungsfunktion und auch aufgrund von im Straßenraum parkenden Kfz keine hohen Fahrgeschwindigkeiten und stellt somit gegenüber der L 328 keine attraktive Alternativanbindung dar. Die Verkehrsbelastung auf der Rendsburger Straße ist im nördlichen Abschnitt derzeit mit etwa 900 Fahrzeugen täglich sehr gering; in ihrem südlichen Teil liegt sie nach den bisher vorliegenden Daten bei rd. 5.000 Kfz täglich. Dies sind allerdings Prognosewerte für das Jahr 2015, die im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung auf der Grundlage von mittlerweile über 10 Jahre alten Zählungen erstellt wurden. Aktuelle Zählungen ergeben eine Belas-



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Aus diesem Grunde erwarte ich, dass - In die B-Plan-Aufstellung die geplante Anschlussstelle an der L 328 einbezogen wird. - die Erschließung der B-Plan-Flächen über die neue Anschlussstelle erfolgt und - die Rendsburger Str. als „Schleichweg“ z.B. durch das Anlegen von Bauminseeln o.ä. so unattraktiv wie möglich gemacht wird. Nur dadurch können die Belastungen für das Schutzgut Mensch gemildert werden. Ich bitte, meine Stellungnahme in den Bauleitplänen zu berücksichtigen.	tung von nur etwa 3.800 Kfz täglich (Zählung durchgeführt von der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Neumünster am Donnerstag, den 07.03.2013). Ausgehend von einer etwa gleichmäßigen Verteilung des - wie oben dargestellt mit 5 bzw. 10% der Gesamt-Verkehrsmengen anzunehmenden Zu- und Abflusses aus dem Gebiet über die Anbindung Rendsburger Straße in östliche (Neumünster-Gartenstadt) und westliche (Krogaspe, Nortorf) Richtung ergeben sich selbst bei einer unterstellten saisonalen Vollausslastung des Plangebietes für den hier relevanten Abschnitt der Rendsburger Straße Mehrbelastungen von maximal rd. 50 PKW und 4 LKW in der Spitzenstunde. Diese Erhöhung ist angesichts der derzeitigen Bedeutung der Rendsburger Straße und ihrer Funktion als Kreisstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion als vertretbar anzusehen und führt auch nicht zu unzumutbaren Mehrbelastungen der anliegenden Wohngrundstücke. Hinzuweisen ist darauf, dass gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) für eine Verkehrsstärke von bis zu 400 Kfz in der Stunde – umgerechnet also rd. 5.000 Kfz/Tag - , noch der Typ „Wohnstraße“ empfohlen wird. Dieser dient der Erschließung unterschiedlicher Formen von Wohnbebauung wie Zeilenbebauung, Reihen und Einzelhäusern. Bei dem die Rendsburger Straße begleitenden Gebiet handelt es sich jedoch größtenteils um eine Gemengelage, deren Anbaubereich insgesamt zu einem etwa gleichen Anteil durch Gewerbe- wie durch Wohnnutzungen dominiert wird. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsbeziehungen aus dem Gewerbegebiet Stover in Richtung BAB 7 derzeit vollständig über die Rendsburger Straße / Stoverweg verlaufen, und dass sich diese Verkehrsbeziehungen bei Schaffung der neuen Anbindung an die L 328 und BAB 7 im Plangebiet künftig zu einem beträchtlichen Teil in diese Richtung verlagern werden. Hierdurch wird sich eine Entlastung des südlichen Abschnitts der Rendsburger Straße ergeben, an dem sich die benannten Wohngrundstücke befinden, so dass sich in der Summe kaum eine relevante Erhöhung der Verkehrsmengen ergeben wird. <u>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.</u> Die Anregung bezüglich einer Einbeziehung der Straßenanbindung an die L 328 in die Planzeichnung des Bebauungsplanes ist bereits berücksichtigt. Ausgehend von den oben ausgeführten Erwägungen, ist auch davon auszugehen, dass die Erschließung des Gebietes in der Hauptsache über diese Anbindung erfolgt und dass Maßnahmen zur Entlastung der Rendsburger Straße von Erschließungsverkehren nicht erforderlich sein werden. Es ist jedoch im Sinne einer langfristigen Kontrolle der Planungsauswirkungen (Monitoring) vorgesehen, die Verkehrsentwicklung im weiteren Umfeld des Plangebietes zu beobachten und im Bedarfsfall Maßnahmen zur Eindämmung unverträglicher verkehrlicher Auswirkungen zu treffen. Hierzu können auch Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung oder gar Durchgangssperrung von Straßenzügen gehören, sofern sich diese als erforderlich erweisen sollten.
104	<u>Zwei Einwohner des Stadtteils Einfeld (Name und Adresse anonymisiert) - 31.01.2013</u> Folgende Stellungnahme geben wir ab:	



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
- Mit Befremden nehmen wir zur Kenntnis, dass das bislang in der Öffentlichkeit diskutierte <u>Gewerbegebiet</u> überwiegend als <u>Industriegebiet</u> festgesetzt wird mit weitreichenderen Beeinträchtigungen für Mensch und Natur (Lärmbelastungen, Umweltverschmutzung). Insbesondere ist bei <u>Industrie</u>flächen ein um 5 dB(A) höherer Lärmpegel / Annahmewert von tags 70 dB(A) und nachts 70 dB(A) zulässig als bei <u>Gewerbe</u>flächen von tags 65 dB(A) und nachts 50 dB(A). Bei der Planung (Bebauungsplan 177 und 177 B) handelt es sich mit 110 ha um den größten Landschaftsverbrauch in Neumünster und den schwerwiegendsten Eingriff in die Kulturlandschaft „Landschaftsschutzgebiet Stadtrand Neumünster“ einschließlich Beseitigung aller Knicks anstatt die überplanten, unbebauten Flächen im Industriegebiet Süd zu nutzen. - Sämtliche GI-Flächen (Industrie) sind in GE-Flächen (Gewerbe) zu ändern. Das bedeutet u. a. eine Lärm-minderung von 5 dB(A) jeweils tags und nachts besonders wegen der vorherrschenden Winde aus Westen, Nord- und Südwesten auf die betroffene Wohnbebauung von Einfeld und der Gartenstadt. - Die Bauhöhe ist von 20 m auf 10 m und diejenige von 12 m auf 8 m zu reduzieren. - Die Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszonen sind von GI-Fläche und GE-Fläche in Grünfläche zu ändern (Anlegung von Knicks). - An den Planstraße A und B und an der jeweiligen gegenüberliegenden Straßenseite, d. h. auf beiden Seiten, Bäume festzusetzen und die im Plan dargestellten Bäume sind im jeweiligen Zwischenraum durch einen zusätzlichen Baum zu ergänzen (alleeartige Wirkung).	<u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Das Plangebiet ist für eine gewerbliche Nutzung aufgrund seiner hervorragenden verkehrlichen Erschließung gut geeignet. Für eine Festsetzung als Industriegebiet ist es zudem aufgrund großer Abstände zu umgebenden schutzbedürftigen Nutzungen (mindestens 1.000 m zur nächsten geschlossenen Wohnbebauung) besonderes geeignet. Dies führte dazu, in der Gesamtabwägung die Belange von Natur und Landschaft zugunsten einer baulichen Entwicklung zurückzustellen. Hinzuweisen ist darauf, dass der gesamte Geltungsbereich der FNP-Änderung zwar 110 ha umfasst, davon sind jedoch nur etwa 60 ha Bauflächen. Die Aussage, es würden 110 ha Landschaft verbraucht, ist daher nicht zutreffend. Möglichen Emissionsbelastungen durch Lärm und Schadstoffen wurde durch entsprechende Festsetzungen Rechnung getragen. Zum einen wurde eine Festsetzung entsprechend des „Abstandserlasses Nordrhein-Westfalen“ vorgenommen. Dieser ordnet industrielle bzw. gewerbliche Betriebe bestimmten Abstandsklassen zu. Daraus ergeben sich Mindestabstände, die zu den jeweils nächst gelegenen Wohngebieten einzuhalten sind. Zum anderen wurde eine Lärmkontingentierung festgesetzt, die sicherstellt, dass sich die zukünftigen Lärmbelastungen im Rahmen der einschlägigen Richtwerte für Wohngebiete bzw. Mischgebiete (TA Lärm) bewegen. Das Industriegebiet Süd ist aufgrund der autobahnfernen Lage gerade für Logistikbetriebe deutlich weniger geeignet, dies wird auch an der geringen Nachfrage deutlich. Zudem sind Flächen mit der benötigten Größe und dem benötigten Zuschnitt dort nicht verfügbar. Für die Entwicklungsfläche Nord besteht hingegen ein erhebliches Ansiedlungsinteresse. Dies bestätigt wiederum die besondere Eignung dieser Fläche. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> siehe oben <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die Bauhöhen von 20 m im nördlichen bzw. 12 m im südlichen Plangebiet sind für die vorgesehene gewerbliche und industrielle Nutzung erforderlich. Sie bleiben unterhalb der Baumwipfelhöhe und werden angesichts der bestehenden Vorbelastung des Landschaftsbildes durch Verkehrsstrassen (A7, L 328) als vertretbar eingestuft. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die Anlage eines Knicks unmittelbar an der BAB 7 ist aufgrund der massiven Geräuscheinwirkungen nicht sinnvoll. Es wäre fraglich, welchen ökologischen Zweck ein solcher Knick zwischen Autobahn und Gewerbegebiet erfüllen könnte. Es bestünde kaum Vernetzung mit anderen Biotopen, die Beeinträchtigungen der Biotopqualität durch Immissionen der A7 wären massiv. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Der Abstand zwischen den festgesetzten Bäumen ergibt sich aus dem Flächenbedarf für LKW-Parkplätze, die zwischen den Baumscheiben angelegt werden sollen. Er kann deshalb nicht verringert werden. Zudem dürfen Baum-



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	- Der Eichhofweg ist für den öffentlichen Verkehr zu sperren und nur für den landwirtschaftlichen und Radfahrerverkehr freizuhalten (Bindungswirkung für die Ordnungsbehörde). - Die Kreuzung der Planstraße A mit der BAB-Zu- und Abfahrt ist durch einen Kreisel zu ersetzen. - Wie wird die großflächige Versiegelung der Bauflächen einschließlich Bodenauffüllung ohne Folge für den bestehenden hohen Grundwasserspiegel in der Gartenstadt erfolgen? Wir bitten um Ergänzung der entsprechenden Unterlagen. - Es fehlt die Festlegung der Route für den Lkw-Verkehr (Baustellen, Bodenauffüllung, Bodenaustausch).	pflanzungen das Lichtraumprofil für LKW nicht einschränken. Eine beidseitige Baumpflanzung scheidet aus, da die Straßenbäume bei Pflanzung innerhalb der für die Entwässerungsgräben unmittelbar am Fahrbahn- bzw. Parkplatzrand vorgesehen werden müssten. Hier ist jedoch – gerade angesichts des großen LKW-Anteils an dem hier zu erwartenden Verkehrsaufkommen - kein ausreichendes Lichtraumprofil vorhanden, so dass kaum ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten für großkronige Baumpflanzungen bestünden. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Der Eichhofweg soll zukünftig nur noch dem Anliegerverkehr (Landwirtschaft) sowie Fußgängern und Radfahrern dienen <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die Gestaltung der Anbindung des Gewebegebiets an die L 328 bzw. die A7 als Kreisverkehr war ursprünglich vorgesehen und ist geprüft worden. Allerdings hat sich herausgestellt, dass der Kreisverkehr keine ausreichende Leistungsfähigkeit besitzt. Grund dafür ist insbesondere, dass die Belastungen der einzelnen Knotenpunktarme tageszeitabhängig sehr unterschiedlich sein können. Ein Knoten mit LSA-Anlage bietet die Möglichkeit, hierauf flexibel reagieren zu können, indem einzelne Ströme bevorzugt abgeleitet werden. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Boden- und Grundwasserverhältnisse im Gebiet sind bekannt und wurden bereits mehrfach untersucht, da das Gebiet seit einigen Jahrzehnten im Fokus diverser Planungsüberlegungen steht. Derzeit werden weitere aktuelle Untersuchungen erarbeitet, die zu einer Konkretisierung des bereits in wesentlichen Zügen vorliegenden Entwässerungskonzeptes beitragen sollen. Der zuständige Wasser- und Bodenverband Obere Aalbek sowie die untere Wasserbehörde der Stadt Neumünster sind intensiv an der Planung beteiligt worden. Ergebnis der Untersuchungen ist, dass eine lokale Versickerung auf den Grundstücken über Muldensysteme erfolgen kann. Dies setzt voraus, das Gelände im Verhältnis zur natürlich anstehenden Geländeoberfläche um mindestens 50 cm aufzuheben. Auf den ca. 40 ha umfassenden Bauflächen des B-Planes Nr. 177 sind naturgemäß örtlich unterschiedliche Grundwasserstände anzutreffen, in Abhängigkeit davon können auch stärkere Aufhöhungen erforderlich werden. Veränderungen des Grundwasserspiegels infolge der Aufhöhungen sind nicht zu erwarten. Den ansiedlungsinteressierten Unternehmen werden die vorhandenen Aussagen zu Boden und Grundwasser zur Verfügung gestellt; darüber hinaus werden von einem Ingenieurbüro Hinweise zur Handhabung der vorgesehenen Regenwasserversickerung erarbeitet, die den Grundstückserwerbern an die Hand gegeben werden sollen. Die Kosten für die Herstellung der Entwässerungsanlagen auf den Baugrundstücken sind von den jeweiligen Grundstückserwerbern zu übernehmen. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Aufnahme verbindlicher Festsetzungen zur Führung



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	- Die Bilanz der Stadt von <u>Ausgaben</u> für Planungs- / Gutachterkosten sowie Infrastrukturmaßnahmen zu <u>Einnahmen</u> aus Grundstücksverkauf, Gewerbesteuer, Lohnsteueranteil etc. ist in der Begründung zu spezifizieren (Kosten-Nutzen-Analyse). - Abschließend können wir uns des Eindrucks nicht erwehren, dass es sich bei den vorliegenden Plänen um eine überzogene Planung handelt, die vornehmlich den Wünschen des Unternehmens XXX (<i>Name anonymisiert</i>) Rechnung tragen soll. In diesem Zusammenhang erinnern wir an den Werbemittelvertrieb XXX (<i>Name anonymisiert</i>) im Industriegebiet Süd, der nach einigen Jahren aufgegeben wurde.	von Baustellenverkehren in den Bebauungsplan ist mangels Rechtsgrundlage nicht möglich. Dessen ungeachtet soll ein Konzept zur Lenkung dieser Verkehre erstellt werden, welches jedoch letztlich auch vom Baufortschritt bei der Erstellung der Anbindung des Gebiets an die L 328 abhängig ist. Zur Herstellung dieser Anbindung wird in jedem Falle eine Inanspruchnahme der Rendsburger Straße für den Baustellenverkehr erforderlich werden. Diese Funktion kann und soll die Rendsburger Straße in ihrer Eigenschaft als Kreisstraße jedoch auch übernehmen. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Eine detaillierte Rentabilitätsbetrachtung unter Einstellung von Kaufpreiserwartungen für die Grundstücksflächen ist nicht Bestandteil der städtebaulichen Planung. Die Kaufpreisgestaltung soll kostendeckend erfolgen. Weitere die Gesamtbilanz beeinflussende Aspekte wie Gewerbe- oder Lohnsteueraufkommen können nicht bestimmt werden ohne Kenntnis der sich ansiedelnden Betriebe. Solche Berechnungen bleiben daher im derzeitigen Planungsstadium hypothetisch. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Dieser Eindruck ist unzutreffend. Es gibt Flächennachfragen verschiedenster Firmen. Die Stadt Neumünster möchte allerdings auch die Chancen wahren, die sich aus möglichen positiven Standortentscheidungen von großen ansiedlungsinteressierten Unternehmen ergeben. Hinzuweisen ist auf die in Neumünster nach wie vor überdurchschnittlich hohe Arbeitslosenquote, die dem Belang der Schaffung von Arbeitsplätzen einen besonderen Stellenwert verleiht.
105	<u>Landwirt aus dem Stadtteil Gartenstadt. Anlieger der Rendsburger Straße (Name und Adresse anonymisiert) - 01.02.2013</u> Die Planungen für die Ansiedlung von Gewerbeflächen an der Rendsburger Straße zeigen sich nun doch weitläufiger und großräumiger als ursprünglich angedacht und uns vor ca. 5 Jahren im Rahmen eines Landverkaufes vorgestellt. Die neuen Ansiedlungspläne von Gewerbe haben sehr viel größere Auswirkungen auf unseren landwirtschaftlichen Betrieb als bisher angenommen und von Seiten der Stadt kommuniziert. Wir möchten, dass folgende Punkte zur Kenntnis genommen werden und in weiteren Planungen Berücksichtigung finden: 1. Das Verkehrsaufkommen wird durch den Güter- und Berufsverkehr rapide ansteigen, so dass es schwierig wird, den Betrieb unseres Hofes störungsfrei aufrecht erhalten zu können. Besonders in Erntezeiten ist der reibungslose Ablauf nicht mehr möglich. Der finanzielle Aufwand erhöht sich erheblich, wenn der Verkehr in diesen Zeiten die landwirtschaftlichen Fahrzeuge und Maschinen behindert. In der Vergangenheit, als die Rendsburger Straße eine Europastraße war, ereigneten sich einige schwere, teilweise tödliche Unfälle, insbesondere mit Lastkraftwagenbeteiligung. Es ist keinesfalls möglich, die Rendsburger Straße als einen Hauptzufahrtsweg in Betracht zu ziehen!	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Das Verkehrsaufkommen des Gebiets wird im Wesentlichen über die L 328 abgewickelt. Diese ist als anbaufreie Hauptverkehrsstraße für die Aufnahme entsprechender Verkehre ausgelegt. Die Rendsburger Straße hat für die Erschließung des Gebiets hingegen eine untergeordnete Bedeutung und wird auch zukünftig kein besonders hohes Verkehrsaufkommen aufweisen. Konflikte mit landwirtschaftlichem Verkehr sind nicht zu erwarten.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	2. Sollte im Rahmen eines erhöhten Verkehrsaufkommens in Betracht gezogen werden, einen Radweg entlang der Rendsburger Straße anzulegen, ist dies eine notwendige Maßnahme im Rahmen des Gewerbegebietes! Die entstehenden Kosten können nicht von ansässigen Bürgern getragen werden! Außerdem müsste ein entsprechender Radweg auf der gegenüberliegenden Seite unseres Hofes angelegt werden, um die Aus- und Einfahrten unseres Betriebes nicht zusätzlich zu blockieren. 3. Bei Umverlegung des Eichhofweges ist eine geteerte Straßendecke unabdingbar, da die angrenzenden Ackerflächen von mehreren landwirtschaftlichen Betrieben unterhalten werden und in beiden Richtungen von schweren landwirtschaftlichen Maschinen befahren werden muss. Dieser beidseitige Verkehr muss vor allen Dingen bei der Breite des Ausbaus berücksichtigt werden! 4. Im Rahmen der Entwässerung weisen wir darauf hin, dass das Wasser aus dem neu erschlossenen Gewerbegebiet nicht über den Stovergraben abgeleitet werden kann. Die Grundwasserspiegel sind in dieser Region höher als in umliegenden. Zudem kann das Wasser auf der Fläche des geplanten Gewerbegebietes nicht versickern! Das Wasser müsste in den Aalbek abgeleitet werden. 5. Es ist geplant den Flächennutzungsplan zu ändern. Auch für das Gebiet südlich der Rendsburger Straße. Da diese Flächen noch nicht im Eigentum der Stadt sind und zum größten Teil unsere Flächen davon betroffen sind, ergeben sich für uns ganz neue rechtliche Gegebenheiten. Diese können evtl. Auswirkungen auf unser Eigentum haben, z.B. eine Enteignung beim geplanten Gleisanschluss?!	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Der Ausbau eines straßenbegleitenden Radwegs wird von der Stadt Neumünster für sinnvoll gehalten und planerisch weiter verfolgt. Eine unmittelbare Notwendigkeit ergibt sich aus der vorliegenden Planung nicht, da nicht von einer massiven Steigerung des motorisierten Verkehrsaufkommens auf der Rendsburger Straße auszugehen ist. Die Kostenträgerschaft für Straßenausbaumaßnahmen ist im Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein (KAG) abschließend geregelt. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Der verlegte Eichhofweg soll einen den Bedürfnissen des landwirtschaftlichen Verkehrs angemessenen Ausbau erhalten. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Boden- und Grundwasserverhältnisse im Gebiet sind bekannt und wurden bereits mehrfach untersucht, da das Gebiet seit einigen Jahrzehnten im Fokus diverser Planungsüberlegungen steht. Derzeit werden weitere aktuelle Untersuchungen erarbeitet, die zu einer Konkretisierung des bereits in wesentlichen Zügen vorliegenden Entwässerungskonzeptes beitragen sollen. Der zuständige Wasser- und Bodenverband Obere Aalbek sowie die untere Wasserbehörde der Stadt Neumünster sind intensiv an der Planung beteiligt worden. Ergebnis der Untersuchungen ist, dass eine lokale Versickerung auf den Grundstücken über Muldensysteme erfolgen kann. Eine Ableitung in den Stovergraben ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Eine lokale Versickerung setzt voraus, das Gelände im Verhältnis zur natürlich anstehenden Geländeoberfläche um mindestens 50 cm aufzuheben. Auf den ca. 40 ha umfassenden Bauflächen des B-Planes Nr. 177 sind naturgemäß örtlich unterschiedliche Grundwasserstände anzutreffen, in Abhängigkeit davon können auch stärkere Aufhöhungen erforderlich werden. Den ansiedlungsinteressierten Unternehmen werden die vorhandenen Aussagen zu Boden und Grundwasser zur Verfügung gestellt; darüber hinaus werden von einem Ingenieurbüro Hinweise zur Handhabung der vorgesehenen Regenwasserversickerung erarbeitet, die den Grundstückserwerbern an die Hand gegeben werden sollen. Die Kosten für die Herstellung der Entwässerungsanlagen auf den Baugrundstücken sind von den jeweiligen Grundstückserwerbern zu übernehmen. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Eine FNP-Darstellung nur für die Stadt verbindlich, nicht für den einzelnen Bürger. Eine Flächennutzungsplandarstellung bietet daher auch keine Rechtsgrundlage für eine Grundstücksenteignung. Rechtliche Auswirkungen für den Eigentümer ergeben sich erst bei Aufstellung eines Bebauungsplans für die betreffenden Flächen.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	6. Zur Tierpopulation auf unseren bewirtschafteten Flächen möchten wir auf die artenschutzfachliche Prüfung des Büros BioConsult und zusätzlich auf das Rebhuhn hinweisen, welches sich hinter unserem Hof angesiedelt hat.	Wenn in einem Bebauungsplan Flächen mit öffentlicher Zweckbestimmung festgesetzt werden (z.B. öffentliche Verkehrsflächen), sind Enteignungen grundsätzlich möglich. Die Umsetzung der Planungsziele für den südlich der Rendsburger Straße gelegenen Bereich soll jedoch im Einvernehmen mit den betroffenen Grundstückseigentümern erfolgen. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Das Rebhuhn wurde auch im Rahmen der Revierkartierung 2012 in der Erweiterungsfläche Süd mit einem Brutpaar festgestellt und in der Eingriffsbewertung entsprechend berücksichtigt. Die Hofstelle, bei der sich das hier gemeldete Revier befindet, liegt außerhalb des Erfassungsraumes der Kartierungsarbeiten. Das Rebhuhn zählt zu den schwer erfassbaren Arten, eine exakte Bestandskartierung ist nur mit aufwändigen Erfassungsmethoden (z. B. abendlicher Einsatz einer Klangattrappe) möglich. Bei den vorgelegten Bestandsbewertungen und der artenschutzrechtlichen Prüfung wird daher ein Erfassungsfehler von vornherein mit einbezogen, der resultierende angenommene Bestand ist für das gesamte Eingriffsgebiet mit etwa 2 bis 3 Brutpaaren anzusetzen. Sowohl das gemeldete Revier als auch weitere mögliche nicht entdeckte Reviere sind damit über die Bestandseinschätzung indirekt berücksichtigt worden. Die geplanten Kompensationsmaßnahmen werden insgesamt zu einer deutlichen Aufwertung der Brut- und Nahrungshabitate der im Eingriffsraum siedelnden Rebhuhn-Brutpaare führen, dies schließt auch die nicht entdeckten Brutpaare und insbesondere das gemeldete Brutrevier in unmittelbarer Nähe zu den Ausgleichsflächen ein. Die Revier-Meldung hat damit zwar keinen unmittelbaren Einfluss auf die Untersuchungsergebnisse und Eingriffsbewertungen, es ist jedoch hervorzuheben, dass die Beobachtung eine wichtige Information für die Planung und Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen liefert und daher bei der Umsetzung auf den vorgesehenen Flächen entsprechend zu berücksichtigen ist.
106	7. Zu guter letzt ist für uns auch entscheidend, welche Firmen in benanntem Gebiet angesiedelt werden. Firmen oder Gewerbe, die umweltbelastend arbeiten bzw. deren Produktionsbedingungen zu Belastungen für umliegenden Land führen können, sind für uns nicht akzeptabel, da wir mit unserem Milchviehbetrieb ein Lebensmittel herstellen, das sehr empfindlich auf ökologische Veränderungen reagiert. Wir hoffen, dass zu den von uns benannten Punkten Stellung bezogen wird und diese in die Planungen der Stadt miteinbezogen werden. Wir hoffen, dass wir frühzeitiger als bisher in die weiteren Planungen einbezogen werden und offen darüber kommuniziert wird. <u>Drei Einwohner des Stadtteils Gartenstadt, Anlieger der Rendsburger Straße (Name und Adresse anonymisiert) - 01.02.2013</u> Zur 35. Änderung des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes Nr. 177 - Entwicklungsfläche Nord / A 7 - nehmen wir wie folgt Stellung: Der Bebauungsplan Nr. 177 umfasst in seiner südlichen Ausdehnung den Bebauungsplan Nr. 177 b. Die Grundstücke, die die Planfläche B-Plan Nr. 177 b	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Planung kann keine Aussagen über die konkret anzusiedelnden Betriebe treffen. Umweltbelastungen können bei Einhaltung der Planregelungen sowie der einschlägigen Bestimmungen des Bauordnungs- und Immissionsschutzrechts jedoch ausgeschlossen werden. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Aussagen zu einer fehlenden Verkaufsbereitschaft zum



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
umfassen, befinden sich nicht im städtischen Eigentum, so dass aufgrund der Unverkäuflichkeit dieser Grundstücke - ausgesprochen durch die Eigentümer - dieser Teil für einen undefinierbaren Zeitraum entfällt. Daher fordern wir, den Bebauungsplan Nr. 177 b aus dem Flächennutzungsplan bzw. Bebauungsplan herauszunehmen. Wir fordern außerdem, das anfallende Oberflächenwasser nicht ausschließlich durch eine aufgeschüttete Sandschicht versickern zu lassen, sondern eine Rückführung des Oberflächenwassers in den Aalbek zu gewährleisten. Bei Nichtbeachtung kann es dazu führen, dass die neu erbauten Gewerbegebäude innerhalb kürzester Zeit „nasse Füße“ bekommen, da das anfallende Wasser nicht durch die verschiedenen Erdschichten hindurch sickern kann (dazu der Einwand und Erklärung des Anwohners Herrn XXX - <i>Name anonymisiert</i> - bei der Stadtteilbeiratssitzung Gartenstadt am 23.01.2013). Die Rendsburger Straße wird seit Errichtung des vorhandenen Gewerbegebietes in der Haberstraße deutlich stärker durch Schwerlastverkehr belastet. Daher fordern wir eine direkte Anbindung des bestehenden Gewerbegebietes Haberstraße an die L 328 (Autobahnzubringer). Dadurch würde der derzeitige Schwerlastverkehr in der Rendsburger Straße deutlich reduziert.	gegenwärtigen Zeitpunkt sind Momentaufnahmen. Sie sind nicht geeignet, die FNP-Darstellung in Frage zu stellen, zumal diese auf Grundlage städtebaulicher Erwägungen getroffen wird. Ob Verkaufsbereitschaft besteht, wird sich dann zeigen, wenn ein Verkauf tatsächlich ansteht, zumal sich Lebensumstände der Grundstückseigentümer, die in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle spielen, bis dahin geändert haben können. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die Boden- und Grundwasserverhältnisse im Gebiet sind bekannt und wurden bereits mehrfach untersucht, da das Gebiet seit einigen Jahrzehnten im Fokus diverser Planungsüberlegungen steht. Derzeit werden weitere aktuelle Untersuchungen erarbeitet, die zu einer Konkretisierung des bereits in wesentlichen Zügen vorliegenden Entwässerungskonzeptes beitragen sollen. Der zuständige Wasser- und Bodenverband Obere Aalbek sowie die untere Wasserbehörde der Stadt Neumünster sind intensiv an der Planung beteiligt worden. Ergebnis der Untersuchungen ist, dass eine lokale Versickerung auf den Grundstücken über Muldensysteme erfolgen kann. Die anstehenden Böden sind für eine Versickerung grundsätzlich gut geeignet. Eine Ableitung in die Aalbek ist nicht vorgesehen und auch nicht erforderlich. Wegen der hohen Grundwasserstände setzt eine Versickerung voraus, das Gelände im Verhältnis zur natürlich anstehenden Geländeoberfläche um mindestens 50 cm aufzuheben. Auf den ca. 40 ha umfassenden Bauflächen des B-Planes Nr. 177 sind naturgemäß örtlich unterschiedliche Grundwasserstände anzutreffen, in Abhängigkeit davon können auch stärkere Aufhöhungen erforderlich werden. Den ansiedlungsinteressierten Unternehmen werden die vorhandenen Aussagen zu Boden und Grundwasser zur Verfügung gestellt; darüber hinaus werden von einem Ingenieurbüro Hinweise zur Handhabung der vorgesehenen Regenwasserversickerung erarbeitet, die den Grundstückserwerbern an die Hand gegeben werden sollen. Die Kosten für die Herstellung der Entwässerungsanlagen auf den Baugrundstücken sind von den jeweiligen Grundstückserwerbern zu übernehmen. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die Planung löst absehbar keinen Bedarf aus, eine weitere Anbindung an den anbaufreien Abschnitt der L 328 herzustellen. Daher ist eine solche Anbindung aus Sicht des zuständigen Landesbetriebes für Bauen und Verkehr auch derzeit nicht genehmigungsfähig. Wenn das Plangebiet südlich der Rendsburger Straße entwickelt wird, ist diese Frage erneut zu untersuchen. Die Belastung der Rendsburger Straße entspricht ihrer Funktion als Kreisstraße und ihrem Ausbauzustand. Die Verkehrsmengen sind im nördlichen Abschnitt derzeit mit etwa 900 Fahrzeugen täglich sehr gering; im südlichen Teil liegen sie nach den bisher vorliegenden Daten bei rd. 5.000 Kfz täglich. Dies sind allerdings Prognosewerte für das Jahr 2015, die im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung auf der Grundlage von mittlerweile über 10 Jahre alten Zählungen erstellt wurden. Aktuelle Zählungen ergeben eine Belastung von nur etwa 3.800 Kfz täglich (Zählung durchgeführt von der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Neumünster am Donnerstag, den 07.03.2013). Die Verkehrsbelastung auf der Rendsburger Straße wird



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Darüber hinaus fordern wir, den Baustellenverkehr direkt vom Autobahnzubringer ableiten zu lassen, um die Rendsburger Straße durch den Bauverkehr nicht noch zusätzlich zum bestehenden Schwerlastverkehr zu belasten. Sollte die Rendsburger Straße als Erschließungsstraße für das neue Gewerbegebiet genutzt werden, fordern wir mit besonderem Nachdruck, dass die Anwohner nicht mit evtl. anfallenden Kosten für Sanierungsmaßnahmen oder Umbauten der Rendsburger Straße belastet werden. Der jetzige Zustand der Straße ist nicht zu beanstanden. Wir sind nicht bereit, evtl. Kosten für eine Reparatur zu tragen. Auch fordern wir die Aufstellung eines Baustellenverkehrskonzeptes zum B-Plan <u>vor</u> Baubeginn. Außerdem weisen wir darauf hin, dass die A 7 von HH-Othmarschen bis zum Bordesholmer Dreieck sechsspurig ausgebaut werden soll. Lt. neuesten Pressekommentaren werden für den Ausbau ca. 10 Jahre veranschlagt. Es stellt sich die Frage, wo dieser Ausbau beginnen soll, denn ansonsten hätte es zur Folge, dass der Anschluss des B-Plan Nr. 177 an die A 7 erst gebaut werden kann, wenn die jeweils dritten Spuren gebaut worden sind (Wann wird das sein? Kosten bei provisorischer Anlegung, Wiederabriss und endgültiger Anlegung des Anschlusses nach 6-spurigem Ausbau der A 7? Ggf. Verdopplung oder Verdreifachung der Kosten?!) Wir fordern die Abwasserdruckleitung entlang der A 7 zur Freesenburg (Klärwerk), da die derzeit vorhandene Abwasserleitung, von Krogaspe kommend in Richtung Neumünster, das Abwasser nicht genügend abführt, so dass es zu starken Geruchsbelästigungen für uns Anwohner in der Rendsburger Str. kommt. Wir möchten darauf hinweisen, dass mit der Natur nicht leichtfertig umgegangen werden sollte. Auch wenn der Umweltbericht nur angeblich geringe Belastungen bzw. Einschränkungen für die Tiere und Pflanzen bestätigt, möchten wir dennoch erwähnen, dass Störche, die seit vielen Jahren am Stover und in Krogaspe ansässig sind, sowie Graureiher die Wiesen aufgrund ihrer Feuchte als Nahrungsquelle nutzen. In dem Umweltbericht ist davon nichts geschrieben.	sich durch die Planung nicht in einem Maße erhöhen, dass Konflikte zu erwarten sind. Es kann vielmehr mit einer Entlastung des südlichen Straßenabschnitts von LKW-Verkehren aus dem Gewerbegebiet Stover gerechnet werden, da diese z. T. über die neu geschaffene Anbindung durch das Plangebiet in Richtung BAB abfließen können. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt</u> Die Aufnahme verbindlicher Festsetzungen zur Führung von Baustellenverkehren in den Bebauungsplan ist mangels Rechtsgrundlage nicht möglich. Dessen ungeachtet soll ein Konzept zur Lenkung dieser Verkehre erstellt werden, welches jedoch letztlich auch vom Baufortschritt bei der Erstellung der Anbindung des Gebietes an die L 328 abhängig ist. Zur Herstellung dieser Anbindung wird in jedem Falle eine Inanspruchnahme der Rendsburger Straße für den Baustellenverkehr erforderlich werden. Diese Funktion kann und soll die Rendsburger Straße in ihrer Eigenschaft als Kreisstraße jedoch auch übernehmen. Die Kostenträgerschaft für Straßenreparatur- und -ausbaumaßnahmen ist im Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein (KAG) abschließend geregelt. Hiernach sind für eine Ausbesserung von Straßenschäden im Zuge von Bauarbeiten keine Anliegerbeiträge zu erheben. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Der Ausbau der A7 ist bei Planung bereits berücksichtigt. Die Baumaßnahmen im Gebiet und der Umbau des Anschlusses an die A7 können zeitlich unabhängig von Ausbau erfolgen. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Der Bau der SW-Druckrohrleitung ist Bestandteil des Erschließungskonzeptes für das Plangebiet. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass das Bewertungsergebnis „geringe Belastungen bzw. Einschränkungen für Tiere und Pflanzen“ nicht mit einem leichtfertigen Umgang mit der Natur gleichzusetzen ist. Die getroffenen Einstufungen sind das Ergebnis aus aufwändigen Untersuchungen und sorgsamem Abwägen der zu erwartenden Auswirkungen. Diese beziehen sich zudem nur auf das Areal des Eingriffsgebiets incl. möglicher Wirkräume in der Umgebung. Bei den Untersuchungen wurden durchaus auch hochwertige Lebensräume festgestellt und entsprechend bewertet, diese werden jedoch entweder erhalten (z. B. Altholzbestand Eichhof) oder sind an anderer Stelle ersetzbar, im vorliegenden Fall sogar mit einer Aufwertung gegenüber dem Ist-Zustand. Es ist bekannt, dass die Niederungsbereiche und Feuchtwiesen im Bereich des nordwestlichen Stadtgebiets von Weißstörchen und Graureihern aufgesucht werden. Dies



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Daher fordern wir abschließend mit besonderem Nachdruck, nicht dem erstbesten Unternehmen zuzusagen, denn es soll ja, lt. Aussage der Stadt, eine Vielzahl von Nachfragen für den Standort Neumünster Nord geben. Zudem sollte man Neumünster nicht wider besseren Wissens seitens einzelner Angestellter und Beamter der Stadt sowie zwielichtiger Consulting-Unternehmen zu einem der Logistikstandorte der Zukunft emporheben, der die Stadt leider nicht ist und auch leider nie werden wird. Weiterhin sollte man nicht zu in Überplanungswahn des gesamten Stadtgebietes übergehen, durch den die schönsten Ecken Neumünsters an Attraktivität verlieren würden. Denn wer will schon in einer Stadt wohnen, die außer Industrie und Gewerbe nichts anderes zu bieten hat?!	betrifft jedoch nicht bzw. nur sehr eingeschränkt die Eingriffsflächen, auf die sich die vorgelegten Untersuchungen beziehen. Beide Arten sind somit von dem Eingriff nicht direkt betroffen, sie profitieren jedoch von den geplanten Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des Stovers. Die beschriebenen Vorkommen von Blindschleiche und weiteren Eidechsenarten im Bereich des Bahndamms sind aufgrund der Habitatausgestaltung plausibel und stellen wichtige Informationen für das Artenkataster der Stadt Neumünster dar, diese sollten auch bei den geplanten Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt werden. Diese Artengruppe ist allerdings aufgrund ihres restriktiven Vorkommens von den geplanten Eingriffen nicht betroffen und wird daher im Artenschutzbericht nicht berücksichtigt. Dieser bewertet nur die Auswirkungen auf durch das Vorhaben betroffene Arten. Gleiches trifft auf die genannten Vogelarten zu (Kleiber, Gartenbaumläufer sowie Schwanz- und Sumpfmeise). Diese treten als Wintergäste in weiten Teilen der Siedlungsbereiche auf, weisen allerdings keinen Bezug zum Eingriffsgebiet auf. Die Bewertung und Auswirkungsprognose berücksichtigt jedoch die ortsgebundenen Brutvögel, da diese von dem Vorhaben direkt durch einen möglichen Verlust ihrer Lebensstätten betroffen sind. Von den genannten Arten brütet lediglich der Gartenbaumläufer im Eingriffsgebiet, dessen Lebensraum wird durch das Vorhaben nicht zerstört bzw. beeinträchtigt. Das Eingriffsgebiet ist als Wintergebiet für Singvögel nicht von besonderer Bedeutung, die meisten Arten halten sich im Winter, wie von den Verfassern der Stellungnahme aufmerksam beobachtet, bevorzugt im Siedlungsbereich auf. Die Beobachtung der verschiedenen genannten Schmetterlings- und Libellenarten ist zweifelsohne ein Hinweis auf die Artenvielfalt im Stadtgebiet Neumünsters. Allerdings ist der Eingriffsraum des geplanten Vorhabens auch für diese Artengruppen aufgrund der erheblichen Vorbelastungen von untergeordneter Bedeutung. Diese Artengruppen werden durch das Vorhaben nicht bzw. gering beeinträchtigt, sie werden jedoch durch die geplanten Maßnahmen auf den Ausgleichsflächen berücksichtigt und erfahren eine Habitataufwertung. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Es gibt Flächennachfragen verschiedenster Firmen. Die Stadt Neumünster möchte allerdings auch die Chancen wahren, die sich aus möglichen positiven Standortentscheidungen von großen ansiedlungsinteressierten Unternehmen ergeben. Die Vergabe der Baugrundstücke wird nicht in der Bauleitplanung geregelt. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Aufgrund der in der Begründung genannten Ausgangsbedingungen und Standortqualitäten wird an dem Planungsziel einer gewerblichen Entwicklung festgehalten. Es wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet aufgrund der angrenzenden Verkehrstrassen bereits jetzt keinen unbelasteten Landschaftsraum darstellt. Darüber hinaus verfügt Neumünster auch zukünftig über zahlreiche Flächen, die landschaftsräumlich attraktiv sind und dies auch bleiben.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
107	<u>Einwohner des Stadtteils Gartenstadt, Anlieger der Straße Stoverseegen (Name und Adresse anonymisiert) - 03.02.2013</u> Nachfolgend nehme ich zu oben genannten Plänen wie folgt Stellung: 35. Änderung des Flächennutzungsplanes 1990 „Entwicklungsfläche Nord / A7“ <i>Das Gebiet südlich der Rendsburger Straße (Entwicklungsfläche Nord/A7 – Teilgebiet Süd (BPl. Nr. 177 B)) ist aus der Änderung des Flächennutzungsplanes herauszunehmen.</i> <u>Begründung:</u> - Der Planungsraum beinhaltet lt. dem FD Umwelt, Abt. „Unterer Naturschutzbehörde“, den letzten größeren, noch offenen Landschaftsraum in Neumünster. Die Stoverniederung ist ein historisches Rastgebiet für ziehende Vogelarten. Das Gebiet ist geprägt durch einen hohen Grundwasserstand und nur durch wenige, gliedernde Landschaftselemente, wie Knicks, Feldgehölze und Baumreihen bewachsen. - Aus diesem Grund ist der Erhalt dieser natürlichen Ressource und damit auch der Erhalt der landwirtschaftlichen Flächen für das Umfeld der Gartenstadt wichtig. - Vorrangig ist bei der Gewerbe- und Industrieansiedlungen - o einerseits auf die seit vielen Jahren komplett erschlossenen Gewerbestandorte im Süden von Neumünster - o als auch auf die vorhandenen Brachfläche u.a. in der Gartenstadt entlang dem Bahngelände, dem von Stilllegung bedrohten Industrieflächen der Firma Stockguss und/oder weiteren Brachflächen zurück zu greifen. - Es ist doch so, das je mehr am Stadtrand neu ausgewiesen und genutzt wird, desto stärker wächst der Bestand an verlassenen innerörtlichen Brach-, Gebäude- und Freiflächen. - Diese grundsätzlichen Bedenken sind bei der weiteren Planung und Stadtentwicklung zu berücksichtigen. Die Planerweiterung um die ca. einen Hektar große Fläche an der Rendsburger Straße (Übersichtsplan: geänderter Geltungsbereich) zur Durchführung von Aufwer-	<u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> In Abwägung der genannten Belange von Boden, Natur und Landschaft einerseits und wirtschaftlicher Entwicklung andererseits wird dem Interesse an einer optimalen Nutzung der diesen Standort kennzeichnenden Lagequalitäten (v.a. Größe zusammenhängender Flächen, Erschließung, mögliche Verknüpfung mit Bahnverkehr, Entfernung von empfindlichen Siedlungsbereichen) der Vorrang gegeben. Die verschiedenen Gutachten, die die Planung aus naturschutzfachlicher Sicht beleuchten, haben keine Belange benannt, die ihre Umsetzung unmöglich erscheinen lassen würden. Dies gilt insbesondere auch für die Vögel und für die Bedeutung der Fläche als Rastvögel und für Zugvögel. Nach gutachterlicher Aussage ist das Plangebiet als Rastvogelhabitat aufgrund der küstenfernen Lage sowie der Ausstattung mit Vertikalstrukturen und der Vorbelastungen durch umgebende stark befahrene Straßen von untergeordneter Bedeutung. Zu Zugvögeln trifft das Gutachten folgende Aussage: Das Plangebiet liegt – wie ganz Schleswig-Holstein – in einem durch den Vogelzug frequentierten Raum. Das Plangebiet ist jedoch aufgrund seiner Lage und der Vorbelastungen durch Straßen und Siedlungsbereiche als Vogelzuggebiet von untergeordneter Bedeutung. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die vorhandenen Brachflächen entsprechen aufgrund ihrer innenstadtnahen und damit gleichzeitig autobahnfernen Lage vielfach nicht mehr den Standortanforderungen gewerblicher Nutzer. Insbesondere Logistikbetriebe / Logistikzentren, deren Ansiedlung der Bebauungsplan 177 vorrangig dienen soll, sind auf eine autobahnnahe Lage angewiesen. Würde auf die Neuausweisung von Industrie- und Gewerbeflächen unter Hinweis auf bestehende Flächenpotentiale verzichtet, würde die Stadt Neumünster aktuell bestehende Chancen auf die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze im Versandhandel- und Logistikbereich ungenutzt verstreichen lassen. Auch dies wäre nicht im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung vor dem Hintergrund einer in Neumünster nach wie vor überdurchschnittlich hohen Arbeitslosenquote. Das Industriegebiet Süd ist aufgrund der autobahnfernen Lage gerade für Logistikbetriebe deutlich weniger geeignet, dies wird auch an der geringen Nachfrage deutlich. Zudem sind Flächen mit der benötigten Größe und dem benötigten Zuschnitt dort nicht verfügbar. Für die Entwicklungsfläche Nord besteht hingegen ein erhebliches Ansiedlungsinteresse. Dies bestätigt wiederum die besondere Eignung dieser Fläche. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u>



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
tungsmaßnahmen im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs wird ausdrücklich befürwortet. Das Monitoring (Punkt 8.3 S.40 der Begründung) ist - transparent und öffentlich unter Beteiligung der Stadtteilbeiräte - regelmäßig auf gesetzliche Grundlage aber mind. alle 3 Jahre im umweltrelevanten Bereich - regelmäßig alle 2 Jahre im verkehrlichen Bereich durchzuführen. Diese Vorgabe gewährleistet eine breite und öffentliche Transparenz und bietet den BürgerInnen die notwendige Sicherheit, das nicht über ihren Kopf hinweg klammheimlich Gegebenheiten verändert werden, die erhebliche Auswirkungen auf das Wohnumfeld haben können. Bebauungsplan Nr. 177 „Entwicklungsfläche Nord / A7“ <u>Verkehrliche Belange</u> <i>Das Verkehrsgutachten vom 17.12.2012 (aufgestellt vom VTT Planungsbüro) für die Planung des B-Plan 177 ist unzureichend und entsprechend zu überarbeiten, zu ergänzen und in geänderter Fassung neu mit in die Planungen aufzunehmen.</i> <u>Begründungen / Vorschläge:</u> 1.Radverkehr Im Verkehrsgutachten ist die Fragestellung, „Wie kommen Beschäftigte als Radfahrer (verkehrssicher) zu ihren Arbeitsplätzen?“ gänzlich vernachlässigt worden. Hierzu finden sich keine qualifizierten Verkehrsfrequenzdaten als auch keinerlei Vorschläge bzw. Maßnahmen, wie die Verkehrssicherheit der Beschäftigten mit dem Rad gewährleistet werden soll. Bei 4.500 Beschäftigten (Szenario 1A) wird ein nicht unerheblicher Anteil mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen. Unter der Annahme eines Modalsplit von ca. 15% für Neumünster (KI 21%, HL 11%, HB 25%, Münster 38%) werden täglich über 600 Beschäftigte mit dem Fahrrad ihren Arbeitsplatz anfahren. Um diesen Beschäftigten einen sicheren Arbeitsweg gewährleisten zu können und gleichzeitig den Kraftverkehr nicht zu beeinträchtigen, ist es zwingend erforder-	<u>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</u> Die Umsetzung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Plangebiet und auf den zugeordneten externen Ausgleichsflächen einschließlich der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege fällt in die Zuständigkeit der Stadt Neumünster als Vorhabenträgerin. Darüber hinaus wird auch der Erfolg der vorgesehenen Naturschutzmaßnahmen durch regelmäßige Wirkungskontrollen überwacht (Monitoring). Im Sinne des Ausgleichskonzepts naturschutzfachlich unerwünschte oder unzureichende Entwicklungen können damit erkannt und unter fachlicher Aufsicht der Unteren Naturschutzbehörde durch geeignete gegensteuernde Maßnahmen korrigiert werden. Es gibt allerdings keine konkreten gesetzlichen Vorgaben über die Art der durchzuführenden Monitoring-Maßnahmen. Die Art und Häufigkeit richtet sich nach dem zu überwachenden Aspekt (z.B. Entwicklung von Flora und Fauna, Verkehrsentwicklung, Immissionen) und ggf. bestehenden besonderen Problemfeldern, die sich tlw. auch erst im Zusammenhang mit der Erschließung und Bebauung des Gebiets ergeben können. Die zeitlichen Intervalle der ggf. von beauftragten Fachbüros durchzuführenden Monitoring-Untersuchungen werden in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde festgelegt. Funktionskontrollen z. B. der Amphibienschutzanlage am Prehnfelder Weg erfordern eine höhere Überwachungsfrequenz als Entwicklungskontrollen im extensiv genutzten Grünland oder in den Gehölzparzellen. Untersuchungsabstände von 10 Jahren sollen aber auch bei Letzteren nicht überschritten werden. <u>Die Stellungnahme wird nicht berücksichtigt.</u> Im südlichen Abschnitt verfügt die Rendsburger Straße über einen Radweg. In ihrem nördlichen Abschnitt ist das Verkehrsaufkommen derzeit mit etwa 900 Kfz pro Tag sehr gering. Prognostiziert wird nach Umsetzung der Planung eine Zunahme auf etwa 2.000 Kfz pro Tag. Dies ist gegenüber dem derzeitigen Stand zwar eine deutliche Zunahme, die jedoch noch nicht zu der zwingenden Notwendigkeit eines gesonderten Radweges führt. Die Modal-Split-Annahmen sind im Hinblick auf die Lage des Plangebietes im äußersten Nordwesten des Stadtgebietes unrealistisch, zumal sich das Maximal-Szenario 1A auf Herbst- bzw. Wintermonate bezieht, in denen die Fahrradbenutzung i.d.R. nochmals deutlich niedriger ist. Insgesamt ist festzustellen, dass die Planung für sich kei-



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	lich <u>einen Radweg an der Rendsburger Straße ab Stoverbergskamp einseitig (in beiden Richtungen befahrbar) auf der Ostseite der Straße bis zum neuen Knotenpunkt Rendsburger Str. / Erschließungsstraße einzurichten.</u> 2. Anbindung des Gewerbegebiet Stover per Kreisverkehr an den Autobahnzubringer Im Verkehrsgutachten fehlt eine qualifizierte Zählung / Modellrechnung für den Verkehr in der Rendsburger Str. zwischen dem Stoverweg und dem Beginn des Gewerbegebietes Stover. Die Verkehrszählung in der Rendsburger Straße oberhalb des Eichhofweges mit 877 Kfz/24h stellt nur eine kleine Größe des Verkehrsaufkommens in der Rendsburger Straße in Höhe des bestehenden Gewerbegebietes „Stover“ da und führt zu ganz falschen Belastungsparametern der Anwohner in der Rendsburger Str. zwischen dem Stoverbergskamp und dem Stoverweg. Hier ist eine Nachbesserung des Verkehrsgutachtens zwingend erforderlich.	nen unmittelbaren Bedarf für Radwegplanung auslöst. Die Stadt wird jedoch eine solche Planung auch im Sinne einer Vernetzung und Attraktivierung von Freizeitwegeverbindungen weiter verfolgen. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich jedoch aus den vorgetragenen Argumenten keine geänderte Einschätzung der künftigen Verkehrssituation.</u> Das zu der Planung erstellte Verkehrsgutachten geht von der Annahme aus, dass die unmittelbare Anbindung des Gebietes an die L 328 sowie die BAB 7 rd. 95% der LKW-Verkehre und rd. 90% der PKW-Verkehre vom und zum Baugebiet aufnehmen wird. Nur ein geringfügiger Anteil von rd. 5 % LKW- und 10 % PKW-Verkehren wird über die Anbindung an die Rendsburger Straße zu- und abfließen. Die vom Verkehrsgutachten getroffene Annahme der überwiegenden Gebietserschließung über die direkte Zufahrt zur L 328 stützt sich auch auf die Tatsache, dass das Gebiet über die Landesstraße v.a. aufgrund Anbaufreiheit und der hier geltenden Geschwindigkeitsregelung deutlich schneller zu erreichen ist als über die Rendsburger Straße. Diese erlaubt in ihrem innerörtlichen Verlauf aufgrund ihrer Erschließungsfunktion und auch aufgrund von im Straßenraum parkenden Kfz keine hohen Fahrgeschwindigkeiten und stellt somit gegenüber der L 328 keine attraktive Alternativanbindung dar. Die Verkehrsbelastung auf der Rendsburger Straße ist im nördlichen Abschnitt derzeit mit etwa 900 Fahrzeugen täglich sehr gering; in ihrem südlichen Teil liegt sie nach den bisher vorliegenden Daten bei rd. 5.000 Kfz täglich. Dies sind allerdings Prognosewerte für das Jahr 2015, die im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung auf der Grundlage von mittlerweile über 10 Jahre alten Zählungen erstellt wurden. Aktuelle Zählungen ergeben eine Belastung von nur etwa 3.800 Kfz täglich (Zählung durchgeführt von der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Neumünster am Donnerstag, den 07.03.2013). Ausgehend von einer etwa gleichmäßigen Verteilung des - wie oben dargestellt mit 5 bzw. 10% der Gesamt-Verkehrsmengen anzunehmenden Zu- und Abflusses aus dem Gebiet über die Anbindung Rendsburger Straße in östliche (Neumünster-Gartenstadt) und westliche (Krogaspe, Nortorf) Richtung ergeben sich selbst bei einer unterstellten saisonalen Vollausslastung des Plangebietes für den hier relevanten Abschnitt der Rendsburger Straße Mehrbelastungen von maximal rd. 50 PKW und 4 LKW in der Spitzenstunde. Diese Erhöhung ist angesichts der bestehenden Belastung und der Bedeutung der Rendsburger Straße als Kreisstraße mit überörtlicher Verbindungsfunktion als vertretbar anzusehen und führt auch nicht zu unzumutbaren Mehrbelastungen der anliegenden Wohngrundstücke. Hinzuweisen ist darauf, dass gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) für eine Verkehrsstärke von bis zu 400 Kfz in der Stunde – umgerechnet also rd. 5.000 Kfz/Tag - , noch der Typ „Wohnstraße“ empfohlen wird. Dieser dient der Erschließung unterschiedlicher Formen von Wohnbebauung wie Zeilenbebauung, Reihen und Einzelhäusern. Bei dem die Rendsburger Straße begleitenden Gebiet handelt es sich jedoch größtenteils um eine Gemengelage, deren Anbaubereich insgesamt zu einem etwa gleichen Anteil durch Gewerbe- wie durch Wohnnutzungen dominiert wird. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsbeziehungen aus dem Gewerbegebiet Stover in Richtung BAB 7



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Zur Entlastung der Rendsburger Straße ist eine <u>Anbindung des Gewerbegebiet Stover an den Autobahnzubringer in Höhe des Stoverbergkamps z.B. mit einem Kreisverkehr erforderlich</u>. Dies kann als Ersatz des Stoverbergkamps oder als Ergänzung neben der bisherigen Querung des Autobahnzubringers erfolgen. 3. Monitoringverfahren mit Stadtteilbeirat abstimmen Im Verkehrsgutachten werden keine Aussagen zum Monitoring der Entwicklung der Verkehrsbeziehungen gemacht. In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 177 werden unter Punkt 8.3 Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring) ganz kurz angerissen (Seite 55) <i>„Des weiteren soll auch die Entwicklung der Verkehrsbeziehungen und -mengen auf den im Umfeld des Plangebietes liegenden Straßenzügen, namentlich dem Stoverbergkamp und der Straße Stoverseegen, durch eine regelmäßige Kontrolle überwacht werden, um im Bedarfsfall geeignete Maßnahme zur Beschränkung der Verkehrsmengen und/oder der gefahrenen Geschwindigkeiten einführen zu können.“</i> Leider wird an dieser Stelle sowohl die Rendsburger Straße (zwischen Stoverweg und Beginn des Gewerbegebiet) nicht, als auch keine Definition der „regelmäßigen Kontrolle“ benannt. Hier ist einer willkürlichen Auslegung (z.B. alle 10 Jahre eine Messung = regelmäßige Kontrolle) Tür und Tor geöffnet. Hieraus folgt, <u>dass das Monitoringverfahren (u.a. die Messpunkte, die regelmäßigen Zeitpunkte) vor Baubeginn mit den Stadtteilbeirat verbindlich abzustimmen ist</u>, damit eine kontinuierliche Begleitung durch den Stadtteilbeirat gewährleistet wird. Gerade dieses Thema wurde mehrfach in den letzten Stadtteilbeiratsitzungen von BürgerInnen angesprochen. 4. Baustellenverkehrskonzept Laut Begründung Punkt 4.3 Oberflächenentwässerung ist die Entwicklungsfläche im Mittel um 0,5 Meter Höhe anzuheben, damit eine entsprechende Oberflächenentwässerung gewährleistet werden kann. Allein hieraus ergibt sich ein sehr umfangreicher Baustellenverkehr, neben den notwendigen vorherigen Abtragungen von Boden. Die BürgerInnen der Gartenstadt erwarten für die Umsetzungsphase der „Entwicklungsfläche Nord“ ein Bau-	derzeit vollständig über die Rendsburger Straße / Stoverweg verlaufen, und dass sich diese Verkehrsbeziehungen bei Schaffung der neuen Anbindung an die L 328 und BAB 7 im Plangebiet künftig zu einem beträchtlichen Teil in diese Richtung verlagern werden. Hierdurch kann mit einer Entlastung des südlichen Abschnitts der Rendsburger Straße gerechnet werden, an dem sich die benannten Wohngrundstücke befinden, so dass sich in der Summe kaum eine relevante Erhöhung der Verkehrsmengen ergeben wird. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Eine Anbindung der L 328 an den Stoverbergkamp ist derzeit noch nicht erforderlich, weil die Anbindung des Plangebietes an die L 328 im Bereich der Autobahnanchlussstelle Neumünster Nord über eine ausreichende Leistungsfähigkeit verfügen wird, um den in das Gebiet bzw. aus dem Gebiet fließenden Verkehr abzuwickeln. Da kein Bedarfsnachweis geführt werden kann, wird sie von dem für die L 328 zuständigen Landesbetrieb Verkehr auch abgelehnt. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die Überwachung der Auswirkungen von Bauleitplänen (Monitoring) ist grundsätzlich vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Aus heutiger Sicht sind Konflikte auf der Rendsburger Straße aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens, das vergleichsweise gering ist, allerdings unwahrscheinlich. Dennoch ist im Sinne einer langfristigen Kontrolle der Planungsauswirkungen vorgesehen, die Verkehrsentwicklung im weiteren Umfeld des Plangebietes zu beobachten und im Bedarfsfall Maßnahmen zur Eindämmung unverträglicher verkehrlicher Auswirkungen zu treffen. Hierzu können auch Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung oder gar Durchgangssperrung von Straßenzügen gehören, sofern sich diese als erforderlich erweisen sollten. Eine detaillierte Festlegung des Prozesses und der Häufigkeit von Monitoring-Maßnahmen in der angeregten Weise kann an dieser Stelle nicht erfolgen. Diese hängen davon ab, inwieweit sich später tatsächlich Konflikte abzeichnen. Die zur Verfügung stehenden Überwachungskapazitäten sind naturgemäß begrenzt und daher vorrangig dort einzusetzen, wo objektiver Bedarf besteht, beispielsweise auch vor Schulen, Kindergärten oder Seniorenheimen. Dies ist vor dem Hintergrund der konkreten Konfliktlage abzuwägen. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Aufnahme verbindlicher Festsetzungen zur Führung von Baustellenverkehren in den Bebauungsplan sind mangels Rechtsgrundlage nicht möglich. Dessen ungeachtet soll ein Konzept zur Lenkung dieser Verkehre erstellt werden, welches jedoch letztlich auch vom Baufortschritt bei der Erstellung der Anbindung des Gebietes an die L 328 abhängig ist. Zur Herstellung dieser Anbindung wird in jedem Falle eine Inanspruchnahme der Rendsburger Straße für den Baustellenverkehr erforderlich



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	stellenverkehrskonzept, welches den Stadtteil weitgehend entlastet. Es ist sicherzustellen, dass - kein massenweiser Baustellenverkehr (z.B. für die Erhöhung des Gewerbegebietes um ca. 1m Höhe) über die Strecke Stoverweg / Rendsburger Straße; - der Baustellenverkehr für die Erschließung direkt vom Autobahnzubringer auf die Erschließungsflächen erfolgt. - die Abstimmung des Baustellenverkehrskonzeptes mit den Stadtteilbeiräten Einfeld und Gartenstadt vor Baubeginn zu erfolgen hat. <u>Landschaftliche / Freizeitpolitische Belange</u> Die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept ausgewiesene Achse zwischen dem Handlungsschwerpunkt „Erlebniswelt“ (Stadtwald, Tierpark, Hahnknüll) und dem „Natur-Aktivitäts-Raum“ Einfelder See ist weiterhin zu gewährleisten; d.h.: Sicherstellung bzw. Ausweitung bestehender Reit- / Kutschen-, Rad- und Wanderwege. Mit der Sicherstellung der Achse zwischen a) Stadtwald, Tierpark und Hahnknüll einerseits und b) dem Aktivitätsraum Einfelder See / Dosenmoor andererseits wird ein wesentliches Qualitätsmerkmal der Stadt Neumünster gewährleistet, wie es u.a. in der neuen Tourismusbrochure abgebildet wird. Allein das Wort „Stadtwald“ findet sich dort 17 mal wieder, eingebettet in den Leitsätzen - Erlebnisreiches Neumünster - Aktiv in Neumünster - Natur aktiv erleben - Grünes Neumünster - Pferdestadt Neumünster Bestandteil dieser Leitsätze ist der Erhalt und Ausbau der Verbindungsachse zwischen der Erlebniswelt und dem Aktivitätsraum.	werden. Diese Funktion kann und soll die Rendsburger Straße in ihrer Eigenschaft als Kreisstraße jedoch auch übernehmen. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die Erhaltung der naturräumlichen Verbindung zwischen Stadtwald und Einfelder See und die Möglichkeit eines Ausbaus des naherholungsbezogenen Wegesystems wird auf der Ebene der Flächennutzungsplanung durch Darstellung eines breiten Freiflächengürtels entlang des Stoverwegs berücksichtigt. Ebenso ist dies Planungsziel der Änderung bzw. Fortschreibung des Landschaftsplanes Neumünster. Diese nimmt das gesamte nordwestliche Stadtgebiet ins Blickfeld
108	<u>Einwohner des Stadtteils Gartenstadt, Anlieger der Rendsburger Straße (Name und Adresse anonymisiert) - 03.02.2013</u> Als Anwohner der Rendsburger Straße verfolge ich mit Interesse die Planungen bzgl. Des B-Plans Nr. 177 und dabei besonders die prognostizierte Verkehrsbelastung durch die Verkehre von und zum neuen Gewerbegebiet. In dem Verkehrsgutachten des Büros VTT wird jedoch keine Aussage zu den Verkehrsbelastungen und den geplanten Verkehrsflüssen während der Bauphase getroffen. - Mit welcher Verkehrsbelastung ist während der Bauphase zu rechnen? - Über welchen Zeitraum erstreckt sich die Bauphase? - Über welche Straßen soll der Baustellenverkehr abgewickelt werden? - Gibt es ein Verkehrskonzept für die Bauphase?	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Aufnahme verbindlicher Festsetzungen zur Führung von Baustellenverkehren in den Bebauungsplan sind mangels Rechtsgrundlage nicht möglich. Dessen ungeachtet soll ein Konzept zur Lenkung dieser Verkehre erstellt werden, welches jedoch letztlich auch vom Baufortschritt bei der Erstellung der Anbindung des Gebietes an die L 328 abhängig ist. Zur Herstellung dieser Anbindung wird in jedem Falle eine Inanspruchnahme der Rendsburger Straße für den Baustellenverkehr erforderlich werden. Diese Funktion kann und soll die Rendsburger Straße in ihrer Eigenschaft als Kreisstraße jedoch auch übernehmen.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
109	Wenn ich mir das Bauvolumen anschau, befürchte ich (als Mitarbeiter eines großen schleswig-holsteinischen Straßen- und Tiefbau-Unternehmens) einen erheblichen Schwerlastverkehr über die Rendsburger Straße. Dies würde eine starke Beeinträchtigung der Lebensqualität und eine Gefährdung der hier wohnenden Kinder bedeuten, die die Straße auch als Schulweg nutzen. Darüber hinaus ist auch mit einer nachhaltigen Schädigung des Straßenbelags zu rechnen. Aus dieser Überlegung heraus rege ich an, die in dem o. a. Verkehrsgutachten diskutierte <u>Anbindung des Stoverbergskamps an die L 328 schon vor der Bauphase zu realisieren</u>, um hierüber den Schwerlast-Baustellenverkehr abzuwickeln. Zumal schon vor dem Ende der gesamten Baumaßnahme Teile des Gewerbegebietes ihren Betrieb aufnehmen werden und dadurch eine erhöhte Gesamtverkehrsbelastung zu erwarten ist. Später während des Regelbetriebs im Gewerbegebiet würde die Anbindung über den Stoverbergskamp zur L 328 die Rendsburger Straße (und auch die Gartenstadt) weiterhin entlasten. Darüber hinaus entstünde so eine bessere Anbindung des Stadtteils Einfeld an die Autobahn A 7. Ich bitte Sie um die Beantwortung meiner obigen Fragen und hoffe, dass die von mir vorgetragene Überlegung im weiteren Verfahren berücksichtigt wird. <u>Einwohner des Stadtteils Gartenstadt, Anlieger der Rendsburger Straße (Name und Adresse anonymisiert) - 31.03.2013</u> Zur geplanten 35. Änderung des Flächennutzungsplanes 1990 bitte ich, die vorgesehene Änderungsfläche auf die im B-Plan 177 vorgesehene Fläche von ca. 60 ha zu verkleinern. Die Fläche der landwirtschaftlichen Nutzung, ist im Privatbesitz der dort tätigen landwirtschaftlichen Betriebe. Es ist nicht abzusehen, dass diese Flächen zum Verkauf und damit zur gewerblichen Nutzung bereit stehen. Sollten die Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden, ist zu befürchten, dass in einem Rechtsverfahren der Gleisanschluss und die Zuwegung erzwungen werden können. Ich bitte, zum Entwurf des Bebauungsplanes	Die Kostenträgerschaft für Straßenreparatur- und -ausbaumaßnahmen ist im Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein (KAG) abschließend geregelt. Hiernach sind für eine Ausbesserung von Straßenschäden im Zuge von Bauarbeiten keine Anliegerbeiträge zu erheben. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Eine Anbindung der L 328 an den Stoverbergskamp ist derzeit noch nicht erforderlich, weil die Anbindung des Plangebiets an die L 328 im Bereich der Autobahnanchlussstelle Neumünster Nord über eine ausreichende Leistungsfähigkeit verfügen wird, um den in das Gebiet bzw. aus dem Gebiet fließenden Verkehr abzuwickeln. Da kein Bedarfsnachweis geführt werden kann, wird sie von dem für die L 328 zuständigen Landesbetrieb Verkehr auch abgelehnt. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die grundsätzliche Entscheidung zugunsten einer gewerblichen Entwicklung auf den betreffenden Flächen ist seitens der Stadt Neumünster im Rahmen ihrer Planungshoheit getroffen worden. Maßgeblich ist die Anbindung der Fläche an die Autobahn, wodurch sie sich als Standort insbesondere für Logistikbetriebe besonders eignet. Belegt wird diese Eignung durch bestehende Ansiedlungsinteressen verschiedener Firmen. Für den südlichen Teil der Fläche (Plangebiet 177B) spielt zusätzlich die Möglichkeit einer Gleisanbindung eine wesentliche Rolle. Während für die Fläche nördlich der Rendsburger Straße ein Bebauungsplan aufgestellt und verbindliches Baurecht geschaffen wird, erfolgt südlich der Rendsburger Straße vorerst nur die Änderung des Flächennutzungsplans (FNP). Eine FNP-Darstellung ist nur für die Stadt verbindlich, nicht für den einzelnen Bürger. Eine Flächennutzungsplandarstellung bietet daher auch keine Rechtsgrundlage für eine Grundstücksenteignung. Rechtliche Auswirkungen für den Eigentümer ergeben sich erst bei Aufstellung eines Bebauungsplans für die betreffenden Flächen. Die Umsetzung der Planungsziele für den südlich der Rendsburger Straße gelegenen Bereich soll jedoch im Einvernehmen mit den betroffenen Grundstückseigentümern erfolgen. Aussagen zu einer fehlenden Verkaufsbereitschaft zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Momentaufnahmen. Sie sind nicht geeignet, die FNP-Darstellung in Frage zu stellen, zumal diese auf Grundlage städtebaulicher Erwägungen getroffen wird. Ob Verkaufsbereitschaft besteht, wird sich dann zeigen, wenn ein Verkauf tatsächlich ansteht, zumal sich Lebensumstände der Grundstückseigentümer, die in



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	a) das Verkehrsgutachten vom 17.12.2012 (aufgestellt vom VTT Planungsbüro) für die Planung des B-Plan 177 zu überarbeiten, zu ergänzen und in die Planungen mit aufzunehmen. b) die Brückenüberfahrt Stoverbergskamp zurückzubauen und an dessen Stelle einen Kreisverkehr oder eine ebenen gleiche Zu- und Abfahrt für die K 1 (Rendsburger Straße) zu schaffen. c) ein Baustellenverkehrskonzept zu erstellen. d) die Abwasserdruckleitung bedingend in den B-Plan 177 aufzunehmen. <u>Begründung zu a):</u> Die Flächenplanung ist so ausgestaltet, dass eine möglichst große zusammenhängende Nutzungsfläche entsteht. Im Verkehrsgutachten (aufgestellt vom VTT Planungsbüro) wird angenommen, dass ein noch nicht genannter Großinvestor (z. B. Großlogistiker) die Gewerbefläche im Gebiet belegt und ca. 3.000 Arbeitsplätze schafft. Im Verkehrsgutachten geht das Planungsbüro von ca. 1.500 Beschäftigten oder mehr aus. Vereinfacht dargestellt werden lt. Gutachten ca. - 3.600 Pkw Fahrten für Beschäftigte und Besucher, pro Tag - 800 Lkw Fahrten pro Tag angenommen und zur weiteren Betrachtung herangezogen. Es ist anzunehmen, dass ein drei Schicht Betrieb im Unternehmen durchgeführt wird. Hieraus resultiert, dass das Verkehrsaufkommen auch zu drei Spitzenzeiten erfolgt. Lt. Gutachten sind die morgendliche Spitze mit 1.166 Einheiten und die abendliche Spitze 1.097 Einheiten berücksichtigt. Die dritte Spitze wurde nicht erwähnt. Weiterhin wurde nicht berücksichtigt, dass diese Verkehrsspitzen auch an Sonn- und Feiertagen zu erwarten sind. Es wurde nicht ausreichend untersucht, welche Auswirkungen die Verkehrsbelastung auf die angrenzenden Gebiete bzw. Stoverbergskamp, Stoverseegen und Rendsburger Straße hat. Zitat aus dem Gutachten: <i>Für die Auswirkungen auf eine mögliche Verkehrszunahme in der Straße Stoverbergskamp wurde mit einem vereinfachten Verfahren das mögliche Verlagerungspotenzial von Quelle- und Zielbeziehungen von / nach Einfeld zur Anschlussstelle Neumünster-Nord untersucht. In einer Näherungsbetrachtung wurde prognostiziert, dass statt des bisherigen DTV von ca. 500 Fz/24 h etwa 2.000 Fz/24 h zu erwarten sind. Eine große Beeinträchtigung des Wohnumfeldes Stoverbergskamp ist mit dieser Belastung nicht zu erwarten. Ein Vergleich mit der derzeitigen Belastung des Stoverseegen (DTV von fast</i>	diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle spielen, bis dahin geändert haben können. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Das Verkehrsgutachten stellt als „worst case“ einen Annahmefall dar, der eine Maximalauslastung des Gebiets im Rahmen einer saisonalen Spitze (ca. dreimonatige Periode vor Jahreswechsel) unterstellt. Hierbei wird die Mitarbeiterzahl eines ggf. anzusiedelnden Logistikbetriebs mit 4.500 angenommen, während für den Regelbetrieb nur ca. 1.500 Mitarbeiter anzusetzen sind. Es ist darauf hinzuweisen, dass <u>beide</u> Annahmen sehr hohe Werte, verglichen mit standardisierten Rechenwerten für Gewerbe- und Industriegebiete, darstellen. Die weiteren Leistungsfähigkeitsberechnungen gehen von dem o.g. „worst case“-Szenario aus. Die durchschnittliche Belastung der Verkehrswege wird aller Wahrscheinlichkeit nach erheblich unter den angenommenen Werten liegen. Die Berechnung einer dritten Verkehrsspitze (bei Dreischichtbetrieb ist eine Abendstunde hierfür anzunehmen) ist nicht sinnvoll, da sich hier nur wenige Überlagerungen mit den übrigen Verkehrsströmen und somit deutlich geringere Gesamtbelastungswerte ergeben. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrserschließung ist nicht wochentagsabhängig. An Wochenenden und Feiertagen ergeben sich ebenfalls nur geringere Überlagerungen der Verkehrsspitzen mit anderen Verkehrsströmen. Die „kritischen“ Belastungsfälle werden daher an den Arbeitstagen eintreten. <u>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</u> Abweichend von der entsprechenden Passage des Verkehrsgutachtens schätzt die Stadt Neumünster eine mögliche Zunahme von Verkehrsmengen auf dem Stoverbergskamp als kritisch ein (siehe hierzu auch z.B. die entsprechenden Ausführungen im Umweltbericht zu B 177, Kap. 3.1 „Schutzgut Mensch“). Diese Einschätzung erfolgt jedoch nicht wegen der absoluten Zahl der möglicherweise zu erwartenden Fahrbewegungen. Selbst wenn davon ausgegangen wird, dass sich Verkehr vom Eichhofweg nach dessen Schließung für den öffentlichen Verkehr vollständig auf den Stoverbergskamp verlagert, käme es einschließlich der prognostizierten Verkehrsentwicklung zu einer Gesamtbelastung von etwa 2.500 Fahrzeugen täglich. Dies sind keine besonders ho-



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Anregungen	Antrag / Begründung												
2.700 Fz/24 h) zeigt diese verträgliche Belastung. Bei einer Belastung mit einem DTV von bis zu 4.000 Fz/24 h wird von Anwohnern dies nicht als erhebliche Störung der Wohnqualität empfunden. Für die westliche Anbindung Stoverseegen über die Rendsburger Straße ist keine nennenswerte Verkehrsverlagerung durch die zusätzlichen Mehrverkehre zu erwarten, da die Anbindung des Stadtteils Gartenstadt hauptsächlich über die Anschlussstelle Neumünster-Mitte erfolgt. Ende des Zitats. Die Aussage im Verkehrsgutachten ist m. E. falsch, weil die Parameter unrichtig betrachtet und zu Grunde gelegt wurden. Die Verkehrsbelastung Stoverbergskamp wird schon jetzt bei einer DTV von ca. 426 Fz/24 h, als sehr hoch empfunden. Dies wurde des Öfteren in den Stadtteilbeiratssitzungen Einfeld zum Ausdruck gebracht. Für den Fall, dass der Eichhofweg für den allgemeinen Straßenverkehr gesperrt wird, ist die derzeitige Nutzung von DTV ca. 500 Fz/24 h dem Stoverbergskamp hinzuzurechnen, so dass eine Belastung von ca. 1.000 Fz/24 h entstehen wird. Die Straße ist für eine höhere Verkehrsbelastung vom Querschnitt > 4 m Breite und von der Tragfähigkeit (überasphaltierter Feldweg) nicht ausgebaut. Des Weiteren ist diese Strecke durch Wildwechsel (hauptsächlich Rotwild) stark belastet. Diese Parameter müssen untersucht und in die Planungen mit einbezogen werden. Die Verkehrsströme durch den Stoverseegen mit einem DTV von ca. 2.700 Fz/24 h wurden nur an einem Tag (Donnerstag, 11. November 2012) ermittelt. Das dieses Ergebnis nicht objektiv ist, wird durch den schalltechnischen Bericht der Ingenieurgesellschaft Zech vom 03.12.2003 (als Anlage zum B-Plan 155 a) belegt. Zitat aus dem Gutachten: <table><tr><td colspan="3"><i>Durchschnittliches Verkehrsaufkommen für</i></td></tr><tr><td><i>Stoverseegen</i></td><td><i>DTV</i></td><td><i>3.669 Fz/24 h</i></td></tr><tr><td><i>Rendsburger Straße</i></td><td><i>DTV</i></td><td><i>5.222 Fz/24 h</i></td></tr><tr><td><i>Stoverweg</i></td><td><i>DTV</i></td><td><i>7.148 Fz/24 h</i></td></tr></table> <i>Auf Grund fehlender aktueller Zählzeiten wurde die Anzahl in Anlehnung an die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 150 berücksichtigt.</i> <i>Zählung von 1990</i> <i>Der Lkw-Anteil gemäß RLS für die jeweilige Straßengattung beträgt u. a. für die Rendsburger Straße tags 20 % (1.044 Fz) und nachts 10 % (522 Fz).</i> Ende des Zitats Unter Zugrundelegung dieser Zahlen, deren Erhebung vor 20 Jahren und die Neuberechnung vor 10 Jahren erfolgte, kann man davon ausgehen, dass der Verkehr sich weiterhin stark entwickelt hat. Somit ist es dringend erforderlich, diese Tatsachen in das Gutachten aufzunehmen und bei der Planung zu berücksichtigen. Die Aussagen im vorliegenden Verkehrsgutachten der VTT sind nicht aussagekräftig genug um eine objektive Verkehrsanalyse durchzuführen. Es ist nicht differenziert	<i>Durchschnittliches Verkehrsaufkommen für</i>			<i>Stoverseegen</i>	<i>DTV</i>	<i>3.669 Fz/24 h</i>	<i>Rendsburger Straße</i>	<i>DTV</i>	<i>5.222 Fz/24 h</i>	<i>Stoverweg</i>	<i>DTV</i>	<i>7.148 Fz/24 h</i>	hen Werte. Hinzuweisen ist darauf, dass gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) für eine Verkehrsstärke von bis zu 400 Kfz in der Stunde – umgerechnet also rd. 5.000 Kfz/Tag - noch der Typ „Wohnstraße“ empfohlen wird. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen an sich wären daher hinnehmbar. Die kritische Einschätzung erfolgt vielmehr mit Rücksicht auf den vorhandenen, zur Aufnahme dieser Verkehrsmengen nicht geeigneten Straßenquerschnitt und den generellen Zustand dieser Straße. Der Einschätzung des Einwenders wird insoweit gefolgt. Es wird daher – ähnlich wie für den Eichhofweg – eine Sperrung dieser Straße für den motorisierten Individualverkehr (ausgenommen: landwirtschaftliche Verkehre) erwogen. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Bei den Verkehrsdaten, die dem Schalltechnischen Gutachten zum B-Plan Nr. 150 A zugrunde gelegt wurden, handelt es um Prognosewerte für das Jahr 2015 auf der Grundlage von mittlerweile über 10 Jahre alten Zählungen. Die im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung erstellten Untersuchungen sind dagegen aktuelle tatsächliche Zählergebnisse, die an einem repräsentativen Wochentag durchgeführt worden sind. Diese Zahlen sind daher als wesentlich belastbarer anzunehmen als eine pauschale Annahme, dass sich Verkehrsmengen in den zurückliegenden 20 Jahren stets erhöht haben müssen. Diese Annahme mag zwar grundsätzlich zutreffen, in Einzelfällen jedoch durch bestimmte Umstände konterkariert werden (Rückgang der Bedeutung bestimmter Wegebeziehungen, veränderte bauliche Nutzungszusammensetzung, etc.). Aktuelle Zählzeiten, die nach Fertigstellung des Verkehrsgutachtens erhoben worden sind, ergeben eine Belastung von nur etwa 3.800 Kfz täglich (Zählung durchgeführt von der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Neumünster am Donnerstag, den 07.03.2013) und bestätigen somit die Annahme einer eher rückläufigen Verkehrsbelastung in diesem Bereich. Den Planungsaussagen können daher weiterhin die aktuellen Zählergebnisse des Büros VTT zugrunde gelegt werden. Bezogen auf die Rendsburger Straße und den Stoverweg ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsbeziehungen aus dem Gewerbegebiet Stover in Richtung BAB 7 derzeit vollständig über die Rendsburger Straße / Stoverweg verlaufen, und dass sich diese Verkehrsbeziehungen bei Schaffung der neuen Anbindung an die L 328 und BAB 7 im Plangebiet künftig zu einem beträchtlichen Teil in diese
<i>Durchschnittliches Verkehrsaufkommen für</i>													
<i>Stoverseegen</i>	<i>DTV</i>	<i>3.669 Fz/24 h</i>											
<i>Rendsburger Straße</i>	<i>DTV</i>	<i>5.222 Fz/24 h</i>											
<i>Stoverweg</i>	<i>DTV</i>	<i>7.148 Fz/24 h</i>											



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
untersucht worden, wie sich die örtlichen Verkehrsbezüge zurzeit darstellen. Eine Zählung des Verkehrs für die K 1 Rendsburger Straße in Höhe des Eichhofweges reicht bei Weitem nicht aus. Das Ergebnis DTV con ca. 877 Fz/24 h verfälscht vollkommen die derzeitigen Gegebenheiten. Die schalltechnische Beurteilung des Straßenverkehrs wird durch verschiedene Rechenmodelle dargestellt und ist in der Rechtsprechung anerkannt. Die Aussage im VTT Gutachten „eine Verkehrsbelastung bis zu einer DTV 4.000 Fz/24 h wird als nicht belastend empfunden“ ist der subjektiven Beurteilung des Gutachters geschuldet. Ich bitte die vorgetragenen Gründe und Argumente für die Beurteilung des Verkehrskonzeptes und der weiteren Planung zu berücksichtigen. <u>Begründung zu b):</u> Die Forderung nach einer Anbindung der Rendsburger Straße im Bereich Stoverbergskamp an die L 328 resultiert aus dem sich entwickelnden Verkehrsaufkommen, das nur unzureichend untersucht wurde. Das Gutachten geht von der falschen Annahme aus, dass der überwiegende Verkehr über die L 328 abgewickelt wird. Es wird vollkommen außer acht gelassen, dass kleinste Verkehrsstörungen Ausweichverkehre auf die K 1 Rendsburger Straße zur Folge hat. Man kann jetzt spekulieren ob es sich nur um einige oder mehrere hundert Fahrzeuge handeln wird. Anzumerken ist, dass eine derzeitige Erhöhung des Verkehrs im Bereich vordere Rendsburger Straße, auf Grund der vorhandenen Lärmbelastung (65 db bis 70 db) nicht zumutbar ist. Ich bitte daher, eine Entlastungsanbindung im beschriebenen Bereich herzustellen.	Richtung verlagern werden. Hierdurch kann mit einer Entlastung des südlichen Abschnitts der Rendsburger Straße gerechnet werden, an dem sich die benannten Wohngrundstücke befinden, so dass sich in der Summe kaum eine relevante Erhöhung der Verkehrsmengen ergeben wird. Der Verkehr auf der Straße Stoverseegeen wird infolge der Planung voraussichtlich nicht zunehmen, vgl. hierzu das Gutachten Kap. 6.5, wonach verkehrliche Mehrbelastungen im Stadtteil Gartenstadt nicht zu erwarten sind. Im Sinne einer langfristigen Kontrolle der Planungsauswirkungen ist vorgesehen, die Verkehrsentwicklung im weiteren Umfeld des Plangebietes zu beobachten und im Bedarfsfall Maßnahmen zur Eindämmung unverträglicher verkehrlicher Auswirkungen zu treffen. Für eine wesentliche Überarbeitung des Verkehrsgutachtens wird keine Veranlassung gesehen. Die Annahme, dass nur ein untergeordneter Teil des von der Planung ausgelösten Quell- und Zielverkehrs die Rendsburger Straße in Anspruch nehmen wird, erscheint aufgrund der bestehenden Straßennetzbezüge plausibel. Inwieweit ein Verkehrsaufkommen als belastend empfunden wird, ist sicherlich auch eine Frage des subjektiven Empfindens. An dieser Stelle wird nochmals darauf hingewiesen, dass für ein Verkehrsaufkommen von bis zu 5.000 Fahrzeugen täglich noch der Straßentyp „Wohnstraße“ empfohlen wird. Dies bietet einen Anhaltspunkt dafür, welche Belastungen gemäß offizieller Straßenbaurichtlinien noch als wohngebietstypisch angesehen werden. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die Leistungsfähigkeit des geplanten Knotenpunktausbaus ist selbst für den maximal angenommenen Belastungsfall, der eine „worst case“-Annahme darstellt und die reguläre Verkehrsentwicklung aller Voraussicht nach deutlich übersteigt, nachgewiesen worden. Deshalb wird eine zusätzliche Anbindung derzeit vom Straßenbaulastträger (LBV-SH) aufgrund fehlenden nachweisbaren Bedarfs als nicht genehmigungsfähig beurteilt. Die L 328 ist vierspurig ausgebaut und für die Aufnahme größerer Verkehrsmengen ausgelegt. Sollte es zu Störungen infolge von Unfällen o.ä. kommen, wird durch die Vierspurigkeit in aller Regel zumindest eine Spur passierbar bleiben bzw. nach kurzer Zeit wieder passierbar sein. Eine längere Totalblockade, beispielsweise infolge eines schweren Unfalls, ist ein seltenes Ausnahmeereignis. Daraus resultierende vorübergehende Mehrverkehre sind von den Anwohnern der jeweiligen Umleitungsstrecken hinzunehmen. Es wäre völlig unverhältnismäßig, für städtebauliche Planungen solche seltenen Ausnahmesituationen zugrunde zu legen. <u>Zur Verkehrslärmbelastung:</u> In dem betreffenden Abschnitt der Rendsburger Straße liegen (auf der Grundlage der Verkehrsmengenschätzung von 2003) an den bestehenden Gebäuden Verkehrsimmissionswerte von rd. 65 dB(A) zu Tagzeiten vor; die Nachtwerte liegen rd. 5 dB(A) darunter. Hierfür maßgeblich ist jedoch nicht nur die Rendsburger Straße mit angenommenen rd. 5.200 Fahrbewegungen/24 h, sondern auch die L 328 mit rd. 23.000 Kfz/24 h. Aktuelle Zählraten ergeben für die Rendsburger Straße eine Belastung von nur etwa 3.800 Kfz/24 Stunden (Zählung durchgeführt von der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Neumünster am Don-



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	<u>Begründung zu c):</u> In der Bürgeranhörung 30.08.2012 stellte ich die Anfrage, wie groß die zu erwartende Menge der Erdbewegung und des Auffüllvolumens (m³) sei. Antwort: Das Entwässerungskonzept zur Planung geht von einer Aufhöhung der Fläche um i. M. von 0,5 m aus. Bei Baugebietsflächen von rd. 40 ha im B-Plan 177 ergibt sich ein Aufhöhungsvolumen von 200.000 m³ für alle Baugrundstücke. Diese Aussage wurde durch das entsprechende Gutachten von Losch & Partner Ingenieurgesellschaft erneuert. Demnach muss von mindestens 1 Million m³ Auffüllboden ausgegangen werden. In dieser Betrachtung sind noch nicht der entsprechende Aushub und die Abfuhr des Oberbodens berücksichtigt. Weitere Frage in der Bürgeranhörung: „Ist es geplant, die bauliche Erschließung (Baustellenverkehr) über den Anschluss L 328 und nicht über die Rendsburger Straße K 1, zur Vermeidung der dann entstehenden Verkehrsbelastung, durchzuführen?“ Antwort: Die Lenkung von Baustellenverkehren ist derzeit noch nicht Bestandteil der Planungsüberlegungen. Grundsätzlich soll Baustellenverkehr jedoch über ausreichend aufnahmefähige Straßenverbindungen geführt werden. Sofern eine direkte Anbindung des Gebietes an die L 328 besteht, ist diese als die aufnahmefähigste Erschließung anzusehen. In der Annahme, dass ein Lkw 20 m³ befördern kann, ist mit 50.000 Fahrzeugbewegungen zu rechnen. Bei kleineren Fahrzeugen mit 10 m³ sind es dann 100.000 Fahrten. Diese übergroße Menge an Fahrzeugbewegungen kann die Rendsburger Straße nicht aufnehmen. Außerdem sind die Anlieger nicht bereit, die heraus resultierende erhöhte Lärmbelastung > 70 db hinzunehmen. Ich beantrage, ein Baustellenverkehrskonzept zwingend im B-Plan 177 einzuarbeiten, mit dem Ergebnis, dass der Baustellenverkehr nicht über die Rendsburger Straße geführt wird. <u>Begründung zu d):</u>	nerstag, den 07.03.2013), so dass die Lärmbelastung dort tendenziell geringer ist als angenommen. Anhand einer vereinfachten Berechnung (Modell Städtebauliche Lärmfibel des Wirtschaftsministeriums Baden-Württemberg) beträgt der rechnerische Pegelanteil des Verkehrs auf der L 328 an der Gesamtbelastung der Gebäude westlich der Rendsburger Straße rd. 56,5 dB(A) tags und 46,5 dB(A) nachts. Dies bedeutet, dass erhebliche Anteile der bestehenden Geräuschbelastung nicht durch den Verkehr auf der K 1, sondern durch die L 328 verursacht werden. Eine – ohnehin nicht wesentliche - Erhöhung der Verkehrsmengen auf der K 1 wird sich daher nicht entscheidend auf die Gesamtbelastung auswirken. Die Sanierungs-Grenzwerte von 70 / 60 bzw. 72 / 62 dB(A) tags / nachts für Wohn- bzw. Mischgebiete werden in jedem Falle nicht erreicht werden. Dies würde erst bei einer Erhöhung um rd. 5 dB(A) eintreten; dies entspräche einer Erhöhung der Verkehrsbelastung der Rendsburger Straße auf ca. 14.000 Kfz/24 h. Eine solche Verkehrszunahme kann jedoch als unrealistisch ausgeschlossen werden. <u>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</u> Die Aufnahme verbindlicher Festsetzungen zur Führung von Baustellenverkehren in den Bebauungsplan ist mangels Rechtsgrundlage nicht möglich. Dessen ungeachtet soll ein Konzept zur Lenkung dieser Verkehre erstellt werden, welches jedoch letztlich auch vom Baufortschritt bei der Erstellung der Anbindung des Gebiets an die L 328 abhängig ist. Zur Herstellung dieser Anbindung wird in jedem Falle eine Inanspruchnahme der Rendsburger Straße für den Baustellenverkehr erforderlich werden. Diese Funktion kann und soll die Rendsburger Straße in ihrer Eigenschaft als Kreisstraße jedoch auch übernehmen.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
110	Im Entwässerungsgutachten von Losch & Partner Ingenieurgesellschaft wird festgestellt, dass die Abwasserleitung in der Rendsburger Straße ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat. Als Anlieger kann ich bestätigen, dass die Belastung der Leitung zeitweilige zu einer erheblichen Geruchsbelästigung im Straßen- und Grundstücksbereich kommt. Eine zusätzliche Einleitung aus dem geplanten Gebiet wird durch diese Leitung nicht mehr transportabel sein. Ich bitte daher, dem Gutachten zu folgen und den Ausbau der erwähnten Abwasserdruckleitung zwingend im B-Plan festzuschreiben. <u>Sechs Einwohner des Stadtteils Gartenstadt, Anlieger der Rendsburger Straße (Name und Adresse anonymisiert) - 31.01.2013</u> Als direkt von dem geplanten Gewerbegebiet Nord betroffene Anwohner und Eigentümer von landwirtschaftlich genutzten Flächen möchten wir auf einige, in diesem Zusammenhang aus unserer Sicht problematische Punkte, aufmerksam machen. 1. Bis heute ergibt sich für uns aus den Planungsunterlagen kein für uns akzeptables Baustellenverkehrskonzept. Die Erschließung des Gewerbegebietes kann unserer Ansicht nach nur über die Rendsburger Straße erfolgen. Diese befindet sich zur Zeit noch größtenteils in einem intakten Zustand. a) Wer garantiert die Sicherheit des Schulweges unserer 3 Kinder (Fahrradfahrer)? b) Wer kommt für eine Sanierung der Straße nach durchgeführter Erschließung auf? 2. Aus eigener Erfahrung – durch die Bewirtschaftung von Pachtflächen in dem vorgesehenen Gewerbegebiet durch meine Eltern und Großeltern – wissen wir um die Problematik mit schwer versickerndem Oberflächenwasser. In den für uns zugänglichen Planungsunterlagen ist kein ausreichendes Entwässerungskonzept ersichtlich. a) Warum wurden bis heute keine Bohrsondierungen (S. Losch und Partner) durchgeführt, um die Durchlässigkeit der Ortsteinschicht zu prüfen? b) Ist einem möglichen Investor diese Problematik bekannt?	<u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Der Bau der SW-Druckrohrleitung ist Bestandteil der Erschließungsplanung zum Baugebiet, da ohne diese Leitung die Entsorgung des Gebiets nicht sichergestellt werden könnte. Da ihre Trasse jedoch weitestgehend außerhalb des Plangeltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. 177 liegen wird, kann sie kein Bestandteil seiner verbindlichen Festsetzungen sein. <u>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</u> Die Aufnahme verbindlicher Festsetzungen zur Führung von Baustellenverkehren in den Bebauungsplan ist mangels Rechtsgrundlage nicht möglich. Dessen ungeachtet soll ein Konzept zur Lenkung dieser Verkehre erstellt werden, welches jedoch letztlich auch vom Baufortschritt bei der Erstellung der Anbindung des Gebiets an die L 328 abhängig ist. Zur Herstellung dieser Anbindung wird in jedem Falle eine Inanspruchnahme der Rendsburger Straße für den Baustellenverkehr erforderlich werden. Diese Funktion kann und soll die Rendsburger Straße in ihrer Eigenschaft als Kreisstraße jedoch auch übernehmen. Zu a) Die Rendsburger Straße verfügt innerhalb des geschlossenen Bebauungszusammenhangs beidseitig über großzügig ausgebaute Fuß- und Radwege. Die Voraussetzung für eine sichere Verkehrsteilnahme von Kindern ist somit gegeben. Zu b) Die Beitragspflicht für Herstellung, den Ausbau und Umbau sowie die Erneuerung von öffentlichen Straßen und Wegen wird im Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein (KAG) abschließend geregelt. Hiernach sind für eine Ausbesserung von Straßenschäden im Zuge von Bauarbeiten keine Anliegerbeiträge zu erheben. <u>Der Stellungnahme wurde bereits gefolgt.</u> Die Boden- und Grundwasserverhältnisse im Gebiet sind bekannt und wurden bereits mehrfach untersucht, da das Gebiet seit einigen Jahrzehnten im Fokus diverser Planungsüberlegungen steht. Derzeit werden weitere aktuelle Untersuchungen erarbeitet, die zu einer Konkretisierung des bereits in wesentlichen Zügen vorliegenden Entwässerungskonzeptes beitragen sollen. Bestandteil dieser Untersuchungen sind selbstverständlich auch Bohrsondierungen. Der zuständige Wasser- und Bodenverband Obere Aalbek sowie die untere Wasserbehörde der Stadt Neumünster sind intensiv an der Planung beteiligt worden.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	c) Wer trägt die daraus entstehenden Kosten? d) Warum wurden bis heute die zuständigen Wasser- und Bodenverbände nicht befragt? 3) Im Stadtgebiet Neumünster befinden sich lediglich noch eine handvoll landwirtschaftlicher Vollerwerbsbetriebe. Das geplante Gewerbegebiet zerstört die letzte große zusammenhängende landwirtschaftlich genutzte Fläche in Neumünster. a) Sind landwirtschaftliche Vollerwerbsbetriebe im Stadtgebiet bzw. im Außenbereich nicht mehr erwünscht? b) Fasane, Rebhühner, Fledermäuse u. a. Tiere, die bisher noch auf unserer Hofstelle anzutreffen waren – finden diese keine ausreichende Beachtung oder Schutz mehr?	Ergebnis der Untersuchungen ist, dass eine lokale Versickerung auf den Grundstücken über Muldensysteme erfolgen kann. Dies setzt voraus, das Gelände im Verhältnis zur natürlich anstehenden Geländeoberfläche um mindestens 50 cm aufzuheben. Auf den ca. 40 ha umfassenden Bauflächen des B-Planes Nr. 177 sind naturgemäß örtlich unterschiedliche Grundwasserstände anzutreffen, in Abhängigkeit davon können auch stärkere Aufhöhungen erforderlich werden. Den ansiedlungsinteressierten Unternehmen werden die vorhandenen Aussagen zu Boden und Grundwasser zur Verfügung gestellt; darüber hinaus werden von einem Ingenieurbüro Hinweise zur Handhabung der vorgesehenen Regenwasserversickerung erarbeitet, die den Grundstückserwerbern an die Hand gegeben werden sollen. Die Kosten für die Herstellung der Entwässerungsanlagen auf den Baugrundstücken sind von den jeweiligen Grundstückserwerbern zu übernehmen. <u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Landwirtschaftlich genutzte Flächen prägen am Stadtrand von Neumünster das Landschaftsbild. Landwirtschaftliche Vollerwerbsbetriebe sind selbstverständlicher Bestandteile der Schleswig-Holsteinischen Kulturlandschaft, zu der Neumünster gehört. Dies soll auch zukünftig so bleiben. Das Plangebiet ist jedoch für gewerbliche Nutzungen aufgrund der Autobahnanbindung besonders geeignet. In der Abwägung zwischen den Belangen der Landwirtschaft einerseits und der Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Neumünster andererseits hat sich die Stadt Neumünster im Rahmen ihrer Planungshoheit daher an dieser Stelle grundsätzlich zugunsten einer Ausweisung gewerblich nutzbarer Bauflächen in dem betreffenden Bereich entschieden. Dies erfolgt insbesondere mit Hinsicht auf die Lage des Gebiets in unmittelbarer Nähe der Bundesautobahn A 7, die einerseits entscheidende Standortvorteile für die Ansiedlung großer und arbeitsplatzintensiver Logistikunternehmen bietet, andererseits naturgemäß mit Verlusten an landwirtschaftlich nutzbarer Fläche einhergeht. Im Rahmen der Fortschreibung des Landschaftsplans werden für das gesamte nordwestliche Stadtgebiet Entwicklungsziele für die Bereiche Natur und Landschaft überprüft und neu definiert. In diesem Zusammenhang spielen auch die landwirtschaftliche Nutzung bzw. die Festlegung der Flächen, die langfristig weiterhin für die landwirtschaftliche Nutzung zur Verfügung stehen sollen, eine wesentliche Rolle. Die derzeit konkret umgesetzte Planung (B 177) betrifft überwiegend Eigentumsflächen der Stadt Neumünster. Die südliche Erweiterung (B 177 B) soll nur im Einvernehmen mit den dort betroffenen Eigentümern der landwirtschaftlichen Flächen, z.B. bei Betriebsaufgabe oder Aussiedlung, realisiert werden. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Auswirkungen der Planung auf die genannten Tiere - insbesondere Fledermäuse und das Rebhuhn - wurden durch ein artenschutzrechtliches Gutachten bzw. ergänzende Stellungnahmen untersucht. Auswirkungen, die Verstöße gegen die Vorschriften des Artenschutzes zur Folge hätten, sind nicht zu erwarten. Insbesondere im vorgesehenen Erweiterungsbereich süd-



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	c) Warum findet keine archäologische Voruntersuchung der Fläche des Bebauungsplanes 177 B statt? Was verspricht sich die Stadt Neumünster von einem „Großinvestor“, der niemals Gewerbesteuern zahlen wird? Was unternimmt die Stadt Neumünster, wenn der „Großinvestor“ plötzlich kein Interesse mehr bekundet? Zusammenfassens teilen wir Ihnen mit, dass die Umsetzung der 35. Flächennutzungsplanänderung des Bebauungsplanes 177 B sowie des Bebauungsplanes 177 Entwicklungsfläche Nord / A 7 von uns sehr kritisch betrachtet wird. Das Leben auf der Hofstelle Rendsburger Straße 393 erfährt nach fast hundert Jahren in der vierten Generation eine <u>deutliche Wertminderung!</u>	lich der Rendsburger Straße sind zudem erhebliche Flächenanteile (ca. 30 ha) für die Durchführung von Maßnahmen zur Sicherung und Aufwertung von Natur und Landschaft vorgesehen. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Das Archäologische Landesamt ist an der Planung beteiligt worden. Für den Bereich des Bebauungsplans Nr. 177 sind keine konkreten Hinweise auf etwaige Vorkommen von Bodendenkmalen mitgeteilt worden. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Planung richtet sich nicht an einen bestimmten Investor, sondern stellt ein Flächenangebot für eine größere Anzahl von Gewerbeunternehmen dar. Es wurde bereits von zahlreichen Firmen Interesse an diesem Gebiet bekundet. Dessen ungeachtet wurden im Interesse einer möglichst weitgehenden Beachtung der Standortanforderungen großer Logistikbetriebe entsprechende Annahmen, u.a. zur Verkehrsentwicklung, getroffen <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Eine aus Sicht des Planungsschadensrechts nach dem Baugesetzbuch beachtliche Wertminderung ergibt sich durch die Planung nicht, da kein Eingriff in bestehende Nutzungsrechte erfolgt. Die Umwandlung landwirtschaftlich zu nutzender Flächen zu Bauland ist vielmehr perspektivisch in aller Regel mit deutlichen Wertsteigerungen verbunden. Das Interesse der Anlieger an einer Beibehaltung ihres landwirtschaftlich geprägten Umfelds wird zur Kenntnis genommen. Es ist nachvollziehbar, wird in der Abwägung gegenüber dem mit der Planung verfolgten Belang einer Stärkung der Wirtschaftsstruktur der Stadt Neumünster jedoch zurückgestellt.
111	<u>Einwohnerin des Stadtteils Gartenstadt, Anliegerin der Prof.-Buchwald-Straße (Name und Adresse anonymisiert), 24537 Neumünster - 03.02.2013</u> Aus verschiedenen Gründen stehe ich dem geplanten Industriegebiet sehr skeptisch gegenüber, und möchte mit meiner Stellungnahme zu weiteren Überlegungen anregen. Selbstverständlich befürworte ich die Schaffung von Arbeitsplätzen. Wie aus verschiedenen Medienberichten ersichtlich, herrschen in dem Unternehmen, welches für die Fläche im Gespräch ist, keine guten Arbeitsbedingungen. Im Vorfeld sollen mit dem jeweiligen Investor bestimmte Rahmenbedingungen festgelegt werden. Es wird sicher nicht gut bei der Bevölkerung ankommen, wenn „billige“ Arbeitnehmern aus dem Ausland mit Bussen „angeliefert“ werden und kein Neumünsteraner einen ordentlichen Arbeitsplatz erhält. Gerechte Löhne und gute Arbeitsbedingungen auch für gering qualifizierte Arbeitnehmer sollten Anspruch der Stadt Neumünster sein. Wünschenswert sind Betriebe, die Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für die Mitarbeiter anbieten. Aber dies ist nur eine Bemerkung am Rande, die ich mir nicht verkneifen kann. Jetzt zu der eigentlichen Kritik am B-Plan 177 und zur Änderung des Flächennutzungsplanes:	<u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Verwaltung teilt die Auffassung, dass vorrangig sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze mit Löhnen geschaffen werden sollten, von denen der Beschäftigte leben kann. Allerdings hat die Stadt Neumünster letztlich keinen Einfluss auf die konkrete Ausgestaltung der Beschäftigungsverhältnisse in den anzusiedelnden Betrieben. Die Bauleitplanung bietet hier keinerlei Instrumente. Zudem sind Fragen berührt, die bundespolitisch zu regeln sind (Diskussion um einen gesetzlichen Mindestlohn). Hinzuweisen ist darauf, dass die größte Gruppe der Arbeitslosen über keine bzw. eine nur geringe berufliche Qualifikation verfügt. Daher ist es von besonderer Bedeutung, Arbeitsplätze für diese Gruppe zu schaffen, wobei selbstverständlich auch weniger qualifizierte Arbeitsplätze angemessen zu entlohnen sind.



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	1. Da in nächster Zeit nur der nördliche Teil der Rendsburger Straße zum Industriegebiet werden soll, halte ich es für sinnvoll, nur für diesen Teil den Flächennutzungsplan zu ändern. <i>Die Flächen südlich der Rendsburger Straße werden jetzt und in Zukunft landwirtschaftlich genutzt, und es besteht hierfür keine Veranlassung den Flächennutzungsplan zu ändern.</i> 2. Außerdem sehe ich die Oberflächenentwässerung als problematisch an. Eine lokale Regenwasserversickerung auf dem Grundstück ist schwer möglich. Es ist zu befürchten, dass der Boden die Wassermengen von großen Dachflächen nicht aufnehmen kann und eine Ableitung in die anliegenden Gewässer nicht möglich ist. Zudem müsste die betonharte Klemmschicht komplett abgetragen werden. Die umliegenden Felder sind sowieso schon total durchfeuchtet. <i>Es sollte unbedingt dafür Sorge getragen werden, dass der sowieso schon hohe Grundwasserspiegel nicht noch weiter steigt und unsere Wohnqualität durch feuchte Keller beeinträchtigt wird.</i>	<u>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</u> Die grundsätzliche Entscheidung zugunsten einer gewerblichen Entwicklung auf den betreffenden Flächen ist seitens der Stadt Neumünster im Rahmen ihrer Planungshoheit getroffen worden. Dies betrifft ausdrücklich auch die Fläche südlich der Rendsburger Straße. Maßgeblich ist die Anbindung der Fläche an die Autobahn, wodurch sie sich als Standort insbesondere für Logistikbetriebe besonders eignet. Belegt wird diese Eignung durch bestehende Ansiedlungsinteresse verschiedener Firmen. Für den südlichen Teil der Fläche (Plangebiet 177 B) spielt zusätzlich die Möglichkeit einer Gleisanbindung eine wesentliche Rolle. Während für die Fläche nördlich der Rendsburger Straße ein Bebauungsplan aufgestellt und verbindliches Baurecht geschaffen wird, erfolgt südlich der Rendsburger Straße vorerst nur die Änderung des Flächennutzungsplans (FNP). Eine FNP-Darstellung ist nur für die Stadt verbindlich, nicht für den einzelnen Bürger. Sie bedeutet nur, dass die Stadt perspektivisch die Absicht hat, die Fläche gewerblich bzw. industriell zu nutzen. Wann das Planungsziel umgesetzt werden kann, ist gegenwärtig nicht prognostizierbar. Die Umsetzung der Planungsziele für den südlich der Rendsburger Straße gelegenen Bereich soll im Einvernehmen mit den betroffenen Grundstückseigentümern erfolgen. Aussagen der derzeitigen Eigentümer, die landwirtschaftliche Nutzung solle auf Dauer fortgesetzt werden, sind Momentaufnahmen. Sie sind nicht geeignet, die FNP-Darstellung in Frage zu stellen, zumal diese auf Grundlage städtebaulicher Erwägungen getroffen wird. Ob Verkaufsbereitschaft besteht, wird sich dann zeigen, wenn ein Verkauf tatsächlich ansteht. Diese wird erfahrungsgemäß auch davon abhängen, inwieweit dann, wenn der landwirtschaftliche Betrieb fortgeführt werden soll, Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Die Boden- und Grundwasserverhältnisse im Gebiet sind bekannt und wurden bereits mehrfach untersucht, da das Gebiet seit einigen Jahrzehnten im Fokus diverser Planungsüberlegungen steht. Derzeit werden weitere aktuelle Untersuchungen erarbeitet, die zu einer Konkretisierung des bereits in wesentlichen Zügen vorliegenden Entwässerungskonzeptes beitragen sollen. Der zuständige Wasser- und Bodenverband Obere Aalbek sowie die untere Wasserbehörde der Stadt Neumünster sind intensiv an der Planung beteiligt worden. Ergebnis der Untersuchungen ist, dass eine lokale Versickerung auf den Grundstücken über Muldensysteme erfolgen kann. Dies setzt voraus, das Gelände im Verhältnis zur natürlich anstehenden Geländeoberfläche um mindestens 50 cm aufzuheben. Auf den ca. 40 ha umfassenden Bauflächen des B-Planes Nr. 177 sind naturgemäß örtlich unterschiedliche Grundwasserstände anzutreffen, in Abhängigkeit davon können auch stärkere Aufhöhungen erforderlich werden. Veränderungen des Grundwasserspiegels infolge der Aufhöhungen sind nicht zu erwarten. Den ansiedlungsinteressierten Unternehmen werden die vorhandenen Aussagen zu Boden und Grundwasser zur



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	3. Ebenso kritisch ist die Abwasserbeseitigung des neuen Industriegebietes durch die aus Krogaspe kommende Druckleitung zu sehen. Diese Leitung stößt jetzt schon an ihre Grenzen, und wir Anwohner leiden mitunter unter erheblichen Geruchsbelästigungen. Weitere Abwassermengen kann diese Leitung nicht verkraften. <i>Deswegen wäre es sinnvoll, die im Abwassergutachten empfohlene neue Leitung parallel zur Autobahn zum Klärwerk auch zu bauen und die Mehrkosten hierfür in Kauf zu nehmen.</i> 4. Um die Belästigung der Anwohner durch den Baustellenverkehr so gering wie möglich zu halten, ist es sinnvoll die neue Abfahrt an der A 7 zuerst zu erstellen und das Baugebiet dann ausschließlich von dieser Seite anzufahren. Eine zusätzliche Abfahrt in Höhe Stoverbergskamp in das vorhandene Industriegebiet könnte zusätzliche Entlastung für den südlichen Bereich der Rendsburger Straße bieten. <i>Die Kreuzung Stover / Stoverseegen / Rendsburger Straße mit der abknickenden Vorfahrt ist sowieso schon in meinen Augen ein Gefahrenschwerpunkt. Viele Radfahrer und Schulkinder benutzen täglich diese Kreuzung. Noch mehr Lkw-Verkehr halte ich für nicht akzeptabel.</i> In der artenschutzrechtlichen Prüfung der Fa. Bio Consult ist leider gar nicht von den unzähligen Hasen, Füchsen und Rehen die Rede, die hier ebenfalls ansässig sind. Die Aussage, dass es hier keine Zauneidechsen gibt, halte ich für falsch. Da das Weißstorchpaar aus Krogaspe hier regelmäßig jedes Jahr im Sommer auf den Wiesen anzutreffen ist, kann man sicher davon ausgehen, dass es hier noch genügend Tiere wie Eidechsen, Lurche, Frösche usw. gibt und den Störchen und ihrem Nachwuchs als Nahrung dienen. Ebenso sind zahlreiche Arten von seltenen Schmetterlingen und Libellen hier zu beobachten. Es ist sehr lobenswert, dass die neu auszuweisenden natürlichen Ausgleichsflächen in der Nähe eingeplant worden sind. Aber ob es ausreicht die Artenvielfalt zu erhalten, wird man erst merken, wenn es bereits zu spät ist.	Verfügung gestellt; darüber hinaus werden von einem Ingenieurbüro Hinweise zur Handhabung der vorgesehenen Regenwasserversickerung erarbeitet, die den Grundstückserwerbern an die Hand gegeben werden sollen. Die Kosten für die Herstellung der Entwässerungsanlagen auf den Baugrundstücken sind von den jeweiligen Grundstückserwerbern zu übernehmen. <u>Der Stellungnahme wird gefolgt.</u> Der Bau der SW-Druckrohrleitung ist Bestandteil der Erschließungsplanung zum Baugebiet, da ohne diese Leitung die Entsorgung des Gebiets nicht sichergestellt werden könnte. Da diese Trasse jedoch weitestgehend außerhalb des Plangeltungsbereichs liegen wird, kann der Bebauungsplan Nr. 177 den Trassenverlauf nicht verbindlich festsetzen. <u>Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.</u> Die Aufnahme verbindlicher Festsetzungen zur Führung von Baustellenverkehren in den Bebauungsplan ist mangels Rechtsgrundlage nicht möglich. Dessen ungeachtet soll ein Konzept zur Lenkung dieser Verkehre erstellt werden, welches jedoch letztlich auch vom Baufortschritt bei der Erstellung der Anbindung des Gebiets an die L 328 abhängig ist. Zur Herstellung dieser Anbindung wird in jedem Falle eine Inanspruchnahme der Rendsburger Straße für den Baustellenverkehr erforderlich werden. Diese Funktion kann und soll die Rendsburger Straße in ihrer Eigenschaft als Kreisstraße jedoch auch übernehmen. Die Kreuzung Stover/ Stoverseegen/ Rendsburger Straße stellt nach der polizeilichen Statistik keinen Unfallschwerpunkt im Stadtgebiet dar. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Das Fachgutachten betrachtet lediglich artenschutzrechtlich relevante Tiervorkommen. Sogenannte Ubiquisten, also Arten, die eine Vielzahl unterschiedlicher Lebensräume besiedelt und deren Population daher nicht durch Einschränkung bestimmter eingegrenzter Lebensräume in ihrem Fortbestand behindert oder gar gefährdet werden, sind hierbei nicht gesondert zu untersuchen. Das Amphibienvorkommen im Gebiet wurde durch ein weiteres Fachgutachten (Umweltbüro Schwahn, Dezember 20098) untersucht. Hierbei wurde festgestellt, dass das Plangebiet des B-Planes Nr. 177 – im Unterschied zum Roose-See und den Niederungsflächen entlang des Stovergrabens - nur eine geringe Bedeutung als Nahrungs habitat für Amphibien hat. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die Umsetzung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen im Plangebiet und auf den zugeordneten externen Ausgleichsflächen einschließlich der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege fällt in die Zuständigkeit der Stadt Neumünster als Vorhabensträgerin. Darüber hinaus wird auch der Erfolg der vorgesehenen Naturschutzmaßnahmen durch regelmäßige Wirkungskontrollen überwacht (Monitoring). Im Sinne des Ausgleichskonzeptes naturschutzfachlich unerwünschte oder unzureichende Entwicklungen können damit erkannt und unter fachlicher Aufsicht der



- Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB)

	Anregungen	<u>Antrag</u> / Begründung
	Wenn die große Fläche nicht zusammenhängend an einen Investor verkauft werden kann, rate ich dringend davon ab, die Fläche zu zerstückeln und für kleinere Betriebe zur Verfügung zu stellen. Kleinere Flächen stehen an anderer Stelle in Neumünster noch ausreichend zur Verfügung. Dafür ist diese große Fläche in 1 A-Lage schlichtweg zu schade. Dann ist es sicherlich sinnvoller, die Fläche weiter den unzähligen Fledermäusen und Feldlerchen und Fasanenfamilien zu überlassen.	Unteren Naturschutzbehörde durch geeignete gegensteuernde Maßnahmen korrigiert werden. <u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Die künftige Grundstücksaufteilung ist nicht Bestandteil verbindlicher Regelungen auf der Ebene der Bauleitplanung. Dessen ungeachtet soll das Gebiet nach dem expliziten Willen der Stadt Neumünster für die Ansiedlung großer, verkehrsintensiver Unternehmen in Anspruch genommen werden, da es hierfür über hervorragende Standortqualitäten verfügt, die auch im überregionalen Vergleich als Alleinstellungsmerkmal gelten können.