# **Anlage**

# **Quartier Buddestraße**

Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept

(Stand: 04/2022)



Fachdienst
Stadtplanung Stadtentwicklung



# **Quartier Buddestrasse**

# Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB

im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms "Soziale Stadt"



# Stadt Neumünster

**Fachdienst** 

Stadtplanung | Stadtentwicklung *Abteilung* 

Stadtplanung | Erschließung

**Bearbeitung** 

Stadterneuerung | Städtebauförderung Cornelia Neumann

Stand: 04/2022



# Inhalt

1. Einführung	5
2. Rahmenbedingungen   übergeordnete Planungen	6
2.1 Lage und Funktion der Stadt	6
2.2 Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtgebiet	7
2.3 Historische Entwicklung	8
2.3.1 Stadt Neumünster	
2.3.2 Das Untersuchungsgebiet	8
2.4 Übergeordnete Planungen und Konzepte	11
2.4.1 Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein   Fortschreibung 2021	11
2.4.2 Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum II   Neuaufstellung 2020	
2.4.3 Regionalplan für den Planungsraum III   Fortschreibung 2000	12
2.5 Städtische Planungen	13
2.5.1 Flächennutzungsplan	13
2.5.2 Landschaftsplan 2000   Anpassung und Teilfortschreibung Nord-West 2016	
2.5.3 Bebauungspläne	
2.5.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2006   Stadtentwicklungsbericht 2021	
2.5.5 Integriertes Klimaschutzkonzept (2015)	
2.5.6 Wohnraumversorgungskonzept	
2.5.7 Sonstige Konzepte und Gutachten	
3. Bestandsanalyse	20
3.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Untersuchungsgebiets   Nutzungsstruktur	r20
3.1.1 Der gewerblich genutzte "Rand"	
3.1.2 Der wohnbaulich genutzte "Kern"	23
3.2 Gebäudebestand	27
3.2.1 Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf	27
3.2.2 Energetische Beschaffenheit der Gebäude	28
3.3 Denkmalschutz	28
3.4 Eigentumsstruktur	29
3.5 Soziale, kulturelle, bildungs- und freizeitbezogene Infrastruktur	30
3.6 Einzelhandel   wohnortnahe Grundversorgung	31
3.7 Grün- und Freiraumstrukturen	32
3.7.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen	32
3.7.2 Private Grün- und Freiflächen	33
3.8 Verkehrssituation und Erschließung	35
3.8.1 Straßennetz und motorisierter Individualverkehr	35
3.8.2 Geh-/Radverkehr	
3.8.3 Zustand der Verkehrswege	
3.8.4 Ruhender Verkehr	
3.8.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	38



3.8.6 Barrierefreiheit	39
3.9 Umweltsituation (Immissionen)	39
3.9.1 Lärm	39
3.9.2 Altlasten	41
3.10 Bevölkerung und Sozialstruktur	42
3.10.1 Bevölkerung	42
3.10.2 Haushaltsstruktur	44
3.10.3 Bevölkerung nach Nationalität	45
3.10.4 Beschäftigungsstruktur	45
4. Zusammenfassende Bewertung   Defizit- und Potentialanalyse	46
4.1 Defizite, Konflikte und Schwächen	46
4.2 Stärken   Potenziale	47
5. Leitbild   allgemeine Entwicklungsziele	48
6. Entwicklungskonzept   Ziele und Handlungsempfehlungen	49
7. Maßnahmen	50
8. Verfahrensrechtliche Abwägung	51
8.1 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit	51
8.1.1 Substanzielle Missstände	
8.1.2 Funktionelle Missstände	53
8.2 Beteiligung und Mitwirkung der öffentlichen Aufgabenträger	r gemäß § 139 BauGB54
8.3 Notwendigkeit der Sanierung sowie der Anwendung des bes	onderen Städtebaurechts 54
9 Planverzeichnis	55



# 1. Einführung

Das "Quartier Buddestraße" ist in den vergangenen Jahren aufgrund bestehender Missstände in unterschiedlichen Zusammenhängen untersucht worden (siehe: Ziffer 2.5.4) und wurde schließlich im Oktober 2017 seitens des Ministeriums für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm "Soziale Stadt" aufgenommen.

Im Zuge der Antragstellung wurden folgende Defizite und Mänge55l benannt:

#### Städtebauliche und funktionale Defizite

Umgeben von Hauptverkehrsstraßen sowie zum Teil großflächigen Gewerbebetrieben befindet sich insbesondere das Wohngebiet in einer inselartigen Lage und ist durch die vorgenannten Nutzungen vor allem Lärm- und ggf. auch Immissionsbelastungen ausgesetzt.

#### Defizite im Gebäudebestand

Ein Großteil der Wohngebäude weist einen hohen Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf auf. Es ist zudem ein überdurchschnittlich hoher Wohnungsleerstand zu verzeichnen.

### Defizite der verkehrstechnischen Infrastruktur

Die Straßen innerhalb des Quartiers sind in einem erneuerungsbedürftigen Zustand. Es bestehen keine gesicherten Fuß- und Radwegeverbindungen in die angrenzenden Gebiete. Der Straßenraum ist in hohem Maß durch den ruhenden Verkehr geprägt.

# Defizite der sozialen, kulturellen und freizeitbezogenen Infrastruktur

tenden Untersuchungen gemäß § 141 (3) Baugesetzbuch (BauGB) gefasst.

Gemäß Sozialbericht 2017 weist der Sozialraum Nord-Ost, das Untersuchungsgebiet bildet dessen nördlichen Teil (siehe: Ziffer 3.10), die höchste soziale Belastung innerhalb des Stadtgebiets auf. Im Untersuchungsgebiet sind weder soziale Infrastruktureinrichtungen noch öffentliche Frei- und Spielflächen

Die Ratsversammlung hat am 21.11.2017 (Drucksache 1089/2013/DS) den Beschluss zur Einleitung der vorberei-

Die Bekanntmachung des Einleitungsbeschlusses erfolgte am 30.05.2018 durch Abdruck im Holsteinischen Courier.

Mit den vorbereitenden Untersuchungen sollen gemäß Baugesetzbuch grundsätzlich Beurteilungsgrundlagen

- zur Notwendigkeit der Sanierung
- zu den sozialen, strukturellen und städtebaulichen Gegebenheiten und Zusammenhängen
- zu den anzustrebenden allgemeinen Zielen sowie
- zur Durchführbarkeit der Sanierung

geschaffen werden.

vorhanden.

In diesem Zusammenhang wird auch betrachtet, ob sich hinsichtlich der 2017 im Zuge der Antragstellung erhobenen und aufgeführten Defizite im Quartier Buddestraße signifikante Veränderungen vollzogen haben.



# 2. Rahmenbedingungen | übergeordnete Planungen

# 2.1 Lage und Funktion der Stadt

Die kreisfreie Stadt Neumünster liegt zentral im Landesinneren Schleswig-Holsteins, rd. 60 km nördlich Hamburgs und rd. 35 km südwestlich Kiels.

Sie bildet ein städtisches Zentrum innerhalb des sie umgebenden ländlichen Raums: Im Westen und Norden schließt der Kreis Rendsburg-Eckernförde, im Osten der Kreis Plön und im Süden der Kreis Segeberg an.

Mit 80.876 Einwohnern (Stand: 31.12.2021) ist sie die viertgrößte Stadt Schleswig-Holsteins und fungiert als Oberzentrum. Seit Mai 2012 ist sie Teil der Metropolregion Hamburg.



Abb. 1: Lage Neumünsters in Schleswig-Holstein

Die Stadt ist verkehrlich sowohl über die Straße, als auch über die Schiene sehr gut erschlossen: Die westlich der Stadt verlaufende A7 stellt die regionale bzw. überregionale Nord-Süd-Verbindung her; die durch die Stadt führende B 430 bildet einen der Zubringer zur A 7 (Anschlussstelle Neumünster-Mitte) sowie den regionalen Anschluss nach Westen und Osten.

Innerhalb Schleswig-Holsteins fungiert die Stadt als Bahnstreckenknotenpunkt: Hier treffen die Nord-Süd-Verbindungen Hamburg-Neumünster-Kiel bzw. Hamburg-Neumünster(-Rendsburg-Schleswig-)Flensburg auf die Ost-West-Verbindungen (Puttgarden-Lübeck-)Bad Oldesloe-Neumünster bzw. Neumünster-Heide-Büsum.

Administrativ ist die Stadt in 9 politische Stadtteile - Einfeld, Tungendorf, Brachenfeld-Ruthenberg, Gadeland, Wittorf, Faldera, Böcklersiedlung-Bugenhagen, Gartenstadt und Stadtmitte - gegliedert.



# 2.2 Lage des Untersuchungsgebiets im Stadtgebiet

Das Quartier Buddestraße befindet sich im Nordosten des Stadtteils Stadtmitte, in gut 2 km Entfernung zur Innenstadt (Großflecken), am inneren Rand des Stadtrings.

Im Westen wird es durch die Kieler Straße, im Norden durch die Max-Johannsen-Brücke, im Osten durch die Ilsahl und im Süden durch die Trasse der Bahnlinie Neumünster-Ascheberg begrenzt.

Es erstreckt sich über eine Fläche von 25,8 ha.



Abb. 2: Lage des Untersuchungsgebiets innerhalb des Stadtgebiets

An die vorgenannten, die äußere Begrenzung des Gebiets bildenden Verkehrstrassen schließen innerhalb des Untersuchungsgebiets fast durchgängig, teilweise großflächige gewerbliche Nutzungen an. Diese umgeben eine - beiderseits der Budde-, Rosen-, Wichern- und Gutenbergstraße bestehende - wohnbauliche Nutzung.

Außerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich westlich der Kieler Straße das Betriebsgelände des Eisenbahnausbesserungswerks sowie die Gleisanlagen der Bahn.

Nördlich der Max-Johannsen-Brücke, östlich der Ilsahl liegt die ausgedehnte Wohnbebauung des Stadtteils Tungendorf.

Südlich der stillgelegten Bahntrasse Neumünster-Ascheberg, im Dreieck zwischen Bismarck- und Christianstraße befindet sich das großflächige Betriebsgelände der Stadtwerke Neumünster (SWN), an das im Süden Richtung Innenstadt das Vicelin-Viertel anschließt.



# 2.3 Historische Entwicklung

#### 2.3.1 Stadt Neumünster

Die erste urkundliche Nennung einer Ansiedlung im Bereich des heutigen Neumünsters reicht in das Jahr 1127 zurück; sie bezog sich auf das damalige Augustiner-Stift Wippenthorp im Gau Faldera. Im Rahmen der Weihe des Stifts wurde der Name "Nova Monasterium", Neues Münster, Neumünster auf den Ort übertragen.

Die Lage am Kreuzungspunkt wesentlicher von Norden nach Süden und von Westen nach Osten verlaufender Handelswege ließ neben Ackerbau, Viehhandel und Handwerk das Frachtfuhrwesen zu einer - im 16. Jahrhundert zu der wichtigsten - Einnahmequelle der Einwohner werden.

Im 17. Jahrhundert entwickelte sich infolge der verfügten Gewerbefreiheit mit dem Tuchmacherhandwerk ein weiterer - späterhin ortsbildprägender - Wirtschaftszweig.

Die Industrialisierung wurde mit der Gründung der ersten Textilfabrik zu Beginn des 19. Jahrhunderts eingeleitet. Zusätzlich entwickelten sich die Leder- und Metallindustrie zu prägenden Wirtschaftszweigen. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts (1872) wurde Neumünster auch Militärstandort.

Nach dem Deutsch-Dänischen (1864) sowie dem Deutschen Krieg (1866) fiel die im Herzogtum Holstein gelegen Stadt als Teil der Provinz Schleswig-Holstein administrativ Preußen zu. 1870 erhielt Neumünster das Stadtrecht; 1901 wurde die Stadt kreisfrei.

Das 20. Jahrhundert brachte nachhaltige räumliche Veränderungen mit sich:

Mit der Eingemeindung der heutigen Stadtteile Brachenfeld, Wittorf, Teilen von Tungendorf und Gadeland 1938 sowie 1970 im Zuge einer Kreisgebietsreform von Einfeld, Tungendorf-Dorf und weiterer Teile von Gadeland vergrößerte sich das Stadtgebiet insgesamt um mehr als das 3 ½ -fache.

Die Bevölkerungszahl stieg 1938 infolge der Eingemeindung um 8 % auf rd. 51.000 und 1970 um 12.000 auf 86.000 Einwohner.

Der in den 1960-er Jahren einsetzende Strukturwandel in der Textil- und Lederindustrie führte dazu, dass die diesbezüglichen Betriebe ihre Produktion sukzessive einstellten und ihre Standorte aufgaben: Die letzte Lederfabrik schloss 1967, 1992 die letzte Textilfabrik.

Eine ähnliche Entwicklung vollzog sich hinsichtlich der militärisch genutzten Liegenschaften: Das letzte Bataillon wurde 1997 aufgelöst.

Der Verlust dieser Arbeitsplätze zog einen Bevölkerungsrückgang nach sich: So nahm die Zahl der Einwohner von 1970 bis 1986 um 9 % auf rd. 78.000 ab.

Die ehemalige Industriestadt Neumünster stand vor einem nachhaltigen Veränderungsprozess: Für die brachgefallenen, vormals gewerblich und militärisch genutzten Liegenschaften, mussten adäquate Folgenutzungen gefunden, neue Wirtschaftsbetriebe angesiedelt und attraktive Wohngebiete entwickelt werden. Die Stadt präsentiert sich heute als Dienstleistungs-, Handels- und Logistikstandort.

# 2.3.2 Das Untersuchungsgebiet

Die Entwicklung des Untersuchungsgebiets stand in unmittelbarem Zusammenhang mit der Expansion des 1866 ursprünglich in der Nähe des Bahnhofs gegründeten und 1868/1869 an seinen heutigen Standort westlich der Kieler Straße verlagerten Eisenbahnausbesserungswerks. 1870 betrug die Zahl der dort Beschäftigten 68, 1900 waren es



585, 1911 1.028 und 1925 schließlich 1.366. (Quelle: Uwe Weiger: Das Werk Neumünster im Spiegel der Zeit, Neumünster 2011)

Um Wohnraum für die Beschäftigten zu schaffen, entstand auf Veranlassung des "Bau- und Spar- und Wirtschaftsvereins der Eisenbahnbediensteten zu Neumünster GmbH" ab 1900 - in fußläufiger Nähe zur Arbeitsstätte gelegen - ausgehend von der östlich an die Kieler Straße angebundenen Gutenbergstraße, Richtung Norden entlang der neu angelegten Rosen-, Wichern- und Buddenstraße eine zweigeschossige, traufständige Bebauung. Diese bestand primär aus kleinformatigen, in offener Bauweise errichteten, 4 Wohnungen aufweisenden Mehrfamilienhäusern. Insgesamt entstanden 65 Gebäude mit 341 Wohnungen.

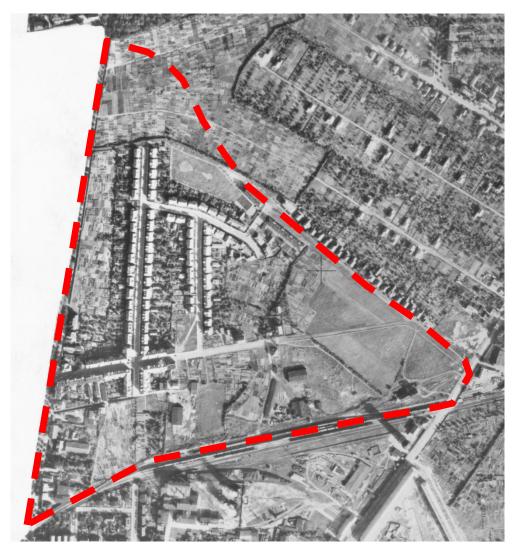


Abb. 3: Untersuchungsgebiet -Luftbild (1938)

Die das Untersuchungsgebiet begrenzenden Verkehrstrassen waren zu dieser Zeit bereits größtenteils vorhanden. Die Kieler Straße wurde 1832 als Teil der Chaussee Altona-Kiel freigegeben. 1844 erfolgte die Fertigstellung der westlich, parallel dazu verlaufenden Eisenbahnstrecke Altona-Kiel.

Die Inbetriebnahme der Bahnlinie Neumünster-Ascheberg am 31. Mai 1866 schuf die südliche Grenze, die ab 1898 infolge der Gründung der damaligen Elektrizitäts- und Wasserwerke, der heutigen Stadtwerke Neumünster GmbH (SWN) verstärkt wurde: Im Dreieck zwischen Bismarck- und Christianstraße wurde mit dem Bau eines Kraftwerks sowie eines Wasserwerks mit 18 Brunnen der Grundstein für die Entwicklung des heutigen Betriebsstandortes gelegt.



Das Luftbild aus dem Jahr 1938 (Abb. 4) dokumentiert die einheitliche, dichte Bebauung der von der Kieler Straße abgerückten Werkssiedlung. Zu erkennen ist auch eine bereits vorhandene gewerbliche Nutzung südlich der Gutenbergstraße. Die neben der straßen-, auch mögliche, schienengebundene Erschließung der Grundstücke bot hier einen Lagevorteil.

1945 wurde ein Großteil der Wohngebäude durch Bombenangriffe zerstört bzw. schwer beschädigt; nur wenige Gebäude blieben weiterhin nutzbar erhalten (Abb. 5).

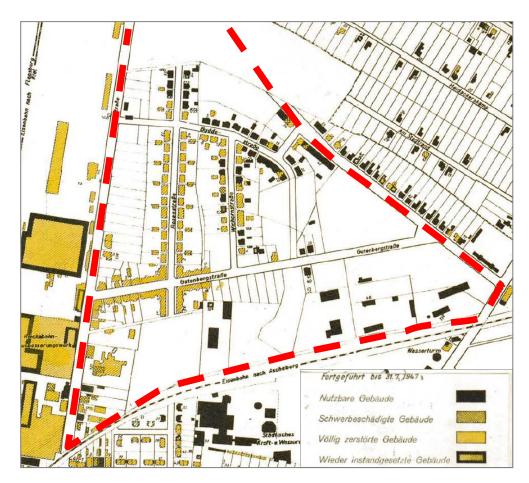


Abb. 4: Untersuchungsgebiet -Aufbau-/Schadensplan (1947)

Der Wiederaufbau erfolgte ab 1950/51 bis Mitte der 1950 Jahre im Rahmen des European Recovery Program (ERP-Programm). Die ursprünglich kleinformatigen 2-geschossigen Mehrfamilienhäuser entlang der Rosen-, Budde- und Wichernstraße wurden unter Beibehaltung der Geschossigkeit und weitestgehend auch der Gebäudestellung durch längere, aus mehreren Segmenten bestehende, Mehrfamilienhäuser ersetzt. In der Gutenbergstraße entstand eine 3-geschossige Wohnbebauung.

Diese Bebauung ist bis heute erhalten geblieben und prägt das Erscheinungsbild des Quartiers.

In den 1960er Jahre vollzog sich die Ansiedlung der gewerblichen Nutzung entlang der östlichen Seite der Kieler Straße bzw. der westlichen Seite der Ilsahl. Insbesondere entlang der Kieler Straße entstanden die für eine Ausfallstraße typischen Autohäuser und Tankstellen.

In den 1990er Jahren wurde der gewerbliche Besatz durch die Errichtung von Lebensmittel-Discountern ergänzt.

Die bereits vor dem 2. Weltkrieg bestehende gewerbliche Nutzung südlich der Gutenbergstraße wurde intensiviert.



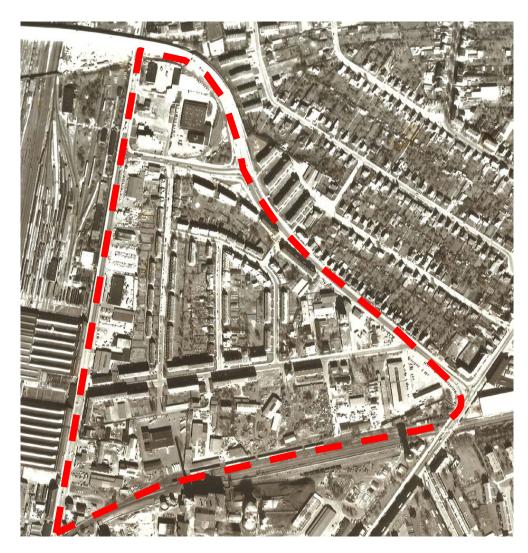


Abb. 5: Untersuchungsgebiet -Luftbild (1973)

Die Max-Johannsen-Brücke im Norden des Untersuchungsgebiets entstand 1973; sie verbindet die bereits 1960 verbreiterte Ilsahl mit der westlich der Bahntrasse verlaufenden Rendsburger Straße (L 328), die als Autobahnzubringer zur A 7 (Anschlussstelle Neumünster Nord) dient, und gleichzeitig auch die west- bzw. östlich der Bahntrasse liegenden Stadtteile Gartenstadt und Tungendorf miteinander.

# 2.4 Übergeordnete Planungen und Konzepte

Gemäß § 1 (3) Raumordnungsgesetz (ROG) soll sich die Entwicklung, Ordnung und Sicherung der Teilräume in die Gegebenheiten und Erfordernisse des Gesamtraumes einfügen; gleichzeitig sind bei übergeordneten Planungen die Erfordernisse der Teilräume zu berücksichtigen (Gegenstromprinzip).

Nachfolgend werden die die Stadt Neumünster bzw. das Untersuchungsgebiet betreffenden Aussagen der übergeordneten sowie städtischen raumordnenden bzw. -bezogen Instrumente und Konzepte dargestellt.

# 2.4.1 Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein | Fortschreibung 2021

Der Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holstein (Fortschreibung 2021) bildet die Basis für die räumliche Entwicklung des Landes; er erstreckt sich ab Inkrafttreten auf einen Planungszeitraum von 15 Jahre.

Im Rahmen des zentralörtlichen Systems fungiert die Stadt Neumünster als Oberzentrum und hat folgende Aufgaben wahrzunehmen:



- sie ist Versorgungs-, Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentrum von überregionaler und landesweiter Bedeutung
- sie versorgt die Bevölkerung mit Gütern des höheren und spezialisierten Bedarfs
- sie bietet ein großes und differenziertes Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen

Landesplanerisches Ziel ist es, die Stadt in der Wahrnehmung der oben genannten Aufgaben zu stärken und weiter zu entwickeln. Grundsätzlich sollen hierzu die Standortbedingungen durch bedarfsgerechte Flächenangebote sowie gute verkehrliche Anbindung verbessert werden.

Die Stadt bildet zusammen mit 13 benachbarten Gemeinden einen Stadt-Umlandbereich im ländlichen Raum. Die Zielsetzung für diesen Raum entspricht inhaltlich der für das Oberzentrum definierten (s.o.) mit der Ergänzung, dass bei sektoralen Planungen möglichst interkommunal zusammengearbeitet werden soll.

Der LEP legt entlang bestimmter überregionaler Verkehrswege sogenannte Landesentwicklungsachsen fest. Sie stellen zentrale Entwicklungsstränge für eine zukunftsfähige wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung sowie die Förderung von regionalen und überregionalen Kooperationen dar.

Neumünster liegt an der der Achse A 7 / A 215. Diese schafft die Verbindung zwischen Hamburg, Kiel, Flensburg sowie dem Süden Dänemarks.

# 2.4.2 Landschaftsrahmenplan für den Planungsraum II Neuaufstellung 2020

Unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung stellt der Landschaftsrahmenplan die überörtlichen Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes sowie die vorrangigen Flächen für den Naturschutz dar.

Der nordöstliche Teil Neumünsters und somit auch das Untersuchungsgebiet liegen innerhalb eines Trinkwasserschutzgebietes gemäß § 51 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltsgesetzes (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) i. V. m. § 4 des Landeswassergesetzes (LWG).

Die entsprechende "Wasserschutzgebietsverordnung Neumünster" ist seit Februar 1988 in Kraft. Das Untersuchungsgebiet liegt innerhalb der Schutzzone III A. Bei Planungen von Maßnahmen sind somit insbesondere die wasserrechtlichen Belange zu berücksichtigen.

Für den Siedlungsbereich werden folgende landschaftliche Leitbilder genannt:

- Erhalt/Herstellung von Naturerlebnisräumen und Grünzügen als ortsteilbezogene Erholungsstätten in Siedlungsnähe
- Erhalt/Herstellung eines gesunden Stadtklimas durch Offenhaltung unversiegelter Flächen, Begrünung von Verkehrswegen und Plätze, Freihaltung von Kaltluftschneisen
- Erhalt/Betonung kulturhistorisch besonderer Landschaftsausschnitte
- Erhalt von möglichst naturnahen Anteilen an Seen und Fließgewässern
- Schutz historisch gewachsener Grünstrukturen
- Berücksichtigung von urbaner Landwirtschaft in Stadtentwicklungskonzepten
- Förderung der (Insekten-) Artenvielfalt im urbanen Raum

## 2.4.3 Regionalplan für den Planungsraum III | Fortschreibung 2000

Der Regionalplan entwickelt sich aus dem Landesentwicklungsplan und konkretisiert die dort getroffenen Aussagen: Das Oberzentrum Neumünster und die umliegenden Gemeinden Arpsdorf, Aukrug, Ehndorf, Padenstedt, Wasbek im Westen, Bönebüttel, Großharrie, Tasdorf im Osten sowie Boostedt, Großenaspe, Groß Kummerfeld, Heidmühlen



und Latendorf im Süden bilden einen Stadt-Umlandbereich, der im Rahmen der räumlichen Gliederung des Regionalplans insgesamt als Teilraum im ländlichen Raum definiert ist.

Zur Sicherung und Stärkung der Stadt in ihrer oberzentralen Funktion sowie des Stadt-Umland-Bereichs soll eine weitere gewerbliche und wohnbauliche Siedlungsentwicklung erfolgen. Diesbezüglich ist einerseits das in Neumünster vorhandene Potential auch an leerfallenden gewerblichen bzw. militärischen Liegenschaften zu nutzen, andererseits sollen entsprechende Flächenangebote in Kooperation mit den Nachbargemeinden entwickelt werden.

In der Innenstadt Neumünsters ist das Einzelhandelsangebot durch die Ansiedlung von kleinteiligem Facheinzelhandel, Dienstleistungs- und Kulturangeboten zu erweitern.

Grundsätzlich ist die Bestandsicherung, die Verbesserung des Branchenmixes sowie des Images als Einkaufsstandort weiter zu verfolgen.

Der Strukturwandel der gewerblichen Wirtschaft soll durch den Ausbau überbetrieblicher Aus- und Weiterbildungseinrichtungen unterstützt werden.

Aufgrund der zentralen Lage und der guten verkehrlichen Anbindung soll die Stadt innerhalb des Planungsraums zu einem zentraler Verknüpfungspunkt für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) entwickelt werden. Zudem eignet sie sich als Standort für ein Güterverkehrszentrum.

Das Untersuchungsgebiet liegt innerhalb des als zentral abgegrenzten Bereichs des Oberzentrums.

# 2.5 Städtische Planungen

## 2.5.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Neumünster ist am 29.11.1992 wirksam geworden. Er hat seitdem diverse Änderungen erfahren. Die Darstellungen für das Untersuchungsgebiet blieben davon bisher unberührt.

Das Zentrum des Untersuchungsgebiets - zwischen der Ilsahl im Norden bzw. Nordosten und der Gutenbergstraße im Süden - ist als Wohnbaufläche dargestellt.

Daran schließen westlich, südwestlich, östlich und südöstlich gewerbliche Bauflächen an.

Im Süden ist eine Fläche für Versorgungsanlagen (Zweckbestimmung: Elektrizität, Gas und Wasser) dargestellt.

Nördlich der Ilsahl im Bereich zwischen Kieler Straße und Max-Johannsen-Brücke sind im Westen gewerbliche Bauflächen sowie im Osten Sonderbauflächen dargestellt.

Zur räumlichen Abgrenzung von Wohn- und gewerblichen Bauflächen ist im östlichen Teil der Gutenbergstraße eine Grünfläche (Zweckbestimmung: naturbelassene Grünfläche) in Form eines ca. 10 m breiten Streifens festgesetzt.

Aufgrund der umgebenden gewerblichen Nutzungen sind bezüglich der Wohnbauflächen Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen zu treffen.

Das Untersuchungsgebiet liegt gänzlich in einem Schutzgebiet für die Grundwassergewinnung.



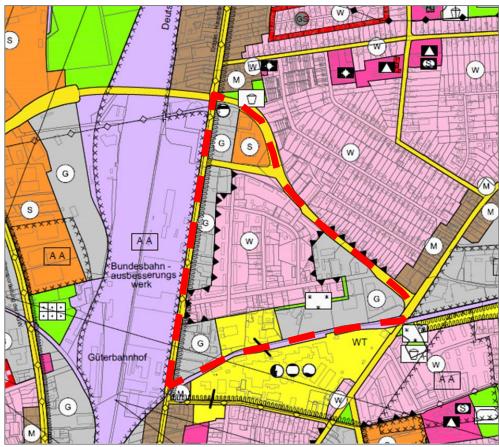
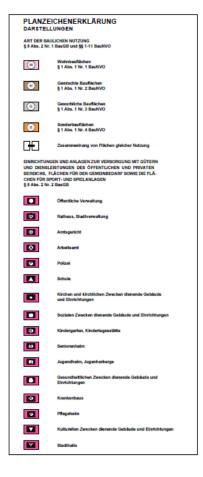


Abb. 6: Auszug aus dem wirksamen Flächennutzungsplan (Stand: 52. Flächennutzungsplanänderung; Sept. 2020)



V	Museum	
Y	Stadtbücherel	
₩.	Volkshochschule	
	Sportlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen	
63	Sporthalle	
(3)	Hallenbad	
<b>O</b>	Post	
	Feuenvehr	
	R DEN ÜBERÖRTLICHEN VERKEHR UND FÜR DIE JAUPTVERKEHRSZÜGE	
=	Autobahn und autobahnähnliche Straßen	
<b>=</b>	Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehnsstraßen	
8Ç	Ortsdurchfahrtsgrenze	
Р	Ruhender Verkehr	
	Bahnanlagen	
-	Umgrenzung der Flächen für den Luftverkehr	
⅌	Landeplatz	
9	Segelfluggelände	
3	Hubechrauberlandeplatz	
FLÄCHEN FÜR VERSORGUNGSANLAGEN, FÜR DIE ABFALL- ENTSORGUNG UND ABWASSERBESETTIGUNG UND FÜR ABLAGERUNGEN § 5 Ab. 2 Nr. 4 und Abs. 4 Baugß		
<b>O</b>	Elektrizität	
•	Umspannwerk	
0	Gas	
0	Fernwärme	
<b>Q</b>	Wasser	
0	Abwasser	
9	Pumpstation	





# 2.5.2 Landschaftsplan 2000 | Anpassung und Teilfortschreibung Nord-West 2016

Der Landschaftsplan wurde am 03.03.2000 seitens der unteren Naturschutzbehörde festgestellt.

Im Plan "Entwicklung" sind innerhalb des Untersuchungsgebiets im Wesentlichen die bestehenden unterschiedlichen Bauflächen, die Flächen für Versorgungsanlagen sowie die Grünfläche im östlichen Bereich der Gutenbergstraße dargestellt.



Abb. 7: Auszug aus dem Landschaftsplan 2000 / Anpassung und Teilfortschreibung Nord-West

# 4. Bauflächen



# Wohnbaufläche

Blockrandbebauung

Zellenbebauung Großform- und Hochhausbebauung ĞF

Einzelhausbebauung dichte Einzel- und Reihenhausbebauung

Bereich mit relativ hohem Versiegelungsgrad

# 0

### Gemischte Baufläche

- Kerngeblet Dorfgeblet
- Mischgeblet
- G Gewerbliche Baufläche
  - Bereich mit relativ hohem Versiegelungsgrad



Sonderbaufläche

#### 6. Freiraumplanerische Entwicklung



Verbesserung der wohnungsbezogenen Freiräume

- Planung und Gestaltung von gemeinschaftlich nutzbaren Bereichen
- Anlage von Mietergärten

#### 7. Landschaftspflegerische Maßnahmen im besiedelten Bereich



Schwerpunktbereich für Biotopverbundmaßnahmen im bebauten Bereich



Durchgrünung dicht bebauter Bereiche (auch Gewerbegebiete)



Erhalt und naturnahe Pflege innerörtlicher Grünflächen

- extensive Pflege, Verzicht auf Pestizideinsatz
- Einbringen naturnaher Elemente



Innerhalb des bestehenden Wohngebiets wird als freiraumplanerische Maßnahme die Verbesserung der wohnungsbezogenen Freiräume durch Planung und Gestaltung von gemeinschaftlich nutzbaren Bereichen sowie die Anlage von Mietergärten vorgeschlagen.

Diese Maßnahme bildet einen Trittstein im Zusammenhang mit dem ebenfalls vorgeschlagenen Aufbau eines stadtweiten Biotopverbundsystems, dessen Trasse sich über das Untersuchungsgebiet erstreckt:

"Ausgehend von den ökologisch hochwertigen Schwerpunktbereichen (Stör-, Schwale- und Geilenbek-Niederung, Vierkamp, Dosenmoor, Einfelder See) wird ein "Gerüst" mit Verbindungsachsen vorgeschlagen, das sich an den vorhandenen Gewässerniederungen als Achsen feuchter Ausprägung und den Bahndämmen als Achsen trockener Ausprägung orientiert. Dabei wird sowohl der freie Landschaftsbereich als auch der bebaute Bereich überplant. Im bebauten Bereich dienen Bereiche mit höherem Freiflächenanteil als Entwicklungsachsen." (S. 28)

# 2.5.3 Bebauungspläne

Das Untersuchungsgebiet liegt im Geltungsbereich des Teilgebiets 3 - zwischen Kieler Straße und den Bahnanlagen im Westen, der Max-Johannsen-Brücke im Norden, der Ilsahl im Osten und der Ascheberger Bahn im Süden - des einfachen Bebauungsplans Nr. 29, der am 05.06.2010 in Kraft getreten ist.

Zum Schutz der Innenstadt sowie der integrierten Einzelhandelsstandorte wird mit der Satzung die Entwicklung des Einzelhandels an städtebaulich nicht integrierten Standorten gesteuert. Zu diesem Zweck wurden innerhalb dieses Teilgebiets drei Teilgebiete - 3.1 - 3.3 - abgegrenzt, und explizit als Standorte für die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben festgesetzt; zulässig sind Einzelhandelsbetriebe mit max. 800 m² Verkaufsfläche und nahversorgungsbzw. nicht-zentrenrelevanten Sortimenten.

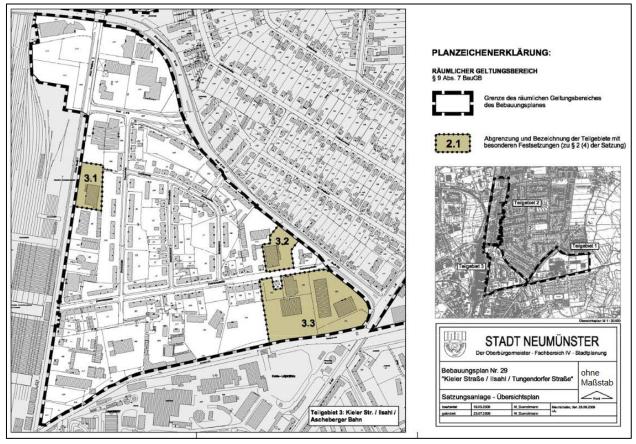


Abb. 8: Satzung über den Bebauungsplan Nr. 29 der Stadt Neumünster



# 2.5.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2006 | Stadtentwicklungsbericht 2021

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) 2006 wurden drei Leitziele für die Entwicklung Neumünster formuliert

- Ausbau der wirtschaftlichen Kompetenzen
- Stärkung der Wohn- und Lebensqualität
- Entwicklung eines Imageprofils

und zur Zielerreichung fünf thematische sowie vier räumliche Handlungsschwerpunkte benannt:

thematische Handlungsschwerpunkte	räumliche Handlungsschwerpunkte	
<ul> <li>Wohnstandortentwicklung</li> <li>Kompetenzfelder in der Wirtschaft</li> <li>Bildung und Kreativität</li> <li>Familienfreundliche Stadt</li> <li>Image und Außenwirkung</li> </ul>	<ul> <li>Vielfältige Innenstadt</li> <li>Stadtraum Ring</li> <li>Messeachse</li> <li>Naturerlebniswelt</li> </ul>	

Aus der gesamtstädtischen Situationsanalyse kann bezüglich des Untersuchungsgebiets abgeleitet werden:

- Das Quartier Buddestraße wird als ein Wohnbereich mit einer hohen Konzentration von Wohnungsleerständen und Mängeln in der Bausubstanz identifiziert.
- Seine Randbereiche sind durch gewerbliche Nutzung geprägt.
- Es wird durch die hohe Verkehrsbelastung auf der Ilsahl beeinflusst.
- Es liegt außerhalb des Einzugsbereichs der bestehenden Kindertagesstätten.
- Als Übergangszone zwischen Innenstadt und den äußeren Stadtteilen kommt dem Quartier eine stadtbildprägende Wirkung zu.

Im Zuge der Zielsetzung des ISEK steht die Stärkung der Wohn- und Lebensqualität innerhalb des Untersuchungsgebiets im Vordergrund.

Als Wohnquartier innerhalb des Stadtrings, in dem eine hohe Leerstandsquote im Wohnungsbestand festgestellt wurde, soll grundsätzlich die Konsolidierung des Wohnungsbestandes erfolgen.

Diesbezüglich wird auch angeregt im Rahmen eines vertiefenden Wohnraumversorgungskonzeptes, neben dem Erhalt, die Frage des Rückbaus bzw. Abrisses von Wohngebäuden zu diskutieren.

Die Konsolidierung des Wohnungsbestandes kann zudem eine positive Wahrnehmung des Quartiers bzw. der Stadt befördern.

Bezüglich der Ausstattung mit sozialer Infrastruktur - hier insbesondere Kindertagesstätten - sollte in den Stadtteilen der Innenstadt im Sinne einer familienfreundlichen Stadt durch eine quantitative Ergänzung des Angebotes kurze Weg zu den Bildungseinrichtungen geschaffen und hinsichtlich einer qualitativen Angebotserweiterung die Förderung von Kindern mit Migrationshintergrund mitbedacht werden.

Der Erhalt bzw. die Stärkung der Nahversorgung im Quartier bilden einen weiteren Baustein zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität.

2013 beschloss die Ratsversammlung die Fortschreibung des ISEK. Im Zuge dessen wurde das vorrangig räumlich ausgerichtete Konzept zu einem dynamischen, eine nachhaltige Stadtentwicklung befördernden Instrument, das alle wesentlichen, für eine strategische Ausrichtung erforderlichen Elemente mit Hilfe der Haushaltsplanung in einem Gesamtsystem verbindet, weiterentwickelt.



Das Zielsystem gliedert sich in zwei Ebenen: gesamtstädtische sowie Produktbereichsziele. Zudem werden die für die Stadt oder Region bedeutsamen städtebaulichen Entwicklungsschwerpunkte in einem räumlichen Leitbild verortet. Die Zielerreichung wird in dem jährlich erscheinenden Stadtentwicklungsbericht dokumentiert.

Der Stadtentwicklungsbericht 2021 definiert im Produktbereich 5 "Gestaltung der Umwelt" die Stadterneuerungsmaßnahme "soziale Stadt Quartier Buddestraße" als eine Schlüsselmaßnahme zur Erreichung des Bereichsziels "Wohnstandort für alle attraktiv gestalten".

# 2.5.5 Integriertes Klimaschutzkonzept (2015)

Das integrierte Klimaschutzkonzept (IKSK) für die Stadt Neumünster 2015 wurde seitens der Ratsversammlung am 15.09.2015 beschlossen (Drucksache 0421/2013/DS). Mit Beschluss der Ratsversammlung vom 18.06.2019 erfolgte eine Aktualisierung des Maßnahmenkatalogs (Drucksache 0325/2018/DS).

Auf Grundlage des Konzeptes soll eine sukzessive CO<sub>2</sub>-Reduktion innerhalb der Stadt herbeigeführt werden, so dass 2050 die CO<sub>2</sub>-Neutralität erreicht ist.

Ausgehend vom Referenzjahr 2012 sind im ersten Schritt bis 2030 durch Energieeinsparung und Steigerung der Energieeffizienz der Wärmebedarf um 24 %, der Stromverbrauch um 20 % und der Treibstoffverbrauch um 2 % zu reduzieren

Zudem soll 2030 12 % des Wärme- und 20 % des Strombedarfs durch erneuerbare Energien gedeckt werden. Zur Wärmegewinnung sind dann verstärkt Solar- sowie oberflächennahe Geothermie, zur Stromgewinnung Photovoltaik und Biogas zu nutzen.

Im Konzept werden vier wesentliche Handlungsfelder (K: Kommunale und strukturbildende Maßnahmen, W: Energieeffizienz in der Wirtschaft, G/EE: Energieeffizienz in Gebäuden und Nutzung erneuerbarer Energie sowie M: Mobilitätswende) benannt, denen jeweils mehrere Maßnahmen zugeordnet sind.

Das Gros der Maßnahme ist auf den Auf- bzw. Ausbau von Beratungsangeboten ausgerichtet. Zielgruppe sind alle Einwohnerinnen und Einwohner, Immobilienbesitzerinnen und Immobilienbesitzer sowie ortsansässige Gewerbetreibende und Unternehmerinnen und Unternehmer.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets könnten insbesondere infolge der Umsetzung der Maßnahmen W1-Klima-freundliche Mobilität in Betrieben, W3-Gemeinsam zu Energieeffizienz und Klimaschutz, G/EE3-Kompetenznetzwerk Energieberatung für Haushalte sowie sämtlicher des Handlungsfelds M klimaschützende Veränderungen bewirkt werden.

# 2.5.6 Wohnraumversorgungskonzept

Ein erstes Wohnraumversorgungskonzept wurde 2006 erstellt und als Fachbeitrag Wohnen Bestandteil des "Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes". Der Prognosezeitraum umfasste 15 Jahre und reichte bis ins Jahr 2020. 2012 erfolgte eine Aktualisierung mit einem Prognosehorizont bis 2025.

Die aktuelle "Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes Neumünster 2017/2018" wurde seitens der Ratsversammlung am 08.09.2020 (Drucksache 0471/2018/DS) zur Kenntnis genommen.

Ausgehend vom Jahr 2016 prognostiziert das Konzept der Stadt Neumünster einen Bevölkerungszuwachs von 4,5 % auf 83.300 Einwohner/-innen im Jahr 2035. Infolgedessen entsteht ein Neubaubedarf von insgesamt rd. 2.500, bzw. jährlich 132, neu zu schaffenden Wohnungen. Dabei sind 1.000 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern und 1.500 in Mehrfamilienhäusern herzustellen.

Grundsätzlich besteht ein großer Bedarf an altersgerechtem und preisgünstigem Wohnraum. Als Nachfrager werden kleine, insbesondere Ein-Personen-Haushalte genannt.



Hinsichtlich der Entwicklung des Wohnungsmarktes bzw. des Wohnungsneubaus ist darauf zu achten, zielgruppenspezifisch unterschiedliche (u.a. preisgünstige, altersgerechte) Angebote zu schaffen, vorrangig eine Innen- statt Außenentwicklung zu betreiben sowie vor der Entwicklung großflächiger Bauflächen eine Markt- und Standortanalyse zu erstellen, um aktuell nachfragegerechte Angebote zu realisieren.

Der vorhandene - insbesondere der zwischen 1950 und 1970 errichtete - Wohnungsbestand ist durch eine energetische Sanierung und Modernisierung aufzuwerten. Dies gilt auch für den leerstehenden Bestand, der wenn möglich einer Wiedernutzung zuzuführen ist, sofern ein Ersatzneubau nicht die wirtschaftlichere Alternative darstellt.

# 2.5.7 Sonstige Konzepte und Gutachten

Die gebietsbezogenen Aussagen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts für die Stadt Neumünster - Fortschreibung - (2016) sowie des Lärmaktionsplans 3. Runde, Teil 1 + 2 (2019/2020) sind in der Bestandsanalyse unter Ziffer 3 dargestellt.



# 3. Bestandsanalyse

# 3.1 Siedlungsstrukturelle Gliederung des Untersuchungsgebiets | Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet weist insgesamt eine heterogene städtebauliche Struktur auf.

Nutzungsbezogen lassen sich zwei Bereiche unterscheiden und räumlich fassen: Der äußere vornehmlich durch gewerbliche Nutzungen, teilweise Dienstleistungen geprägte "Rand" sowie der innere wohnbaulich genutzte "Kern".

# 3.1.1 Der gewerblich genutzte "Rand"

Die Bebauung des gewerblich genutzten Bereichs besteht aus in offener Bauweise errichteten, zum Teil großflächigen Betriebs-, Verkaufs- und Verwaltungsgebäuden. Die überwiegend ein-, wenigen mehrgeschossigen, Gebäude sind hauptsächlich mit Flachdächern versehen. Die unbebauten Grundstücksflächen weisen einen hohen Versiegelungsgrad auf.





Abb. 9: Kieler Straße - Zufahrt zum Betriebsgelände der Stadtwerke Abb. 10: Kieler Straße - gewerbliche Nutzung: Veranstaltungs-

halle und Ausstellungsflächen der Autohändler

Östlich der Kieler Straße im Abschnitt zwischen der südlichen Grenze des Untersuchungsgebiets und der Einmündung der Gutenbergstraße bestimmen die breite Zufahrt zum Betriebsgelände der Stadtwerke, eine Veranstaltungshalle, weitläufige Ausstellungsflächen von Autohändlern sowie ein kleiner wohnbaulich genutzter Bereich das Erscheinungsbild.



Abb. 11: Kieler Straße - Einmündung Gutenbergstraße



Abb. 12: Kieler Straße - Blickrichtung Norden



Der nördlich daran anschließende Abschnitt - zwischen der Einmündung der Gutenbergstraße und der Ilsahl - wird durch die bandartig angeordneten, jedoch keine einheitliche Bauflucht bildenden Gebäude zweier Autohäuser nebst Werkstätten, zwei selbständigen Autowerkstätten, zwei Autovermietungen und einem Lebensmittel-Discounter geprägt.

Die der Straße zugewandten Freiflächen werden als Ausstellungsflächen für Pkw und/oder Kundenparkplätze genutzt.





Abb. 13: Kieler Straße - Lebensmitteldiscounter

Abb. 14: Kieler Straße - Blickrichtung Norden

Nördlich der Einmündung der Ilsahl sind eine Tankstelle sowie ein Autohaus mit einer großflächigen, zur Straße orientierten Ausstellungsfläche ansässig.

Die, die Kieler Straße überspannende, Max-Johannsen-Brücke bildet die nördliche Grenze des Untersuchungsgebiets.



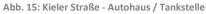




Abb. 16: Blick auf die Max-Johannsen-Brücke

Der nördlich der Ilsahl liegende und über diese erschlossene Teilbereich unterscheidet sich durch eine mehrgeschossige Bebauung und die auf Dienstleistung ausgerichtete Nutzung von dem übrigen, gewerblich genutzten Bereich. Hier sind zwei Firmen, die Straßenverkehrsgenossenschaft (SVG) Schleswig-Holstein e.G. sowie die Firma NUTECH, ein Unternehmen für Lasertechnik und Materialprüfung, angesiedelt.

Der Bereich ist durch den Verlauf der Ilsahl räumlich vom übrigen Untersuchungsgebiet getrennt. Es besteht sowohl funktional, als auch baulich keine Beziehung zueinander.







Abb. 17: nördlich Ilsahl - Dienstleistungsunternehmen (SVG)

Abb. 18: nördlich Ilsahl - Dienstleistungsunternehmen (NUTECH)

Im westlich der Ilsahl liegenden, gewerblich genutzten Bereich sind nördlich der Einmündung Gutenbergstraße eine Tankstelle, ein Lebensmittel-Discounter sowie das Betriebsgelände eines Kranbaubetriebes prägend.



Abb. 19: westlich Ilsahl - Tankstelle mit nördlich anschließender Zufahrt zum Lebensmitteldiscounter



Abb. 20: westlich Ilsahl - Betriebsgebäude der Kranbaufirma

Südlich der Einmündung der Gutenbergstraße und über diese erschlossen sind fünf Fachmärkte - je einer für Getränke, Fahrräder, Tiernahrung, Reitsportbedarf und Farben -, eine Spielhalle, eine Versicherungsagentur und ein



Abb. 21: südlich Gutenbergstraße - Fachmärkte (Tierfutter / Fahrradhandel)

Immobilienmakler lokalisiert. Ein Gebäude steht teilweise leer.

Die Anordnung der überwiegend eingeschossigen Gebäude ist städtebaulich unstrukturiert.

Grundstücksbezogen sind die Gebäude so platziert, dass straßennah möglichst große Freiflächen verbleiben. Diese dienen als Kundenparkplätze und sind weitestgehend versiegelt.



Ein weiterer gewerblich genutzter Bereich ist über die Gutenbergstraße erschlossen. Er liegt südlich, in 2. Reihe unmittelbaren hinter der dortigen Wohnbebauung. Hier sind ein großer Baubetrieb sowie ein Betrieb für Recycling/Rohstoffverwertung ansässig. Ein weiterer Teil wird seitens der Stadtwerke genutzt.

Im Verlauf der Gutenbergstraße sind lediglich die Zufahrten zu den Betriebsflächen sichtbar. Die Betriebsflächen selbst werden durch die Wohnbebauung verdeckt.



Abb. 22: Gutenbergstraße - Zufahrt Recyclingbetrieb



Abb. 23: Gutenbergstraße - Zufahrt Baubetrieb

Den Blick Richtung Süden dominieren die außerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden, großformatigen Betriebsgebäude der Stadtwerke.

# 3.1.2 Der wohnbaulich genutzte "Kern"

Der wohnbaulich genutzte Kern besteht im Inneren - entlang der Rosen-, Wichern- und Buddestraße - mehrheitlich aus 2-, und an den Rändern - entlang der Gutenbergstraße sowie der Ilsahl - aus 3-geschossigen, mit Satteldach versehenen, Mehrfamilienhäusern.



Abb. 24: Gutenbergstraße - westlicher Abschnitt



Abb. 25: Gutenbergstraße - östlicher Abschnitt



Im südlichen Bereich der Wichernstraße sowie im östlichen Abschnitt der Gutenbergstraße finden sich vereinzelt auch Einfamilienhäuser. Der Bereich verfügt insgesamt über einen hohen Anteil unversiegelter Freiflächen.

Die Erschließung erfolgt über die innergebietlichen Straßen. Wenige Wohngebäude werden über die Ilsahl erschlossen.

Die einzelnen Straßenzüge weisen unterschiedliche Erscheinungsbilder auf:

Die Gutenbergstraße ist im westlichen Abschnitt durch dreigeschossige, traufständige Mehrfamilienhäuser mit roter Klinkerfassade geprägt. Die Gebäude sind in geschlossener Bauweise errichtet. Obschon sie nicht in einer durchgängig einheitlichen Flucht angeordnet sind, erscheint der Straßenraum klar begrenzt und ruhig.

Östlich der Einmündung der Buddestraße wandelt sich das Erscheinungsbild: Hier bestimmen neben einem kleineren 2-geschossigen Mehrfamilienhaus einige Einfamilienhäuser das Bild, an die die gewerblich genutzten Bauten im Einmündungsbereich der Ilsahl anschließen.

Die in offener Bauweise angeordneten, eine unterschiedliche Fassadengestaltung und Geschossigkeit aufweisenden Gebäude lassen den Straßenraum unruhig und weitläufig erscheinen.

Dieser Eindruck wird durch zwei unbebaute Grundstücke auf der südlichen Seite der Gutenbergstraße verstärkt.

Die Rosenstraße wird im südlichen Abschnitt - von der Gutenbergstraße bis zur Einmündung der Buddestraße - beidseitig von zweigeschossigen, traufständigen Mehrfamilienhäusern mit roter Klinkerfassade gesäumt.



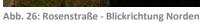




Abb. 27: Rosenstraße - Blickrichtung Süden

Während die Gebäude auf der Ostseite eine durchgängige Bauflucht aufweisen, sind auf der Westseite drei aufeinander folgende Gebäude um einheitlich ungefähr eine Gebäudetiefe nach Westen aus dieser Flucht herausgeschoben: Der Straßenraum weitet sich und erhält einen platzartigen Charakter.

Der Straßenabschnitt nördlich der Einmündung der Buddestraße weist ein uneinheitliches Erscheinungsbild auf: Auf der Ostseite haben sich, aus der Gründungszeit des Quartiers stammende, eine Flucht bildende kleinformatige Mehrfamilienhäuser, erhalten.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite liegt die eingeschossige Werkstatt eines Autohauses, der eine als Aufstellfläche für PKW genutzte Freifläche vorgelagert ist. Eine raumbildende, den Straßenraum fassende, Kante ist hier nicht ausgebildet.





Abb. 28: Nördliche Rosenstraße - Blickrichtung Süden

Die Gebäude Rosenstraße 2-6 und 32-34 stehen vollständig leer; in den Gebäuden mit der Hausnummer 28 und 30 ist teilweiser Leerstand festzustellen.

Die Wohngebäude in der Rosenstraße sind mit Ausnahme der Hausnummer 18 sanierungsbedürftig.

Die Bebauung beiderseits der Wichernstraße besteht aus unterschiedlichen Gebäudetypen. Der südliche Abschnitt ist durch Einzel-, Doppel- und kleinere Mehrfamilienhäuser geprägt, im nördlichen Abschnitt sind ausschließlich Mehrfamilienhäuser vorhanden. Die Gebäude sind 2-geschossig, überwiegend trauständig, in offener Bauweise und beiderseits weitestgehend in einer Flucht errichtet. Ausnahmen bilden das jeweils letzte Grundstück im Nordwesten bzw. im Südosten: Die dortigen Gebäude sind aus der Flucht heraus in Richtung der rückwärtigen Grundstücksgrenze geschoben.



Abb. 29: Wichernstraße - Ostseite (Blickrichtung Süden)



Abb. 30: Wichernstraße - Westseite (Blickrichtung Süden)

Im Vergleich zu den anderen Straßenzügen weist die Bebauung der Wichernstraße insbesondere aufgrund der unterschiedlichen Fassadengestaltung - in verschiedenen Farbtönen gestaltete Putz-, teilweise Klinkerfassaden - das heterogenste Erscheinungsbild auf.

Im Norden der Buddestraße prägen die noch erhaltenen und eine Flucht bildenden, zweigeschossigen, kleinformatigen Mehrfamilienhäuser der ehemaligen Eisenbahnersiedlung (siehe Ziffer 3.3) das Erscheinungsbild. Im Zuge umfänglicher Sanierungsmaßnahmen wurde nur bei zwei Gebäuden die ursprüngliche Fassadengestaltung erhalten. Die weiteren erhalten gebliebenen Gebäude wurden mit einer in hellen Farben gestalteten Putzfassade versehen.









Abb. 32: Buddestraße - sanierte Gebäude (ursprüngliche Fassadengestaltung erhalten) auf der Nordseite

Auf der gegenüber liegenden südlichen Straßenseite - zwischen Rosen- und Wichernstraße - wurde im Zuge des Wiederaufbaus von der ursprünglich traufständigen Anordnung der Gebäude abgewichen: Hier entstand ein giebelständiges, 2-geschossiges Mehrfamilienhaus das im Kontext mit dem westlich bzw. östlich benachbarten Gebäude eine Zeilenbebauung bildet. Eine deutliche Straßenraum begrenzende Raumkante fehlt hier.



Abb. 33: Buddestraße - nördlicher Abschnitt (sanierte Gebäude der ehemaligen Eisenbahnersiedlung)



Abb. 34: Buddestraße - südlicher Abschnitt (Blickrichtung Süden auf die Betriebsanlagen der Stadtwerke)

Im Abschnitt südlich der Anbindung an die Ilsahl sind in offener Bauweise errichtete und eine Flucht bildende, zweigeschossige, trauständige Mehrfamilienhäuser bestimmend. Die geputzten Fassaden sind hell gestrichen. Die Gebäudeanordnung und -gestaltung erzeugt ein homogenes Erscheinungsbild. Die Gebäude sind durchweg sanierungsbedürftig.





Abb. 35: Ilsahl - Wohnbebauung

Die innerhalb des Untersuchungsgebiets liegende, über die Ilsahl erschlossene Wohnbebauung besteht aus dreigeschossigen, traufständig angeordneten Mehrfamilienhäusern mit roter Klinkerfassade.

Die Gebäude im nördlichen Abschnitt der Ilsahl (20-30) sind bewohnt und wurden im Frühjahr 2021 durch den Anbau von Balkonen modernisiert.

Die Gebäude im westlichen Abschnitt (32-42) stehen weitestgehend leer. Nach Aussage (Juni 2021) des Eigentümers ist eine Modernisierung geplant.

# Mietspiegel

Der Mietspiegel der Stadt Neumünster (Ausgabe 2022) ordnet sämtliche Wohnlagen innerhalb des Wohngebiets den einfachen Wohnlagen zu. Als Kennzeichen einfacher Wohnlagen sind Einschränkungen des Wohnwertes, die die Attraktivität des Wohngebietes herabsetzen, definiert.

In den vor 1966 errichteten Gebäuden in einfachen Wohnlagen liegt der durchschnittliche Mietspreis je nach Wohnungsausstattung zwischen 4,50 € und 8,00 € pro/m² Wohnfläche. Im Mietspiegel 2020 wurden diesbezüglich Werte von 4,50 € bis 7,00 € pro/m² Wohnfläche angegeben.

Angaben zur Höhe der Gewerbemiete liegen nicht vor.

#### 3.2 Gebäudebestand

Der Gebäudebestand im Untersuchungsgebiet umfasst 112 Haupt- und 67 Nebengebäude.

Dabei sind die freistehenden, aus mehreren Segmenten bestehenden Mehrfamilienhäuser in der Rosen-, Buddeund Wichernstraße sowie der Ilsahl jeweils als ein Gebäude betrachtet worden. In der Kieler und Gutenbergstraße hingegen wurde jedes mit einer Hausnummer versehene, auf einem eigenen Grundstück stehende Segment der geschlossenen Bebauung als eigenständiges Gebäude gezählt.

# 3.2.1 Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf

Der bauliche Zustand aller Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet wurde anhand einer Inaugenscheinnahme der äußeren, sichtbaren Gebäudeteile Fassade, Dachhaut sowie Fenster/Türen erfasst. Auf dieser Grundlage wurde der Instandsetzungs-/Modernisierungsbedarf des einzelnen Gebäudes einer der folgenden Kategorien zugeordnet:

Kategorie 1: guter baulicher Zustand = kein/geringer Instandsetzungs-/Modernisierungsbedarf

Fassade Anstrich, Putz, Mauerwerk ohne Schäden

Dachhaut schadensfreie Dacheindeckung / nur leichte Verwitterungsspuren

Fenster/Türen Fenster/Türen intakt, Verglasung, Rahmen, Dichtung intakt (ohne Schäden)



Kategorie 2: mittlerer baulicher Zustand = mittlerer Instandsetzungs-/Modernisierungsbedarf

Fassade mangelhafter/verwitterter Anstrich, leichte Putzschäden, leichte Schäden am Mauerwerk,

leichte Feuchtigkeitsschäden

Dachhaut mangelhafte/verwitterte Dacheindeckung, leichte Schäden

Fenster/Türen Fenster/Türen nicht intakt, schadhafte Verglasung/Rahmen/Dichtung

Kategorie 3: schlechter baulicher Zustand = hoher Instandsetzungs-/Modernisierungsbedarf

Fassade fehlender/stark verwitterter Anstrich, deutliche/großflächige Putz- und Mauerwerksschäden,

starken Feuchtigkeitsschäden

Dachhaut schadhafte Dacheindeckung, lose/beschädigte Ziegel, starke Verwitterungsspuren

Fenster/Türen schadhafte Fenster/Türen, starke Schäden an Verglasung/Rahmen/Dichtung

Aus der Bewertung des äußeren Zustandes der Hauptgebäude ergibt sich folgende Einschätzung des Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarfs (siehe: Plan 4):

rd. 53 % der Gebäude weisen keinen bzw. einen geringen Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf auf

- rd. 26 % der Gebäude weisen einen mittleren Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf auf
- rd. 21 % der Gebäude weisen einen hohen Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf auf

In der Summe besteht bei 47 % der Hauptgebäude ein mittlerer bis hoher Sanierungsbedarf. Dabei handelt es sich vorrangig um Wohngebäude.

# 3.2.2 Energetische Beschaffenheit der Gebäude

Eine Begehung jedes einzelnen Gebäudes zwecks Erfassung des energetischen Zustandes, d.h. von außen nicht sichtbarer, möglicher energetischer Modernisierungsmaßnahmen wie z.B. Dämmung (Innendämmung der Außenwände, Dämmung der Kellerdecke, der obersten Geschossdecke, der Dachflächen), Einbau von Fenstern mit Wärmeschutzverglasung und energieeffizienter Haus-/Heiztechnik erfolgte nicht.

Mit Ausnahme der sanierten Gebäude im Bereich der Budde- und Wichernstraße (siehe: Plan 4) ist auf Grund des äußeren Erscheinungsbildes und des Gebäudealters - die Gebäude wurden überwiegend vor Inkrafttreten der ersten Wärmeschutzverordnung (01.11.1977) errichtet - davon auszugehen, dass das Gros der (Wohn-) Gebäude einer energetischen Modernisierung bedarf.

Unabhängig vom Sanierungsbedarf des einzelnen Gebäudes ist unter energetischen Gesichtspunkten grundsätzlich positiv hervorzuheben, dass die Wohngebäude im Quartier überwiegend aus Mehrfamilienhäusern bestehen. Dieser Gebäudetyp weist aufgrund seiner Kompaktheit ein gutes A/V-Verhältnis auf, da die wärmeabgebende Hülle (A) ist im Verhältnis zum beheizten Volumen (V) gering ist.

#### 3.3 Denkmalschutz

Das Landesamt für Denkmalpflege des Landes Schleswig-Holstein hat unter der Bezeichnung "Eisenbahnersiedlung Neumünster" die noch erhaltenen Gebäude der ehemaligen Eisenbahnersiedlung Buddestraße 7, 9, 11, 13, 15, 17-19 sowie den davor verlaufenden Straßenabschnitt gemäß § 2 (2) Nr. 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG 2015) aus geschichtlichen und städtebaulichen Gründen als Sachgesamtheit unter Schutz gestellt (Denkmalliste Neumünster, Stand: 21.03.2022).



"Eine Sachgesamtheit besteht aus einzelnen Bauten aus durchaus auch unterschiedlicher Zeit, die aber inhaltlich und funktional - also "in der Sache" - zusammengehören, untereinander in enger Beziehung stehen und somit eine mehr oder weniger große Einheit (Gesamtheit) bilden. Das Wegfallen oder Fehlen eines Teils der Mehrheit würde in der Regel einen Verlust für den übergeordneten Gesamt-Denkmalwert bedeuten.

Für jedes einzelne Element der Gesamtheit muss die Voraussetzung der Kulturdenkmaleigenschaft allerdings nicht vorliegen, so lange sich insgesamt diese Eigenschaft ergibt. Für eine Sachgesamtheit muss also exakt benannt und aufgelistet werden, welche Elemente darin schutzwürdige Kulturdenkmale sind."

(Quelle: Landesamt für Denkmalpflege (https://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/LD/Service/Ratgeber/\_documents/FragenAntworten.html))



Abb. 36: Darstellung der geschützten Sachgesamtheit "Eisenbahnersiedlung Neumünster"

Die bestehenden Gebäude und die Straße sind die noch erhaltenen Teile der um 1907 durch den Eisenbahnerverein errichteten und im 2. Weltkrieg stark zerstörten Eisenbahnersiedlung (siehe: Ziffer 2.3.2) und bilden eine Gruppe von einfachen zweigeschossigen Wohnhäusern mit Kurzwalmdächern, zeittypischer Backstein- und Putzgliederung, teilweise hell überschlämmt.

Im Straßenraum erstreckt sich der Schutz auf das historische Diagonalpflaster der Fahrbahn sowie das Kleinmosaik auf dem Gehweg.

# 3.4 Eigentumsstruktur

Die Eigentümer innerhalb des Untersuchungsgebiets können einer der nachfolgenden Gruppe zugeordnet werden: Private Eigentümer, Immobiliengesellschaft, Grundstücks- und Verwaltungsgesellschaft, Wohnungsbaugesellschaft, Stadt Neumünster, Stadtwerke Neumünster sowie Deutsche Bundesbahn

Der überwiegende Teil der Grundstücke befindet sich in privatem Eigentum. Dabei handelt es sich um gewerblich genutzte Flächen im Anschluss an die Kieler Straße, die Ilsahl sowie die Gutenbergstraße, aber auch wohnbaulich genutzte Flächen in der Gutenberg- und Wichernstraße.



Die wohnbaulich genutzten, mit Mehrfamilienhäusern bestandenen Flächen beiderseits der Budde-, Rosen- und Wichernstraße sowie entlang der Ilsahl sind im Eigentum von nicht ortsansässigen Grundstücks- und Verwaltungssowie Immobiliengesellschaften.

Die unter Ziffer 3 dargelegten Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarfs insbesondere der Wohngebäude erfordern die aktive Mitwirkung der Eigentümer. Im Zuge einer gezielten Ansprache und Beratung ist dabei die Erforderlichkeit dieser über das einzelne Gebäude hinausgehenden, für die Aufwertung des gesamten Gebiets bedeutsamen Maßnahmen hervorzuheben.

Die Stadtwerke Neumünster (SWN) halten ihre zwischen Gutenbergstraße und Bahnlinie liegenden Betriebsflächen.

Eine kleine (29 m²) unbebaute Fläche im äußersten Südwesten des Untersuchungsgebiets ist im Eigentum der Deutschen Bundesbahn.

Im städtischen Eigentum befinden sich ausschließlich die Verkehrsflächen einschließlich des Verkehrsflächenbegleitgrüns. Die Stadt kann somit Einfluss auf die Gestaltung des Straßenraums nehmen, jedoch keine darüber hinaus gehende, impulsgebende räumliche Entwicklung innerhalb des Gebiets anstoßen.

# 3.5 Soziale, kulturelle, bildungs- und freizeitbezogene Infrastruktur

Das Vorhandensein von sozialer und bildungsbezogener Infrastruktur trägt maßgeblich zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse bei. Sie unterliegt der öffentlichen Verantwortung wird jedoch auch von privaten Akteuren erbracht.

Die Stadt Neumünster ist unterhalb der Ebene der Stadtteile in Sozialräume gegliedert. Auf dieser Ebene werden im Rahmen des Sozialberichts (Bezug sind der Sozialbericht 2017 und 2020) die sozialen Gegebenheiten sowie die Ausstattung mit sozialer Infrastruktur erfasst. Das Untersuchungsgebiet ist Teil des Sozialraums 2-Nordost und bildet dessen nördlichen, das Vicelinviertel dessen südlichen Teil (siehe: Ziffer 3.10).

Innerhalb des Untersuchungsgebiets sind weder soziale, kulturelle noch bildungs- und freizeitbezogene Einrichtungen vorhanden; diese liegen - sofern im Sozialraum Nord-Ost vorhanden - im Vicelinviertel oder aber in einem angrenzenden Stadtteil/Sozialraum.

#### Schulen

Einzige Schule im Sozialraum ist die Vicelinschule (offene Ganztagsschule) im Vicelinviertel. Sie bietet als eine von zwei Grundschulen Neumünsters inhaltlich den Förderschwerpunkt Deutsch als Zweitsprache an.

Das Untersuchungsgebiet ist administrativ allerdings dem Zuständigkeitsbereich der Rudolf-Tonner-(Grund-)Schule in Tungendorf zugeordnet.

Die nächst gelegenen weiterführenden Schulen sind die Freiherr-vom-Stein-Schule (Gemeinschaftsschule) im Stadtteil Brachenfeld sowie die Klaus-Groth-Schule (Gymnasium) im Stadtteil Stadtmitte.

# (Betreuungs-)Angebote für Kinder und Jugendliche

Innerhalb des Sozialraums befinden sich die beiden Kindertagesstätten "Zwergenland" und "Kleine Fische"; in Tungendorf die Kindertagesstätte "Volkshaus".

Im Rahmen der Kinder- und Jugendarbeit besteht an der Vicelinschule ein Angebot durch "KiVi- offene Kinder- und Jugendarbeit im Vicelinviertel". Zudem besteht eine KinderTafel.



Im Bedarfsplan für Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflege 2018-2022, Fortschreibung 2019 (S. 47) ist der Bau einer Kita Buddestraße mit folgendem Zusatz aufgeführt: "Der Sozialraum 2 verfügt über kein Familienzentrum. Der Bedarf ist bei der Planung einer Kita Buddestraße zu prüfen".

Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen wurde die Verfügbarkeit bzw. der Erwerb eines Grundstücks für den Bau einer Kita zur Schaffung einer sozialen Infrastruktur mit negativem Ergebnis geprüft.

Zur Stärkung der sozialen Infrastruktur im Sozialraum wurde im Januar 2021 mit dem Umbau der ehemaligen Textilfabrik in der Anscharstraße/Ecke Kieler Straße zu einer Kinder- und Jugendeinrichtung sowie zu Gewerbeflächen für Unternehmen der Kultur- und Kreativwirtschaft begonnen.

#### Beratungs- und Betreuungsangebote

Weitere soziale Angebote im Vicelinviertel sind die Neumünsteraner Tafel e.V., die zentrale Beratungsstelle für Menschen in Wohnungsnot, die Migrationsberatung für erwachsene Zuwanderer und der DRK-Kreisverband Neumünster e.V..

#### Senioreneinrichtung

Im Sozialraum sind keine Senioreneinrichtungen vorhanden. Die nächstgelegenen Senioreneinrichtungen sind Steffi's Tagespflege nördlich des Untersuchungsgebiets in der Kieler Straße in Tungendorf sowie das Senioren- und Pflegeheim "Haus Reckeblick" südöstlich des Untersuchungsgebiets in Brachenfeld.

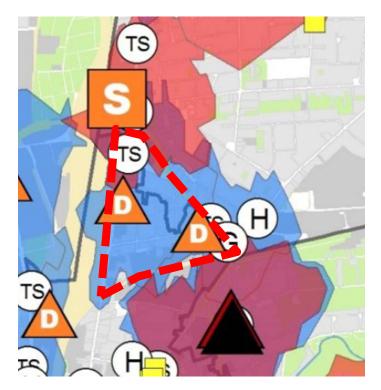
## Religiöse Einrichtungen

Religöse Einrichtungen innerhalb des Sozialraums sind die Merkezfendi Moschee (Bildungs- und Kulturverein in NMS e.V.) sowie die Ditib Moschee (Türkisch-islamische Gemeinde zu NMS e.V.).

Die nächstgelegene evangelisch-lutherische Kirchengemeinde, die Lutherkirche, liegt nordöstlich in Tungendorf.

# 3.6 Einzelhandel | wohnortnahe Grundversorgung

Gemäß "Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Neumünster - Fortschreibung - 2016" nimmt die wohn-



#### Grundversorgung

- Verbrauchermarkt (1.500 4.999 qm)
- SB-Warenhaus (ab 5.000 qm)
- Supermarkt (>800 1.499 qm)
- Supermarkt (400 800 qm)
  - Lebensmitteldiscounter (> 800 qm)
  - Lebensmitteldiscounter (bis 800 qm)
  - Lebensmittelmarkt (200 399 qm)
  - Lebensmittelladen (< 200 qm)
- Getränkemarkt
- (H) Lebensmittelhandwerk
- (II) Kiosk / Tankstellenshop
- Sonstiger Lebensmittelanbieter
- Erreichbarkeit Vollsortimenter (600 m)

Erreichbarkeit Discounter (600 m)

Auszug aus dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Neumünster - Fortschreibung 2016



ungs- bzw. wohnortnahe Grundversorgung einen besonderen Stellenwert im Rahmen der Einzelhandelsstruktur ein.

"Hierunter wird die Versorgung der Bürger mit Gütern und Dienstleistungen des kurzfristigen (täglichen) Bedarfs mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten verstanden, die in räumlicher Nähe zum Konsumenten angeboten werden. In der Praxis wird als Indikator zur Einschätzung der Nahversorgungssituation einer Kommune insbesondere das Angebot in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel herangezogen." (S. 58)

Zur Beurteilung, ob eine wohnortnahe Grundversorgung gewährleistet ist, wird neben der quantitativen Ausstattung vorrangig die siedlungsräumliche Integration und die fußläufige Erreichbarkeit des Lebensmittelanbieters betrachtet. Als Messgröße für die Erreichbarkeit ist eine maximale fußläufig zurückgelegte Entfernung von 600 m (≙ einem rd. 10-minütigen Fußweg) als kritische Zeit-Distanz-Schwelle definiert.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets sind zwei Lebensmittel-Discounter vorhanden: Im Nordosten, über die Kieler Straße erschlossen, ist ein Netto-, im Südosten, über die Ilsahl erschlossen, ist ein Penny-Markt ansässig.

Im gewerblich genutzten Bereich westlich Ilsahl / südlich der Einmündung der Gutenbergstraße ist ein Getränkemarkt lokalisiert. Die beiden Tankstellen verfügen zudem über Tankstellenshops.

Legt man diesbezüglich die vorgenannte Messgröße an, so ist festzustellen, dass die (Nah-) Versorgung des Untersuchungsgebiets mit Gütern des täglichen Bedarfs durch das bestehende Angebot gesichert ist.

#### 3.7 Grün- und Freiraumstrukturen

Grünflächen sind Orte der Begegnung und Erholung, des Sports und Spiels sowie Teil der Straßenraumgestaltung. Sie leisten einen Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas (Verdunstung, Abkühlung, Luftreinigung), des Bodenund Wasserschutzes (Versickerung) sowie zum Erhalt der Artenvielfalt.

Das Untersuchungsgebiet weist Grün- und Freiraumstrukturen unterschiedlichster Art und Qualität auf. Aufgrund der Barriere bildenden Verkehrstrassen und gewerblich genutzten Flächen besteht keine Vernetzung mit entsprechenden Flächen in den angrenzenden Stadtteilen.

# 3.7.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen



Abb. 38: Ilsahl - Zufahrt zum öffentlichen Parkplatz "Ilsahl"

Innerhalb des Untersuchungsgebiets sind keine öffentlichen, zum Aufenthalt bestimmten Grünanlagen vorhanden.

Die nächstgelegene öffentliche Spielfläche der "Schützenhof" schließt direkt nördlich an das Plangebiet an. Sie besteht aus einer unter der Max-Johannsen-Brücke liegenden Skateanlage und einem östlich daran anschließenden Spielplatz.

Eine weitere öffentliche Spielfläche, der Spielplatz "Lessingstraße" liegt südöstlich - östlich der Christianstraße - außerhalb des Plangebiets.

Dieser Fläche ist - von Norden kommend - die öffentliche Grünfläche "Radekoppel" vorgelagert.



Im Mündungsbereich Ilsahl / Max-Johannsen-Brücke prägen zwei zum Verkehrsbegleitgrün zählende Flächen das Straßenbild:

- Nördlich der Ilsahl / westlich der Max-Johannsen-Brücke bildet eine dicht mit Sträuchern und Bäumen bestandene Fläche die Grenze zwischen den gewerblich genutzten und den Straßenflächen.
- Direkt gegenüber liegend prägen die den öffentlichen Parkplatz "Ilsahl" einfassenden Bäume und Sträucher das Straßenbild.

Der Straßenraum der Gutenberg- und Wichernstraße wird durch den Besatz mit öffentlichen Bäumen geprägt. In der Gutenbergstraße sind 6, in der Wichernstraße 7 Straßenbäume vorhanden.

In der Gutenbergstraße stehen die dort noch jungen Bäume in eigens zu diesem Zweck angelegten Pflanzinseln in der Fahrbahn.

Die älteren und hochgewachsenen Bäume in der Wichernstraße stehen ohne schützende Einfassung im Fahrbahnbereich. Infolge ihres Wachstums reicht ihr Stamm mittlerweile bis an die ihn umgebende Fahrbahndecke, die durch das Wurzelwerk teilweise hochgedrückt wird. Zudem werden Fahrzeuge bis an den Stamm heran geparkt. Hier sind Sanierungsmaßnahmen zum Baumschutz notwendig.

#### 3.7.2 Private Grün- und Freiflächen

Die privaten Grün- und Freiflächen lassen sich hinsichtlich ihrer Gestaltung folgenden Gruppen zuordnen:

- Außenflächen der Einzel-/Doppelhäuser sowie der kleineren Mehrfamilienhäuser
- Außenflächen der größeren Geschoßwohnungsbauten
- Außenflächen der gewerblich genutzten Flächen

Die Freiflächen der Einzel-/Doppelhäuser in der Wichern- und Gutenbergstraße sind individuell gärtnerisch gestaltet und überwiegend mit Zäunen eingefriedet. In den rückwärtigen Außenbereichen sind Rasenflächen angelegt; westlich der Wichernstraße werden diese durch aufstehende Schuppen geprägt.

Die rückwärtigen Freiflächen der kleineren Mehrfamilienhäuser im Südosten der Wichernstraße sind weitestgehend befestigt und dienen als Stellplatzflächen.

Die rückwärtigen Freiflächen der Geschosswohnungsbauten südlich der Gutenbergstraße sind zum einen unbefestigt und als Rasenflächen angelegt, zum anderen werden sie zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs genutzt. Vorhandene Garagen sind entlang der südlichen Grundstücksgrenze angeordnet und fungieren als Sichtschutz zu den angrenzenden Gewerbeflächen. Zwischen Wohngebäude und Garagen sind Rasenflächen vorhanden.



Abb. 39: Freifläche - östlich Kieler Straße / westlich Rosenstraße



Abb. 40: Freifläche - östlich Rosenstraße / westlich Wichernstraße



Die Freiflächen der Geschosswohnungsbauten im Bereich nördlich der Gutenbergstraße/südlich der Ilsahl (Rosenstraße/Buddestraße) sind überwiegend unbefestigt. Zum öffentlichen Straßenraum sind die Grundstücke mit Hecken eingefriedet. Sowohl die Vorgärten als auch die rückwärtigen Bereiche bestehen maßgeblich aus Rasenflächen. In den rückwärtigen Bereichen sind aufstehende Teppichstangen prägend. Die Flächen weisen insgesamt eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Vereinzelt sind seitens der Mieter kleinere, gärtnerisch gestaltete Bereiche zum längeren Aufenthalt angelegt.

Gebietsprägend und positiv wirkt der alte und hochgewachsene Baumbestand, der vereinzelt in den Vorgärten und in größeren Gruppen auf den rückwärtigen Grundstücksflächen vorhanden ist.

Die untere Naturschutzbehörde führt im Zuge der frühzeitigen Beteiligung in ihrer Stellungnahme vom 18.10.2017 bezüglich der Freiflächen des Wohngebiets aus: "All diese Grünelemente begründen den hohen ökologischen Wert des Teilgebietes mit Wohnnutzung im "Quartier Buddestraße". Aufgrund des großen Anteils an Gehölzen sind die genannten Flächen vor allem für Brutvögel von Bedeutung. Die Rasenflächen werden u. a. von Dohlen zur Nahrungssuche genutzt. In dem Gebiet ist eine der größten städtischen Dohlenkolonien ansässig. Es ist wünschenswert, im Rahmen der städtebaulichen Maßnahmen möglichst viele der Grünelemente zu erhalten und ggf. weiter zu entwickeln, zumal unversiegelte Freiflächen und Gehölze auch einen positiven Effekt auf das Stadtklima haben."

Im Zusammenhang mit der Gebäudesanierung im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets erfolgte auch eine Gestaltung der Freiflächen:

- Auf der Freifläche nördlich Buddestraße 3-19 / südlich Ilsahl 20-34 wurden drei unterschiedliche Spielflächen angelegt und Spielgeräten bestückt. Zudem entstanden mehrere kleinere, mit Hecken eingefasste befestige Fläche, die die Möglichkeit zu einem längeren Aufenthalt im Freien bieten.
- Eine vergleichbare Gestaltung erfuhr die Freifläche östlich Wichernstraße 18-20 / südlich und westlich Buddestraße 10-26. Auch hier entstanden Spielflächen unterschiedlicher Art und davon separierte, durch Hecken sichtgeschützte Sitzmöglichkeiten.

Die zum Erreichen der Spielflächen neu angelegten Wege bilden zugleich eine straßenferne Gebietserschließung.

Die Qualität der Freiflächen und das wohnortnahe Angebot an Aufenthaltsflächen im Außenbereich haben durch diese Maßnahmen eine deutliche Steigerung erfahren.



Abb. 41: Spielfläche im Innenbereich östlich Wicher-/ südlich bzw. westlich der Buddestraße



Abb. 42: befestige Aufenthaltsfläche im Innenbereich nördlich Buddestraße / südlich Ilsahl





Abb. 43: Ilsahl - Kundenparkplatz des Lebensmitteldiscounters

Die Freiflächen der gewerblich genutzten Grundstücke sind mit Ausnahme einer im äußersten Südosten gelegenen Fläche, wie unter Ziffer 3.1.1 ausgeführt, großflächig versiegelt; sie dienen als (Kunden-) Parkplätze, Ausstellungs- und Lagerflächen.

Auf diesen Flächen sind nur vereinzelt Gehölze als gestaltende Elemente vorhanden. Die potenziellen, für das Anpflanzen dieser vorgesehenen Flächen, sind überwiegend nicht entsprechend hergerichtet bzw. werden nicht gepflegt.

# 3.8 Verkehrssituation und Erschließung

# 3.8.1 Straßennetz und motorisierter Individualverkehr

Die das Untersuchungsgebiet begrenzenden Trassen der Kieler Straße, der Ilsahl sowie die Max-Johannsen-Brücke bilden dessen äußere Erschließung.

Drei der der innergebietlichen Erschließung dienenden Straßen binden im Norden (Rosenstraße), Nordosten (Buddestraße), Südosten und Westen (Gutenbergstraße) an diese an, queren sie jedoch nicht: Jenseits der äußeren Erschließung bestehen keine Straßenanschlüsse, die in die westlich und östlich benachbarten Stadtteile Gartenstadt und Tungendorf führen und das Untersuchungsgebiet direkt mit diesen vernetzen.

Über die Kieler Straße bzw. die im Südosten an die Ilsahl anschließende Christianstraße ist die verkehrliche Anbindung an die Innenstadt gegeben. Die Kieler Straße fungiert Richtung Norden, die Stadtteile Tungendorf und Einfeld querend, als Ausfallstraße.

Der außerhalb des Untersuchungsgebiet verlaufende Abschnitt der Ilsahl sowie die Max-Johannsen-Brücke sind Teil des Stadtrings und als Bundesstraße (B 430) klassifiziert.

Die Ilsahl ist auf einer Länge von rd. 200 m Teil des Untersuchungsgebiets; sie bindet - nördlich der Wohnbebauung verlaufend - östlich an die Kieler Straße an. Der Abschnitt ist als Landesstraße (L 318) klassifiziert. Diese Klassifizierung gilt auch für den nördlich der Einmündung der Ilsahl liegenden Abschnitt der Kieler Straße, die im südlich dieser Einmündung liegenden Abschnitt als Kreisstraße (K 11) fungiert.

Dem innerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden Abschnitt der Ilsahl kommt als Landesstraße eine überörtliche Funktion zu. Er ist dementsprechend hoch frequentiert. Der Lärmaktionsplan gibt als verkehrliche Belastung eine durchschnittliche täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 10.451 (Tab. 9.6 - Lärmaktionsplan 3. Runde, Teil 1, Stand: 12/2019) an.

Die Rosen-, Budde- und Wichernstraße dienen ausschließlich der innergebietlichen Erschließung (Anliegerstraßen) und weisen geringe Kfz-Belastungen auf. Sie münden alle in die Gutenbergstraße, die innergebietlich als Sammelstraße fungiert. Infolge der über die Gutenbergstraße erschlossenen Gewerbebetriebe weist deren Verkehrsbelastung auch einen Anteil an LKW-Verkehr auf. Die Verkehrsbelastung auf den innergebietlichen Straßen kann insgesamt als gering bezeichnet werden.



Auf der Ilsahl sowie dem östlich der Einmündung der Buddestraße liegendem Abschnitt der Gutenbergstraße ist eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig. Die übrigen Straßen sind Teil einer Tempo-30-Zone.

### 3.8.2 Geh-/Radverkehr

Der Teilabschnitt der Ilsahl verfügt als einzige Straße innerhalb des Gebiets beidseitig über von der Fahrbahn getrennte Geh- und Radwege.

Das Straßenprofil der Budde-, Gutenberg-, Rosen- und Wichernstraße weist beidseitig der Fahrbahn Gehwege auf. Der Radverkehr wird auf der Straße geführt.

In westlicher Verlängerung der Buddestraße verbindet ein öffentlicher Geh- und Radweg die Rosen- mit der Kieler Straße. Dies die einzige, dem nicht-motorisiertem Verkehr vorbehaltene, selbständig geführte Wegeverbindung innerhalb des Untersuchungsgebiets. Sie schafft eine direkte Verbindung zu der in der Kieler Straße auf dieser Höhe befindlichen Bushaltestelle "Buddestraße" sowie zu dem dort ansässigen Lebensmitteldiscounter.



Abb. 44: Geh-/Radweg zwischen Kieler und Rosenstraße -Anschluss Kieler Straße



Abb. 45: Geh-/Radweg zwischen Kieler und Rosenstraße -Anschluss Rosenstraße

Der Weg verspringt auf halber Strecke, so dass an den jeweiligen Zugängen nicht erkennbar ist, dass er durchgängig nutzbar ist. Von der Kieler Straße kommend scheint der Weg im Gehölz zu enden, von der Rosenstraße ausgehend wird man auf den Parkplatz des Lebensmitteldiscounters geführt.



Abb. 46: Ilsahl - Blick auf den östlich in Verlängerung der Buddestraße anbindenden Geh-/Radweg

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der benachbarten Stadtteile stellt die oben beschriebene äußere Erschließung eine deutliche Barriere insbesondere für Fußgänger und Radfahrer dar.

Außerhalb des Untersuchungsgebiets in Verlängerung der im Nordosten an die Ilsahl anbindenden Buddestraße ist östlich der Ilsahl ein Geh- und Radweg angelegt. Er bildet die einzige direkte Verbindung in einen benachbarten Stadtteil (Tungendorf).

Um diesen gesichert erreichen zu können, sind die Querungshilfen im nördlich liegenden Mündungsbereich Ilsahl/Max-Johannsen-Brücke zu nutzen.

Der Weg wird so nach rd. 280 m erreicht, während bei einer direkten Querung der Ilsahl nur rd. 18 m zurückzulegen wären



Das Untersuchungsgebiet liegt im Zuständigkeitsbereich der Rudolf-Tonner-(Grund-)Schule. Die Wegeverbindung ist insofern auch als Teil eines Schulwegs von Bedeutung.

#### 3.8.3 Zustand der Verkehrswege

Die Fahrbahnen der Gutenberg- sowie die Rosenstraße sind durchgängig asphaltiert; die Gehwegedecke ist in quadratischem Betonsteinpflaster ausgeführt. Fahrbahn und Gehwege der Gutenbergstraße sind in einem guten Zustand. Die Fahrbahndecke ist in den letzten Jahren erneuert worden.

Fahrbahn- und Gehwegdecke der Rosenstraße weisen überwiegend mittleren Instandsetzungs- und Erneuerungsbedarf auf. Die Decke des östlich gelegenen Gehwegs im Abschnitt zwischen Buddestraße und Ilsahl ist durch Materialwechsel geprägt und uneben; hier besteht ein hoher Sanierungsbedarf.

Der Fahrbahnbelag der Wichernstraße besteht gänzlich aus Verbundbetonsteinpflaster; die Gehwegedecke ist abschnittweise in Betonsteinpflaster sowie Kleinmosaik hergestellt.

Der Fahrbahnbelag weist einen mittleren Instandsetzung- und Erneuerungsbedarf auf. Die Gehwegdecke ist infolge des Materialwechsels sowie durch die Vielzahl der Zufahrten uneben und stark sanierungsbedürftig.







Abb. 48: Buddestraße - südlicher Abschnitt

Der Fahrbahnbelag der Buddestraße besteht aus unterschiedlichen Materialien: Im westlichen Teil - vom Anschluss an die Rosenstraße bis zur Hausnummer 19 - hat sich das historische Diagonalpflaster (siehe: Ziffer 3.3) erhalten. Im weiteren südlichen Verlauf - bis zum Anschluss an die Gutenbergstraße - besteht eine Asphaltdecke.

Unterschiedliche Beläge finden sich auch in der Gehwegdecke wieder; abschnittsweise besteht sie aus historischem Kleinmosaik oder Betonsteinpflaster.

Sowohl der Fahrbahn- als auch der Gehwegbelag sind schadhaft, uneben und somit stark instandsetzungs- bzw. erneuerungsbedürftig.

Die Fahrbahndecke der Ilsahl ist in einem guten Zustand; die Geh- und Radwegdecke weist einen mittleren Instandsetzungs-/Erneuerungsbedarf auf.



#### 3.8.4 Ruhender Verkehr

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs der im Gebiet Wohnenden erfolgt nur teilweise auf den privaten Grundstücken: Lediglich auf den Freiflächen der wenigen Einzel-/Doppelhäuser sowie einiger Mehrfamilienhäuser südlich der Gutenbergstraße, im Südosten der Wichernstraße und westlich der Ilsahl sind Stellflächen oder Garagen vorhanden.

Der Großteil des ruhenden Verkehrs der Bewohner/-innen findet sich somit in Abhängigkeit von der Breite der Fahrbahn ein- oder beidseitig längsparkend auf dieser und prägt maßgeblich das Erscheinungsbild des Straßenraums.

Es ist zudem davon auszugehen, dass auch ein Teil der Beschäftigten der innerhalb des Untersuchungsgebiets bzw. der an dieses angrenzend ansässigen Gewerbebetriebe ihre Pkw tagsüber im Untersuchungsgebiet parken.

Im Verlauf der Gutenberg- und Wichernstraße sind Parkbuchten durch Pflanzinsel bzw. im Straßenraum angeordnete Bäume markiert.

Südlich der Ilsahl, über die Rosenstraße erschlossen, ist ein öffentlicher Parkplatz mit 33 Stellplätzen angelegt (siehe: Plan 6). Aufgrund seiner Lage wird dessen Nutzung insbesondere für die Bewohner/-innen der direkt südlich daran anschließenden Gebäude Ilsahl 20-30 attraktiv sein.

Im gewerblich genutzten Bereich sind großflächige Kundenparkplätze vorhanden.







Abb. 50: Rosenstraße - ruhender Verkehr

#### 3.8.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Innerhalb des Untersuchungsgebiets verlaufen weder Linien des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) noch bestehen diesbezügliche Haltestellen. Ein entsprechendes Angebot ist jedoch - bezogen auf die Wohnbebauung - in 300 m bis maximal 450 m Entfernung in der Kieler Straße vorhanden:

Die Haltestelle "Gutenbergstraße" liegt direkt südlich der Einmündung der Gutenbergstraße, die Haltestelle "Buddestraße" in Höhe der fußläufigen Verbindung zwischen Kieler und Rosenstraße (siehe: Plan 6).

Über die (Tages-)Buslinie 1/11 Hauptbahnhof-Kieler Straße-Einfeld und zurück, die Abendlinie 621 Hauptbahnhof-Tungendorf-Einfeld-Hauptbahnhof sowie die Sonntagslinie 701 Hauptbahnhof-Einfeld-Hauptbahnhof besteht neben dem Hauptbahnhof auch eine Verbindung zum ZOB und somit die Möglichkeit, in den schienengebundenen Nah-/Fernverkehr oder in andere städtische bzw. regionale Buslinien umzusteigen.

Die Fahrtzeit von der Haltestelle Buddestraße bis zum Hauptbahnhof bzw. zum ZOB beträgt 4 Minuten.



Gemäß Beratung in der Ratsversammlung vom 03.02.2021 (Mitteilungsvorlage 0304/2018/MV) möchte die Stadt den Umstieg von der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs auf die Bahn befördern und strebt hierzu den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs innerhalb des Stadtgebiets an. So könnte der Bereich Neumünster Ost durch die Wiederinbetriebnahme eines Teilstücks der Strecke Neumünster - Ascheberg mit einem neuen Bahnhaltepunkt in der Christianstraße erschlossen werden.

Die technische Machbarkeit wurde seitens der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH) untersucht und ist im Entwurf des Landesweiten Nahverkehrsplans 2022 bis 2027 (Stand: 18.06.2021) als eine Maßnahme, die nach 2027 umgesetzt werden könnte, aufgeführt.

Der südöstliche Bereich des Untersuchungsgebiets bietet sich als Teil des Suchraums für den neuen Bahnhaltepunkt Christianstraße an.

#### 3.8.6 Barrierefreiheit

Gemäß § 1 (2) des Gesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen in Schleswig-Holstein (Landesbehindertengleichstellungsgesetz - LBGG) sollen die Träger der öffentlichen Verwaltungen im Rahmen ihrer gesetzlichen und satzungsmäßigen Aufgaben insbesondere geeignete Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit in ihrem jeweiligen Aufgabenbereich fördern.

Als barrierefrei im Sinne dieses Gesetz gelten baulichen Anlagen dann, " … wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind." (LBGG, § 3)

Innerhalb des Untersuchungsgebiets sind insbesondere die öffentlichen Verkehrsflächen zu betrachten:

- In den Mündungsbereichen der Straßen sind die Gehwege zur Fahrbahn hin abgesenkt, jedoch nicht durchgängig barrierefrei ausgebildet.
- Taktile Elemente für Blinde und Sehbehinderte sind in diesen Bereichen nicht vorhanden.
- Wie unter Ziffer 3.8.5 ausgeführt sind die straßenbegleitenden Gehwege teilweise schadhaft und weisen Stolperkanten auf.
- Der vorhandene, die Rosen- mit der Kieler Straße verbindende Geh-/Radweg ist hinsichtlich seiner Deckschicht und Führung für Menschen mit Behinderungen nicht problemlos nutzbar.

Die öffentlichen baulichen Anlagen innerhalb des Untersuchungsgebiets weisen im Hinblick auf eine barrierefrei, uneingeschränkte Nutzung durch Menschen mit Behinderungen Sanierungsbedarf auf.

#### 3.9 Umweltsituation (Immissionen)

#### 3.9.1 Lärm

#### Straßenverkehr

Das Untersuchungsgebiet wird im Westen durch den Verlauf der Kieler Straße, im Norden durch die Max-Johannsen-Brücke und im Osten durch den Verlauf der Ilsahl begrenzt. Die Kieler Straße und die Max-Johannsen-Brücke liegen gänzlich, die Ilsahl im Abschnitt zwischen Max-Johannsen-Brücke und Christianstraße außerhalb des Untersuchungsgebiets.

Wie unter Ziffer 3.8.1 ausgeführt, kommt diesen Verkehrstrassen eine überörtliche Verbindungsfunktion zu. Sie sind dementsprechend stark frequentiert. Die seitens des Straßenverkehrs erzeugten Emissionen wirken unmittelbar auf das Untersuchungsgebiet ein.



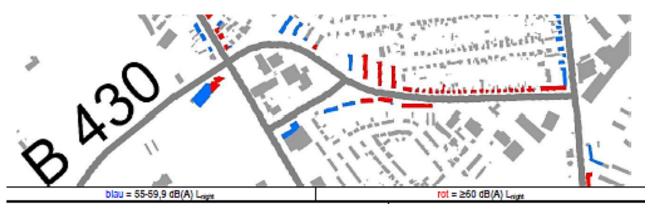


Abb. 51: Lärmbelastung im Untersuchungsgebiet (Quelle: Lärmaktionsplan 3. Runde, Teil 1, Tab. 9.6)

Im Zuge der Lärmaktionsplanung (Lärmaktionsplan 3. Runde, Teil 1 und Teil 2, Quelle: Planungsbüro Richter-Richard, Lärmaktionsplan 3. Runde, Teil 1: Pflichtige Aufgaben, Aachen Dezember 2019) wurden die Belastungen ermittelt und Maßnahme zur Lärmminderung vorgeschlagen.

Die jeweiligen Trassen sind je nach Abschnitt unterschiedlich stark belastet:

Die Ilsahl weist im Abschnitt zwischen Christianstraße/Max-Johannsen-Brücke eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 19.300 Fahrzeugen auf. Auf der Max-Johannsen-Brücke liegt die DTV bei 14.247 Fahrzeugen. Für den innerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden Abschnitt der Ilsahl wurde eine DTV von 10.451 Fahrzeugen ermittelt.

Die auf dieser Grundlage berechneten maximalen Fassadenpegel liegen tags zwischen 2,0 bis 7,4 dB(A) sowie nachts zwischen 3,0 bis 9,4 dB(A) über den für Wohngebiete zugrundgelegten Auslösewerten von 65/55 dB(A) L<sub>den</sub>/L<sub>night.</sub> Im Untersuchungsgebiet sind demnach die Wohngebäude Ilsahl 20-42 hohen, die Gesundheit beeinträchtigen Belastungen ausgesetzt.

Der Lärmaktionsplan geht davon aus, dass im Zuge von Gebäudesanierungen passive Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen werden.

Als aktive lärmmindernde Maßnahmen werden die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 40 km/h und der Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht vorgeschlagen.

Infolge der Temporeduzierung würden die vorwiegend nachts belasteten Wohngebäude entlang der L 318 (Ilsahl 20-26) weitgehend entlastet. Hinsichtlich der Wohngebäude an der B 430 (Ilsahl 28-42) führt selbst der Einbau einer lärmmindernden Asphaltschicht nicht zu einer unterhalb der Auslösewerte liegenden Reduktion der Fassadenpegel.

Die Belastung auf der Kieler Straße im Abschnitt Ilsahl - Gutenbergstraße wird mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 8.739 Fahrzeugen angegeben. Die ermittelten maximalen Fassadenpegel liegen tags 0,9 bzw. nachts 1,2 dB(A) über den o.g. Auslösewerten. Betroffen sind die Wohngebäude Kieler Straße 162-130 und Gutenbergstraße 1-3. Der Lärmaktionsplan schlägt hier keine Maßnahmen zur Lärmminderung vor.

#### Schienenverkehr

Außerhalb, in ca. 200 m Entfernung parallel zur westlichen Grenze des Untersuchungsgebiets verläuft eine mit mehr als 30.000 Zügen pro Jahr belastete Haupteisenbahnstrecke. Die durch den Schienenverkehr erzeugten Emissionen wirken als Umgebungslärm auf das Untersuchungsgebiet ein. Gemäß der Umgebungslärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes liegen die Gebäude Rosenstraße 5-21 in einem Bereich, in dem nachts die vertretbaren Werte um bis zu 5 dB(A) überschritten werden.



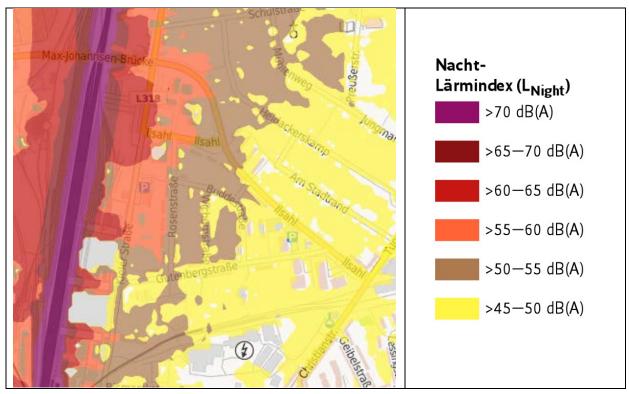


Abb. 52: Auszug "Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes - Runde 3 (30.06.2017)

Zur Lärmminderung können hier grundsätzlich eine Rollmaterialsanierung (Sanierung der Fahrgestelle) sowie bauliche Maßnahmen in Form von Schallschutzwänden entlang der Bahntrasse oder der Einbau von Schallschutzfenstern in betroffene Gebäude zum Einsatz kommen. Angaben, ob und wann, welche der Maßnahmen zum Einsatz kommen liegen nicht vor.

#### 3.9.2 Altlasten

Innerhalb des Untersuchungsgebiets sind gemäß Mitteilung der unteren Bodenschutzbehörde vom 18.10.2017 diverse Flächen mit altlastenrelevanter Nutzung bekannt. Angaben zur Lage dieser Flächen wurden nicht gemacht. Die altastverdächtigen Flächen sind im Einzelfall vor der Durchführung von Bauvorhaben oder Umnutzungen in geeigneter Weise und in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde zu untersuchen.



#### 3.10 Bevölkerung und Sozialstruktur

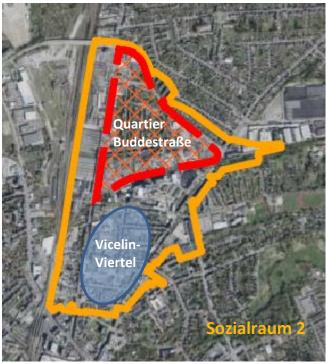


Abb. 53: Quartier Buddestraße im Sozialraum 2

Das Untersuchungsgebiet ist Teil des Sozialraums 2-Nordost (siehe: Ziffer 3.5).

Innerhalb dieses Sozialraums schließt südlich das Vicelinviertel an. In diesem Gebiet erfolgt seit 1998 eine städtebauliche Sanierung im Zuge des Städtebauförderungsprogramms "Soziale Stadt".

Nachfolgend werden die bevölkerungsbezogenen Daten des Untersuchungsgebiets - sofern vorliegend - mit denen der übergeordneten Erfassungsräume (Gesamtstadt und/oder Sozialraum) verglichen.

Sofern keine Daten für das Untersuchungsgebiet vorliegen, werden die für den Sozialraum vorliegenden Daten mit denen der Gesamtstadt vergleichend betrachtet.

#### 3.10.1 Bevölkerung

Am 31.12.2018 verzeichnete die Stadt Neumünster insgesamt 80.541 Einwohner. Davon lebten 4.922 im Stadtteil Nordost ( $\triangleq$  6,1 % der Gesamtbevölkerung) und 908 ( $\triangleq$  1,1 % der Gesamtbevölkerung) im Untersuchungsgebiet. Ohne rechnerische Berücksichtigung der Bewohner der Erstaufnahmeeinrichtung im Stadtteil Stör vollzog sich im Zeitraum von 2013-2018 gesamtstädtisch eine stetige Bevölkerungszunahme; die Zahl der Einwohner stieg insgesamt um 2,2 % von 78.196 auf 79.922.

Im Sozialraum Nordost fiel der Zuwachs insgesamt noch deutlicher aus: Unter Berücksichtigung eines Verlustes von 11 Einwohnern im Verlauf des Jahres 2018 nahm die Bevölkerung von 2013 bis 2018 um 6,3 % von 4.628 auf 4.922 Einwohner zu.

Tab 1: Bevölkerungsentwicklung 2013-2018

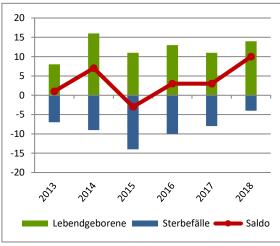
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2013- 2018 Saldo abs.	2013- 2018 Saldo relativ
Neumünster insgesamt	78.779	79.603	81.376	81.988	80.368	80.541		
Neumünster *	78.196	78.445	79.076	79.745	79.882	79.922	1.726	2,2 %
Sozialraum Nordost	4.628	4.663	4.832	4.852	4.933	4.922	294	6,3 %
Quartier Buddestraße	877	831	855	838	882	908	31	3,5 %

Quelle: Stadt Neumünster | FD 20 | Abt. 20.4 (\* ohne die Bewohner der zentralen Erstaufnahmeeinrichtung in Stör) Veränderungen zum Vorjahr: grau unterlegt = Gewinne | rot unterlegt = Verluste



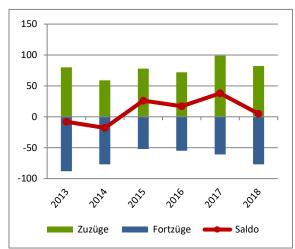
Im Quartier Buddestraße bildete sich hinsichtlich der Einwohnerentwicklung keine eindeutige Tendenz ab: In unregelmäßigem Wechsel gab es sowohl Bevölkerungsverluste als auch -zuwächse. In der Summe ergibt sich über den betrachteten Zeitraum ein Zuwachs von 3,5 %.

Diagramm 1: Natürliche Bevölkerungsentwicklung im Quartier Buddestraße



Daten: FD 20 | Aufbereitung: FD 61

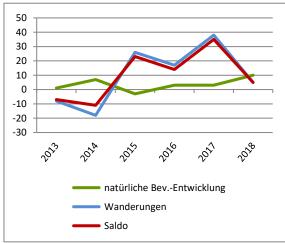
Diagramm 2: Wanderungen im Quartier Buddestraße



Daten: FD 20 | Aufbereitung: FD 61

Mit Ausnahme des Jahres 2015 wurden innerhalb des Untersuchungsgebiets mehr Geburten als Sterbefälle registriert; im betrachteten Zeitraum vollzog sich somit eine positive (+ 2,2 %) natürliche Bevölkerungsentwicklung.

Diagramm 3: Bevölkerungsentwicklung im Quartier Buddestraße



Daten: FD 20 | Aufbereitung: FD 61

Hinsichtlich der Anzahl der Zu- bzw. Fortzüge und des daraus resultierenden Saldos der Wanderungen ist keine konstante Entwicklung festzustellen: Einem negativen Saldo in den Jahren 2013 und 2014, steht ein positiver in den Jahren 2015 bis 2018 gegenüber.

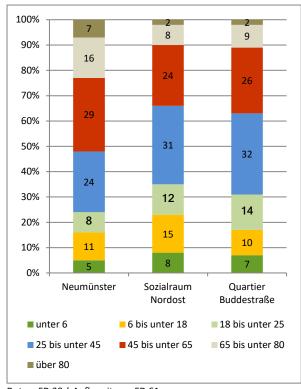
Im Vergleich der absoluten Zahlen wird deutlich, dass die Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet maßgeblich durch den Wanderungssaldo bestimmt wird.

Die starken jährlichen Schwankungen lassen vermuten, dass dem Quartier eine Transitfunktion zukommt.

In der "Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes Neumünster 2017/2018" (S. 31) wird unter Betrachtung der Umzüge innerhalb der Sozialräume festgestellt: "Die Sozialräume der Innenstadt (Nordost, West und Nordwest) können somit als Ankunftsregionen für überregionale Wanderungen bezeichnet werden. Gleichzeitig sind sie für Neumünsteraner jedoch Fortzugsgebiete."



Diagramm 4: Altersstruktur



Daten: FD 20 | Aufbereitung: FD 61

Die Altersstruktur der Bevölkerung im Quartier Buddestraße entspricht der des Sozialraums Nordost.

Im Vergleich mit der Altersstruktur der Gesamtstadt gibt es Abweichungen:

Die Bevölkerung im Sozialraum bzw. im Untersuchungsgebiet ist tendenziell jünger als in der Gesamtstadt.

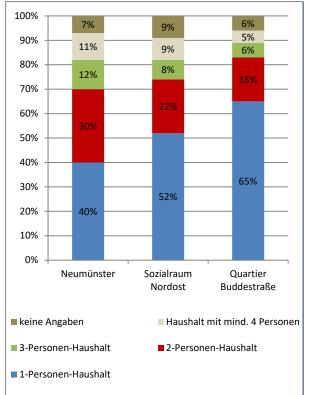
Der Anteil der Altersgruppen bis unter 25 Jahren beträgt im Stadtteil 35% bzw. 31% im Untersuchungsgebiet, in der Gesamtstadt hingegen nur 24%.

Die Anzahl der 25- bis unter 65-jährigen ist im Quartier Buddestraße mit 58% im Vergleich zu den beiden anderen Betrachtungsräumen am höchsten.

Die Anzahl der über 65-jährigen im Sozialraum beträgt 10 % bzw. 11% im Untersuchungsgebiet; gesamtstädtisch ist er mit 23 % mehr als doppelt so hoch.

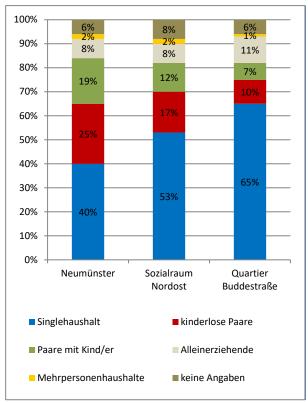
#### 3.10.2 Haushaltsstruktur

Diagramm 5: Haushaltsgröße



Daten: FD 20 | Aufbereitung: FD 61

Diagramm 6: Haushaltstypen



Daten: FD 20 | Aufbereitung: FD 61



83 % der vorhandenen Haushalte bestehen aus kleinen, d.h. 1- bis 2-Personen-Haushalten.

Der Anteil der Ein-Personen- bzw. Singlehaushalte beträgt 65 % und liegt deutlich über dem der Gesamtstadt (40%). Während der Anteil der Paare mit Kindern mit 7% deutlich unter dem der Gesamtstadt (19%) liegt.

Ursächlich hierfür wird der vorhandene Wohnungsbestand sein, der überwiegend aus kleinen Wohnungen besteht.

#### 3.10.3 Bevölkerung nach Nationalität

Tab 2: Bevölkerung nach Nationalität am 31.12.2018

	_	davon:												
	e MGH	B E	mit	Ausländer nach Herkunftsländern										
Insgesamt	Deutsche ohne	Bevölkerung MGH	Deutsche MGH	Syrien	Polen	Türkei	Bulgarien	Eritrea	Rumänien	Libanon	Kroatien	Afghanistan	Irak	sonstige
908	637	271	52	45	28	21	19	16	14	11	10	7	7	41
100 %	70 %	30 %	6 %	5 %	3 %	2 %	2 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	4 %

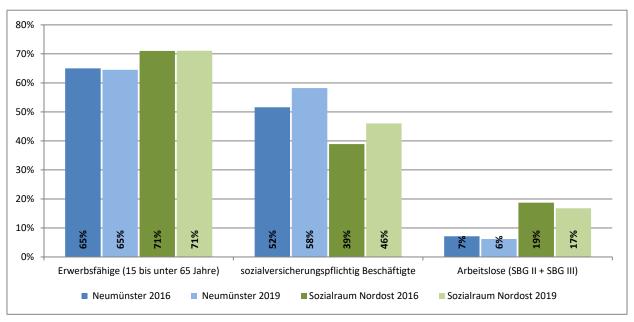
Daten: FD 20 | Aufbereitung: FD 61 | (MGH = Migrationshintergrund)

Der Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund (MGH) beträgt 30 %, davon sind 6 % Deutsche und 24 % anderer Nationalität.

Gemäß Sozialbericht 2017 entspricht dieser Wert tendenziell dem für den Sozialraum Nordost ermittelten: 2016 betrug er 36,6 %, während er in der Gesamtstadt mit 19,2 % deutlich niedriger war.

#### 3.10.4 Beschäftigungsstruktur

Diagramm 7: Beschäftigungsstruktur



Daten: FD 20 | Bundesagentur für Arbeit | Aufbereitung: FD 61



Gesamtstädtisch waren 2016 bzw. 2019 65% der Einwohner im erwerbsfähigen Alter, d.h. zwischen 15 bis unter 65 Jahre alt. Davon waren mehr als die Hälfte (2016 52% bzw. 2019 58%) sozialversicherungspflichtig beschäftigt und 7% 2016 bzw. 6% 2019 arbeitslos.

Im Sozialraum Nordost waren in diesen Jahren 71% der Einwohner im erwerbsfähigen Alter, aber weniger als die Hälfte davon sozialversicherungsbeschäftigt (39% bzw. 46%). Die Arbeitslosenquote war dementsprechend mit 19% 2016 bzw. 17% deutlich höher als in der Gesamtstadt.

#### 4. Zusammenfassende Bewertung | Defizit- und Potentialanalyse

Nachfolgend werden die im Rahmen der Bestandsanalyse (Ziffer 3) ermittelten Schwächen und Defizite sowie Stärken und Potentiale zusammenfassend dargestellt. Dies dient der Ableitung allgemeiner Entwicklungsziele, thematischer Handlungsfelder sowie ggf. räumlicher Handlungsschwerpunkte.

#### 4.1 Defizite, Konflikte und Schwächen

#### Barrieren | inselartige, nicht vernetzte Lage der Wohnbebauung

Die das Untersuchungsgebiet begrenzenden Verkehrstrassen bilden in Verbindung mit den daran anschließenden gewerblich genutzten Flächen eine deutliche Barriere zwischen dem Wohngebiet und den benachbarten Stadtteilen. Die Tatsache, dass es jenseits dieser Barrieren bis auf den an die Ilsahl anbindenden Geh-/Radweg Richtung Tungendorf keine weiteren Anbindungen gibt, die eine Vernetzung mit den benachbarten Stadtteilen herstellen, verstärkt diese Situation.

#### Potentielle Nutzungskonflikte

Die unmittelbare Nachbarschaft von gewerblich und wohnbaulich genutzten Flächen im Bereich östlich Kieler Straße/westlich Rosenstraße, nördlich und östlich Buddestraße/südlich und westlich Ilsahl sowie südlich der Gutenbergstraße schafft Nutzungskonflikte und gegenseitige Einschränkungen: Potentielle gewerblich verursachte Emissionen können das Wohnen, insbesondere den Aufenthalt in den dazugehörigen Außenbereichen beeinträchtigen. Andererseits kann die Wohnnutzung Betriebserweiterungen, maßgeblich eine intensivere Nutzung der gewerblichen Freiflächen einschränken.

#### Brachflächen | untergenutzte Flächen

Im östlichen Abschnitt der Gutenbergstraße befindet sich jeweils ein unbebautes sowie ein untergenutztes Grundstück; dadurch fehlt zudem die räumliche Begrenzung des Straßenraums.

#### Gebäudeleerstand

In der Rosenstraße sowie in der Ilsahl stehen Wohngebäude gänzlich bzw. teilweise leer.

#### erheblicher Instandsetzung-/Modernisierungsbedarf | energetischer Sanierungsbedarf

Der vorhandene Gebäudebestand weist in Teilen einen mittleren bis hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Hinsichtlich des Gebäudealters ist auch von energetischen Sanierungsbedarfen auszugehen.

#### Eigentumsstruktur

Da sich lediglich die Verkehrsflächen im städtischen Eigentum befinden, besteht keine über eine Erneuerung dieser hinausgehende bauliche Gestaltungsmöglichkeit.

Notwendige Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen des Gebäudebestandes sind von der Mitwirkungsbereitschaft der jeweiligen Eigentümer abhängig.



#### Mangel an sozialen Einrichtungen und öffentlichen Grünflächen

Innerhalb der Untersuchungsgebiets sind weder soziale Einrichtungen, noch öffentliche Frei- und Grünflächen vorhanden, die der Versorgung des Gebietes dienen und soziale Kontakte außerhalb der privaten Räume und Flächen ermöglichen könnten.

#### Hohe Versiegelung und Gestaltungsdefizite

Die Freiflächen der gewerblich genutzten Bereiche entlang der Kieler Straße und der Ilsahl sind großflächig versiegelt; gliedernde Gehölzstrukturen fehlen. An wesentlichen Ein-/Ausfallstraßen gelegen kommt diesen Flächen eine imageprägende Funktion zu, der sie nicht gerecht werden. Der hohe Versiegelungsgrad ist auch unter klimatischen Aspekten zu bemängeln.

Die Freiflächen der Geschosswohnungsbauten in der Rosenstraße bestehen vorwiegend aus Rasenflächen; sie weisen grundsätzlich Gestaltungsdefizite auf und bieten keine Aufenthaltsmöglichkeiten.

#### Erneuerungsbedarf der verkehrlichen Erschließungsanlagen

Die Straßen und Wege sind sowohl hinsichtlich ihrer schadhaften Oberflächen, als auch mangels barrierefreier Gestaltung überwiegend erneuerungsbedürftig. Öffentliche Begegnungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten fehlen. Der Parkplatz Ilsahl weist ein ungepflegtes Erscheinungsbild auf.

#### hoher Anteil des ruhenden Verkehrs

Der Straßenraum innerhalb des Untersuchungsgebiets wird maßgeblich durch den ruhenden Verkehr geprägt; dies beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld.

#### Lärmbelastung

Die den westlichen, vor allem jedoch den nördlichen und östlichen Rand des Wohngebiets bildenden Wohnflächen sind zum Teil einer hohen durch Straßen- aber auch Bahnverkehr verursachten Lärmbelastung ausgesetzt.

#### Sichtbeeinträchtigungen seitens der außerhalb des Gebiets liegenden Betriebsgebäude der Stadtwerke

Der Gebäudebestand auf dem südlich angrenzenden, außerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden Flächen der Stadtwerke stellt insbesondere aufgrund seiner Höhe eine deutliche Sichtbeeinträchtigung für das Untersuchungsgebiet dar.

#### 4.2 Stärken | Potenziale

Das Untersuchungsgebiet weist neben den o.g Schwächen und Defiziten auch etliche Stärken und Potentiale auf:

#### Erreichbarkeit | innenstadtnahe Lage

Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtteil Stadtmitte und besitzt infolgedessen eine Lagegunst in Bezug auf die Innenstadt und das dortige öffentliche und private Dienstleistungs- und Versorgungsangebote. Über die Kieler Straße sowie in Verlängerung der Ilsahl über die Christianstraße besteht eine direkte Anbindung und gute Erreichbarkeit mittels des motorisierten als auch nicht-motorisierten Verkehrs.

#### ÖPNV | Ausbau des SPNV

Über die in der Kieler Straße gelegenen Bushaltestellen "Gutenbergstraße" sowie "Buddestraße" ist das Untersuchungsgebiet an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden; die Innenstadt sowie ZOB und Bahnhof sind direkt und zeitnah erreichbar.

Die bestehenden Überlegungen, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch Wiederinbetriebnahme der Strecke Neumünster-Ascheberg bis zu einem Bahnhaltepunkt in der Christianstraße auszubauen, erweitern das Angebot.



#### ruhige Wohnlage

Im Gebietsinneren besteht eine ruhige, von Lärm unbeeinträchtigte Wohnlage. Dies gilt auch für Teile der privaten Freiflächen.

#### **Nachverdichtungspotential**

Das brachliegende und das untergenutzte Grundstück im östlichen Abschnitt der Gutenbergstraße bieten in geringem Umfang die Möglichkeit einer Nachverdichtung. Eine die Flucht der angrenzenden Gebäude aufnehmende Bebauung trägt zur Begrenzung des Straßenraums bei.

#### sanierte | modernisierte Gebäude

In den vergangenen Jahren wurden Teile des Gebäudebestandes saniert bzw. modernisiert. Das Untersuchungsgebiet hat infolgedessen eine deutlich sichtbare Aufwertung erfahren. Der an einigen Gebäuden mit dem Anbau von Balkonen neu geschaffene private Außenbereich erhöht die Wohnqualität.

#### kompakte Baukörper

Der im Untersuchungsgebiet vorherrschende Gebäudetyp "Mehrfamilienhaus" weist unter energetischen Gesichtspunkten grundsätzlich ein positives, d.h. geringes A/V-Verhältnis auf.

#### identifikationsstiftende Strukturen

Der vorhandene denkmalgeschützte Gebäudebestand nebst Straßenraum im Bereich der Buddestraße kann aufgrund seiner Besonderheit und in Verbindung mit den zwischenzeitlich neu gestalteten Außenbereichen die Identifikation mit dem Gebiet und somit eine längerfristige Bindung an dieses befördern.

#### Nahversorgung

Die innerhalb des Gebiets liegenden Lebensmittel-Discounter, der Getränkemarkt sowie die Tankstellenshops dienen der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Die Verkaufseinrichtungen sind fußläufig oder mit dem Fahrrad gut erreichbar.

#### hoher Freiflächenanteil | gebietsbildprägender Gehölzbestand

Das Wohngebiet wird durch einen hohen Anteil an unversiegelten Freiflächen mit z.T. altem Gehölzbestand geprägt. Die Flächen stellen ein ökologisches Potential dar und bieten, zur Kompensation fehlender öffentlicher Angebote, die Möglichkeit, wohnortnahe Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten zu schaffen. Dies ist in Teilen bereits erfolgt und hat zu einer deutlichen Aufwertung des Wohnumfeldes geführt, die sicherlich auch zu einer stärkeren Bindung an das Gebiet beiträgt.

#### Klimaanpassung

Die unversiegelten Freiflächen im Gebietsinneren stellen im Hinblick auf die notwendige Klimaanpassung u.a. ein Potential für Niederschlagswasserversickerung dar; der Gehölzbestand wirkt einer Überhitzung des Gebiets entgegen.

#### 5. Leitbild | allgemeine Entwicklungsziele

Das nachfolgende rahmensetzende Leitbild und die darauf ausgerichteten allgemeinen Entwicklungsziele fußen auf den im Untersuchungsgebiet erhobenen Schwächen und Defiziten sowie Stärken und Potentiale (Ziffer 4). Die Weiterentwicklung und Stärkung des Untersuchungsgebiets sind sowohl für das Gebiet selbst, aber auch im Hinblick auf die Wahrnehmung des Gebiets innerhalb der Stadt von Bedeutung.

Die allgemeine Zielsetzung für das Gebiet steht im Einklang mit den Zielsetzungen der übergeordneten sowie den städtischen Planungen und Konzepten.



#### Leitbild

Das Quartier Buddestraße ist ein attraktives, von Grünflächen durchzogenes Wohngebiet für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen, in dem ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe besteht.

#### Entwicklungsziele

Die allgemeinen Entwicklungsziele sind darauf ausgelegt, das Leitbild Realität werden zu lassen; die Nummerierung der Ziele stellt keine Wertung bzw. Priorisierung dieser dar.

- 1. Erhalt und Sicherung der städtebaulichen Struktur des Wohngebiets
- 2. Erhalt und Ertüchtigung der Gebäudesubstanz
- 3. Aufwertung des Wohnumfeldes
- 4. Umbau und Erneuerung der verkehrlichen Erschließungsanlagen
- 5. Herstellung einer verträglichen Nutzungsmischung von Wohnen und Gewerbe
- 6. Herstellung ansprechender gewerblich genutzter Freiflächen
- 7. Verbesserung von Image und Identität des Gebiets (Eingangssituation)

#### 6. Entwicklungskonzept | Ziele und Handlungsempfehlungen

Das Entwicklungskonzept gibt Handlungsempfehlungen zu Erreichung der unter Ziffer 5 aufgeführten Entwicklungsziele und damit insgesamt zur Realisierung des Leitbildes.

#### 1. Erhalt und Sicherung der städtebaulichen Struktur des Wohngebiets

Die durch traufständige Gebäude und einem hohen Anteil an Freiflächen mit altem Gehölzbestand geprägte Struktur des südlich der Ilsahl/nördlich der Gutenbergstraße liegenden Wohngebietes ist insbesondere vor dem Hintergrund der inselartigen Lage zu erhalten und zu sichern.

#### 2. Erhalt und Ertüchtigung der Gebäudesubstanz

Der mängelbehaftete Gebäudebestand ist instand zu setzen, zu modernisieren sowie energetisch zu ertüchtigen. Dies gilt insbesondere für den vereinzelt leerstehenden Wohnungs- bzw. Gebäudebestand. Dieser ist einer Wiedernutzung zuzuführen. Sollte sich eine Gebäudesanierung als unwirtschaftlich erweisen und ein Ersatzbau angestrebt werden, so ist dieser unter Erhalt der Siedlungsstruktur sowie der wohnbezogenen Freiflächen zu errichten.

#### 3. Aufwertung des Wohnumfeldes

Der hohe Anteil an unversiegelten Freiflächen sowie der Gehölzbestand innerhalb des Gebiets sind zu erhalten. Die im Norden des Gebiets vollzogene Aufwertung des Wohnumfeldes sollte im Süden fortgesetzt werden: Die weitläufigen Rasenflächen sind gärtnerisch zu gestalten und mit Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten zu versehen.



#### 4. Umbau und Erneuerung der verkehrlichen Erschließungsanlagen

Die Erschließungsanlagen mit Ausnahme der Gutenbergstraße sind zu erneuern und unter dem Aspekt der Barrierefreiheit (ebenmäßige Beläge, Querungshilfen) sowie der Wohnumfeldverbesserung (Ordnung des ruhenden Verkehrs, Begrünung) zu gestalten.

#### 5. Herstellung eines verträglichen Nebeneinanders von Wohnen und Gewerbe

Der Rand des Untersuchungsgebiets ist weitestgehend durch eine historisch gewachsene, unmittelbare Nachbarschaft von wohnbau- und gewerblicher Nutzung geprägt, die beiderseitig zu Beeinträchtigungen führen kann. Die nutzungsverträgliche Koexistenz von Wohnen und Gewerbe ist planungsrechtlich zu steuern und ggf. durch bauliche Maßnahmen zum Immissionsschutz zu unterstützen.

#### 6. Herstellung ansprechender, klimaangepasster gewerblicher Freiflächen

Die Freiflächen der gewerblich genutzten Flächen sind in Teilen zu entsiegeln und gestalterisch aufzuwerten. Dies dient einerseits der Klimaanpassung (u.a. Regenrückhalt, Versickerung), andererseits der Attraktivitätssteigerung und Imagepflege. An übergeordneten Ein-/Ausfallstraßen gelegen prägen diese Flächen das Erscheinungsbild des Quartiers bzw. der Stadt.

#### 7. Verbesserung des Quartiersimages und Erhöhung der Identifikation mit dem Quartier

Die positive Wahrnehmung des Quartiers ist zu befördern.

Die unter 1-5 genannten Ziele dienen einzeln, aber vor allem in ihrem Zusammenspiel der Aufwertung, Attraktivitätssteigerung und positiven Wahrnehmung des Gebietes. In der Bewohnerschaft kann so die Zugehörigkeit zum Gebiet gestärkt und eine längerfristige Bindung an das Quartier bewirkt werden.

#### 7. Maßnahmen

Zur Behebung der bestehenden Missstände sowie der Realisierung der unter Ziffer 5 und 6 formulierten Ziele werden unterschiedliche Maßnahmen vorgeschlagen.

#### Anpassung der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung

Die städtischen Planungen sind zwecks Erhalts des innenstadtnah gelegenen, stark durchgrünten Wohngebiets und einer verträglichen Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe anzupassen.

Im Hinblick auf die unmittelbare Nachbarschaft von wohnbau- sowie gewerblicher Nutzung sind die bestehenden Planungen dahin zu prüfen, statt eines Gewerbegebiets ein eingeschränktes Gewerbegebiet oder ein Mischgebiet darzustellen bzw. festzusetzen.

Im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung sind bezüglich des Wohngebiets inhaltlich die städtebauliche Struktur sowie den Erhalt der privaten Grünflächen und den Gehölzbestand sichernde Festsetzungen zu treffen.

Zur Gestaltung der gewerblichen Freiflächen sind Pflanzgebote und zur Klimaanpassung der Anteil unversiegelt zu belassener Fläche festzusetzen.

#### **Immissionsschutz**

Zum Schutz der Wohnbebauung vor Lärm ist die Umsetzung aktiver bzw. passiver Schallschutzmaßnahmen zu prüfen.



#### Sanierung der Gebäude mit mittlerem und hohem Instandsetzungs-/Modernisierungsbedarf

Der Erhalt und die Ertüchtigung des Gebäudebestandes obliegt grundsätzlich den jeweiligen (privaten) Eigentümern. Im Rahmen einer gezielten Ansprache und Beratung ist auf mögliche Fördergeber/-programme hinzuweisen.

#### Instandsetzung und Aufwertung von Erschließungsanlagen

Die Rosen-, Budde- und Wichernstraße sind baulich, auch unter dem Aspekt der Barrierefreiheit zu sanieren. Im Zuge dessen ist eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs vorzunehmen. Zur Aufwertung des Wohnumfeldes sollte eine Begrünung erfolgen sowie punktuell Aufenthaltsmöglichkeiten in Verbindung mit Gehölzen geschaffen werden.

Der straßenferngeführte, die Kieler Straße mit der Rosenstraße verbindende Geh- und Radweg ist sowohl hinsichtlich der Oberflächengestaltung, als auch seines Verlaufs zu ertüchtigen. Für potentiell Nutzende sollte die durchgängige Wegeführung deutlich erkennbar werden.

Der Parkplatz Ilsahl ist neu zu ordnen und attraktiver zu gestalten. Insbesondere die Aufstellfläche der Wertstoffsammelcontainer bedarf einer gestalterischen Aufwertung.

#### Herstellung ansprechender gewerblicher Freiflächen

Die Eigentümer sind hinsichtlich der klimatischen Bedeutung unversiegelter, begrünter Flächen zu informieren und - sofern diese bestehen - auf Fördermöglichkeiten einer Teilentsiegelung und Begrünung hinzuweisen. Ggf. werden stadtseits im Rahmen des Klimaschutzes bzw. der Klimaanpassung entsprechende Anreize geschaffen.

#### **Grundstückserwerb zur Errichtung eines Bahnhaltepunktes**

Zur Erweiterung des ÖPNV-Angebotes soll der Schienenpersonennahverkehr innerhalb des Stadtgebiets ausgebaut werden. Im Zuge der Wiederinbetriebnahme eines Teilstücks der Bahnstrecke Neumünster-Ascheberg könnte ein möglicher neuer Bahnhaltepunkt im Südosten des Untersuchungsgebiets eingerichtet werden.

Ein diesbezüglich notwendiger Flächenerwerb ist planerisch vorzubereiten. Der Bahnhaltepunkt ist möglichst über eine straßenfern geführte Fuß-/Radwegverbindung mit dem Untersuchungsgebiet zu verbinden.

#### Monitoring

Mit der teilweisen Modernisierung und Sanierung des Gebäudebestandes sowie der Aufwertung des Wohnumfeldes wurden positive Impulse gesetzt.

Im Zuge eines jährlichen, auf die Bevölkerungsstruktur ausgerichteten Monitorings sollten die Entwicklungen insbesondere auch im Hinblick auf Wanderungen erfasst und beobachtet werden. Zudem sollten weiteren bauliche Maßnahmen erfasst werden.

#### 8. Verfahrensrechtliche Abwägung

#### 8.1 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit

2017 wurden im Rahmen der Antragstellung zur Aufnahme in die Städtebauförderung vorhandene Defizite innerhalb des Untersuchungsgebiets benannt. Die Bestandsanalyse zeigt auf, dass in den letzten Jahren in Teilbereichen Defizite beseitigt wurden, während sie in anderen Bereichen nach wie vor Bestand haben.

Die im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen gewonnenen Informationen dienen dazu, die Notwendigkeit städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen zu beurteilen. Eine Notwendigkeit besteht, sofern städtebauliche Missstände vorliegen. Diesbezüglich unterscheidet das Baugesetzbuch (BauGB) zwei Arten von Mängeln: Die Substanz-(§ 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1) sowie die Funktionsschwäche (§ 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2).



Eine Substanzschwäche liegt vor, wenn die innerhalb des Gebiets vorhandenen baulichen und sonstigen Anlagen den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht genügen oder die Sicherheit der innerhalb des Gebiets wohnenden bzw. arbeitenden Menschen nicht gewährleistet ist.

Eine Funktionsschwäche ist gegeben, wenn das Gebiet in der Wahrnehmung der ihm nach Lage und Funktion zukommenden Aufgaben eingeschränkt ist.

#### 8.1.1 Substanzielle Missstände

In § 136 Abs. 3 Nr. 1 BauGB sind in nicht abschließender Aufzählung Indikatoren benannt, die auf substanzielle Missstände hindeuten.

#### Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten (§ 136 (3), Nr. 1a BauGB)

Die Gebäude innerhalb des Untersuchungsgebiets sind weitestgehend in offener Bauweise errichtet; die zur Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsbedingungen notwendige Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten ist sichergestellt.

#### Bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten (§ 136 (3), Nr. 1b BauGB)

Ein Teil des Wohngebäudebestandes wurde in den letzten Jahren modernisiert bzw. saniert. Es verbleibt jedoch ein Bestand an Wohngebäuden in der Rosenstraße, im südlichen Teil der Buddestraße, in der Ilsahl sowie der Gutenbergstraße, der einen mittleren bis hohen Instandsetzung-/Modernisierungsbedarf aufweist und nicht den Anforderungen an moderne Wohnqualitäten entspricht.

#### Zugänglichkeit der Grundstücke (§ 136 (3), Nr. 1c BauGB)

Sämtliche Grundstücke sind an die öffentliche Erschließung angebunden; die direkte Zugänglichkeit ist gewährleistet.

#### Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten (§ 136 (3), Nr. 1d BauGB)

Das Untersuchungsgebiet weist in seinem Inneren einen monofunktional, auf das Wohnen ausgerichteten, Bereich auf. In den Randbereichen (Kieler Straße/Rosenstraße, Buddestraße/Ilsahl, südliche Gutenbergstraße) schließen wohnbauliche und gewerbliche Nutzung unmittelbarer aneinander an. Diese direkte Nachbarschaft kann partiell zu Beeinträchtigungen (v.a. Lärm) des Wohnens durch Arbeitsprozesse inner- sowie außerhalb der Gewebebetriebe sowie durch den mit der gewerblichen Nutzung verbundenen (LKW-) Verkehr - vorwiegend in der Gutenbergstraße - führen. Andererseits können auch die Gewerbebetriebe im Zuge einer bauordnungsrechtlich gebotenen Rücksichtnahme auf das Wohnen in der Nutzung (Expansion, Nutzungsintensivierung) ihrer Flächen eingeschränkt werden.

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

Im Bereich der Rosenstraße und der Ilsahl besteht ein teilweiser Gebäude- bzw. Wohnungsleerstand. Im südöstlichen Teil der Gutenbergstraße sind Grundstücke untergenutzt sowie brachliegend. Die Freiflächen der gewerblich genutzten Bereiche weisen einen hohen Versiegelungsgrad auf.

# Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigung und Erschütterung (§ 136 (3), Nr. 1 f BauGB)

Die hohe Verkehrsbelastung auf der das Untersuchungsgebiet querenden Ilsahl führt zu starken Beeinträchtigungen der direkt anschließenden Wohnbebauung.

Weitere maßgebliche Beeinträchtigungen des Wohnens innerhalb des Gebiets werden durch die stark frequentierten, außerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden Verkehrstrassen Ilsahl, Kieler Straße sowie der Bahntrassen verursacht.



#### vorhandene Erschließung (§ 136 (3), Nr. 1 g BauGB)

Die verkehrliche Erschließung des Untersuchungsgebietes für den motorisierten sowie den nicht-motorisierten Verkehr ist gewährleistet und hinreichend funktions- und leistungsfähig.

Die verkehrliche Anbindung an die benachbarten Stadtteile ist nur an einer Stelle und ausschließlich für den nichtmotorisierten Verkehr gegeben; eine direkte auf diese Anbindung ausgerichtete Querung fehlt.

Die Budde-, Wichern- und Rosenstraße weisen Erneuerungsbedarfe auf. Insbesondere eine barrierefreie Nutzung der Gehwege ist aufgrund von wiederholtem abschnittsweisem Materialwechsel und der Unebenheit dieser Beläge nicht durchgängig möglich.

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

Aufgrund des Gebäudealters und des äußeren Erscheinungsbildes ist davon auszugehen, dass der (Wohn-) Gebäudebestand energetische Sanierungsbedarfe hat.

Insbesondere für die Wohngebäude im Bereich der Rosenstraße, der Ilsahl sowie im südlichen Teil der Buddestraße besteht erheblicher Instandsetzungs-/Modernisierungsbedarf.

#### 8.1.2 Funktionelle Missstände

§ 136 Abs. 3 Nr. 2 BauGB nennt Kriterien, die zur Beurteilung der Funktionsfähigkeit des Untersuchungsgebiets herangezogen werden können:

#### fließender und ruhenden Verkehr (§ 136 (3), Nr. 2 a BauGB)

Beeinträchtigungen hinsichtlich der Abwicklung des fließenden und ruhenden Verkehrs innerhalb des Untersuchungsgebiets bestehen nicht.

Der hohe Anteil des ruhenden Verkehrs im Straßenraum stellt allerdings eine Beeinträchtigung des Wohnumfeldes dar.

# wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich (§ 136 (3), Nr. 2 b BauGB)

Gemäß der bestehenden städtischen Planungen ist das Untersuchungsgebiet wirtschaftlich betrachtet sowohl Dienstleistungs-, als auch Gewerbestandort. Die vorhandenen Dienstleistungs-, Gewerbe- und Einzelhandelsbetriebe dienen dabei vorrangig der Versorgung eines größeren, außerhalb des Untersuchungsbereichs liegenden Einzugsbereichs. Die bestehenden Lebensmitteldiscounter sowie der Getränkemarkt stellen hier aber auch die Versorgung des Untersuchungsgebiets mit Gütern des täglichen Bedarfs sicher.

Beeinträchtigungen in der Funktion als Dienstleistungsstandort bestehen nicht, in der Funktion als Gewerbestandort sind sie nicht auszuschließen: Insbesondere einer (lärm-)emittierenden Nutzungsintensivierung der Gewerbeflächen steht der Schutz der direkt angrenzenden Wohngebiete entgegen. Die unmittelbare Nachbarschaft der Funktionen Wohnen und Gewerbe stellt grundsätzlich eine städtebauliche Problemlage dar. Im Untersuchungsgebiet ist sie historisch gewachsen und hat sich im Laufe der Zeit verfestigt.

# infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich (§ 136 (3), Nr. 2 c BauGB)

Das Untersuchungsgebiet verfügt weder über öffentliche Grün- und Spielflächen, noch ist es mit Gemeinbedarfseinrichtungen ausgestattet; die städtebaulichen Planungen weisen ihm auch keine diesbezügliche Funktion zu. Die entsprechenden Flächen und Einrichtungen finden sich jedoch im Stadtteil Stadtmitte selbst sowie in den unmittelbar benachbarten Stadtteilen; sie sind nicht-motorisiert, aber auch mittels Busverbindung gut erreichbar.



Der Bedarfsplan für Kindertageseinrichtungen und Kindertagespflege 2018-2022, Fortschreibung 2019 sah zur Ergänzung des Angebotes an sozialen Einrichtungen im Sozialraum 2 die Unterbringung einer Kindertagesstätte im Untersuchungsgebiet vor; ein entsprechendes, öffentlich nutzbares Grundstück ist allerdings nicht vorhanden.

#### 8.2 Beteiligung und Mitwirkung der öffentlichen Aufgabenträger gemäß § 139 BauGB

Eine erste frühzeitige Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange fand im September/Oktober 2017 statt. Die gegebenen Hinweise und Anregungen wurden im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen berücksichtigt. Eine weitere Beteiligung unter Vorlage der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen (Stand: 04/2022) erfolgt im April/Mai 2022.

#### 8.3 Notwendigkeit der Sanierung sowie der Anwendung des besonderen Städtebaurechts

Mit dem Beschluss der Ratsversammlung vom 21.11.2017 zur Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB wurde das öffentliche Interesse an einer Umgestaltung und Verbesserung des Untersuchungsgebiet bekundet.

Im Zuge der vorliegenden Untersuchungen konnten in Teilen die der o.g. Beschlussfassung zugrunde liegenden, festgestellten, insbesondere substanziellen Missstände im Sinne des § 136 BauGB bestätigt werden. Die zwischenzeitlich erfolgten Gebäudesanierungen bzw. -modernisierungen verbunden mit einer Aufwertung des Wohnumfeldes haben partiell zu einer deutlichen Verbesserung des Untersuchungsgebiets geführt.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass sich ein wesentliches, impulsgebendes kommunales und der funktionalen Aufwertung dienendes Ziel, die Unterbringung einer Gemeinbedarfseinrichtung (Kindertagesstätte), mangels Verfügbarkeit eines entsprechenden Grundstücks, nicht zeitnah realisieren lassen wird. Seitens des zuständigen Fachdienstes wurde daher von dieser Zielsetzung gänzlich Abstand genommen: Es wird versucht, die Einrichtung im Stadtteil Stadtmitte südlich, außerhalb des Untersuchungsgebiets, jedoch gebietsnah, im Umgriff des Berliner Platzes unterzubringen.

Die unter Ziffer 7 genannte, auf dem allgemeinen Städtebaurecht fußende Anpassung der bestehenden Bauleitplanung, ist geeignet, die zukünftige Entwicklung im Hinblick auf ein verträgliches Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen, die Weiterentwicklung der städtebaulichen Struktur und den Erhalt der Grünflächen zu steuern und damit die o.g. seitens der Privaten durchgeführten und durchzuführenden Maßnahmen zu stützen sowie die unter Ziffer 5 genannten Ziele langfristig zu erreichen.

Die Erneuerung und Ertüchtigung der Erschließungsanlagen kann zusätzlich zur Aufwertung des Untersuchungsgebiets beitragen.

Weitere unter Ziffer 7 genannte Maßnahmen verdeutlichen, die Verantwortung der privaten Eigentümer für die substanzielle Gebietsentwicklung und die Notwendigkeit einer gezielten Ansprache und Beratung dieser.

Die Anwendung des besonderen Städtebaurechts, d.h. die Festlegung eines förmlichen Sanierungsgebiets gemäß § 142 (3) BauGB lässt sich, insbesondere auch hinsichtlich der damit verbundenen Eingriffe in das Eigentum, nicht begründen und wird daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht empfohlen. Ebenso wenig wird die Festlegung eines Maßnahmengebiets gemäß § 171e (3) BauGB empfohlen.

Unabhängig davon sollte die Entwicklung des Untersuchungsgebiets jedenfalls weiterhin beobachtet werden. Sofern sich die positiven Tendenzen nicht verstetigen, ist über die Möglichkeiten des Einsatzes geeigneter anderer städtebaulicher Instrumente zu befinden.



#### 9. Planverzeichnis

- Plan 1: Untersuchungsgebiet
- Plan 2: Gebäudenutzung
- Plan 3: Gebäudealter
- Plan 4: Instandsetzungs-/Modernisierungsbedarf
- Plan 5: Freiraumstruktur
- Plan 6: Verkehrserschließung
- Plan 7: Eigentumsstruktur
- Plan 8: Defizite Schwächen
- Plan 9: Potentiale Stärken
- Plan 10: Entwicklungskonzept
- Plan 11: Massnahmen



# STADT NEUMÜNSTER **QUARTIER BUDDESTRASSE**

#### Plan 1 | Untersuchungsgebiet

#### Legende

Grenze des Untersuchungsgebietes Hauptgebäude



Nebengebäude





Stadtplanung | Stadtentwicklung

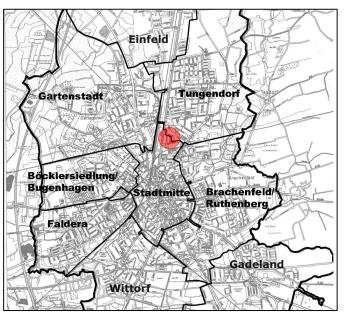
Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept Maßstab: ohne

Plan 1 | Untersuchungsgebiet

gezeichnet:	C. Neumann	Neumünster, den 14.04.2022
bearbeitet:	C. Neumann	riodinancio, dell'incinenza



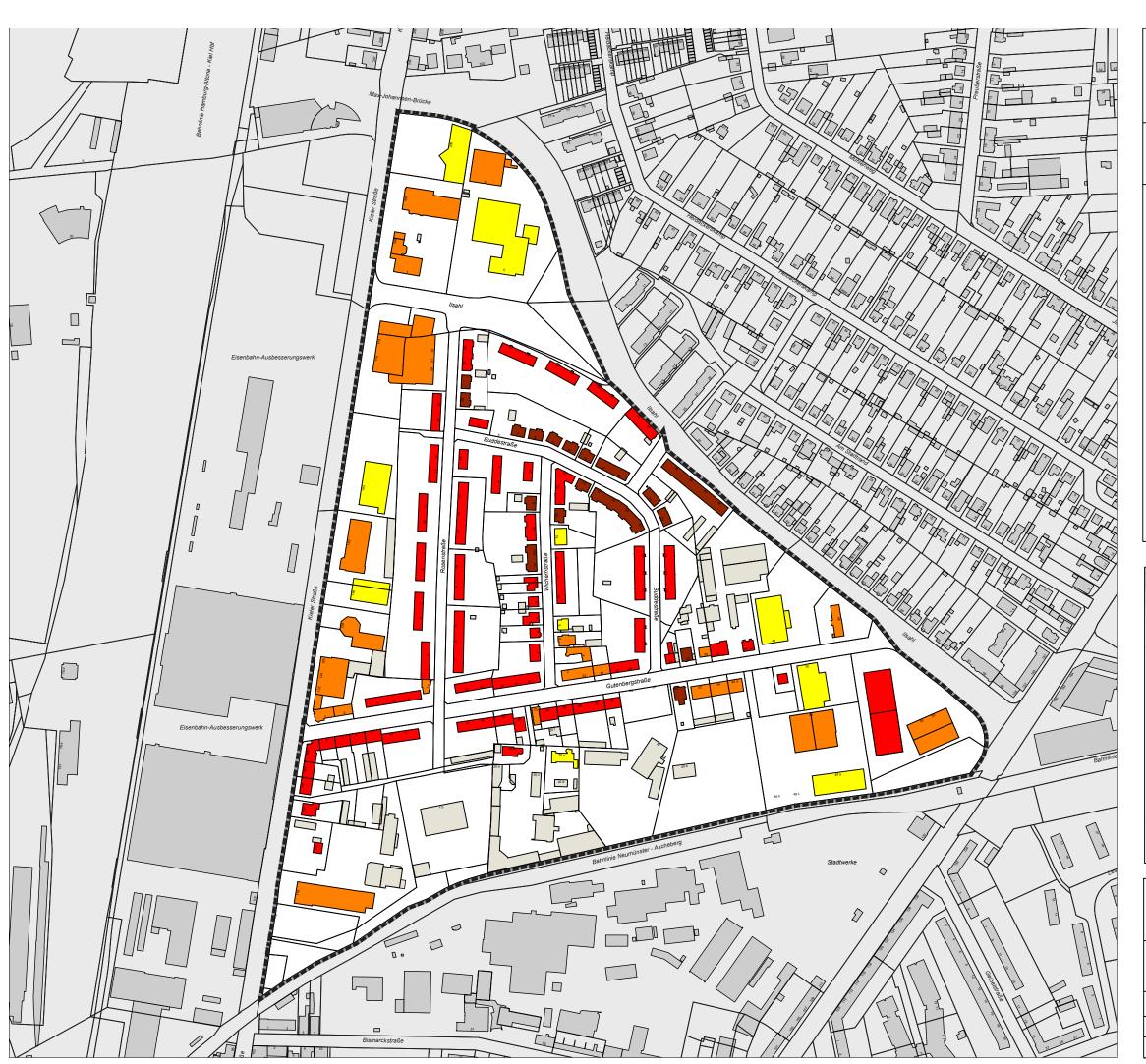
# STADT NEUMÜNSTER QUARTIER BUDDESTRASSE Plan 2 | Gebäudenutzung Legende Grenze des Untersuchungsgebietes Wohnen Einzelhandel A Autohaus Dienstleistung Gewerbe Tankstelle Veranstaltungshalle S Spielhalle



Leerstand (Stand: Okt. 2021)

Nebengebäude





## **STADT NEUMÜNSTER QUARTIER BUDDESTRASSE**

#### Plan 3 | Gebäudealter

#### Legende

Grenze des Untersuchungsgebietes

1900 - 1929

1960 - 1989

nach 1990

Nebengebäude / Baujahr unbekannt





Stadtplanung | Stadtentwicklung

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept

Plan 3 | Gebäudealter

Nord

Maßstab:

ohne

Neumünster, den 14.04.2022



# **STADT NEUMÜNSTER QUARTIER BUDDESTRASSE**

Plan 4 | Instandsetzungs-/ Modernisierungsbedarf

#### Legende

Grenze des Untersuchungsgebietes

sanierte Gebäude

kein/geringer Bedarf

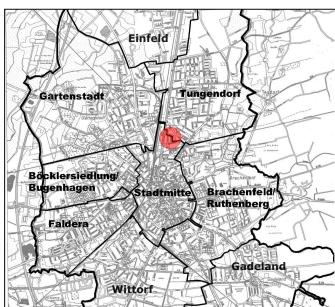


mittlerer Bedarf



Nebengebäude

hoher Bedarf





Stadtplanung | Stadtentwicklung

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept

Maßstab: ohne

Plan 4 | Instandsetzungs-/Modernisierungsbedarf



# **STADT NEUMÜNSTER QUARTIER**

# **BUDDESTRASSE**

#### Plan 5 | Freiraumstruktur

#### Legende

Grenze des Untersuchungsgebietes versiegelte Flächen

Ausstellungsfläche

private Stellplätze / Kundenstellplätze unversiegelte Fläche / Rasenfläche

gärtnerisch gestaltet

privater Spielplatz

prägender Baum-/Gehölzbestand

Baumbestand im Straßenraum

Hauptgebäude Nebengebäude





Stadtplanung | Stadtentwicklung

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept

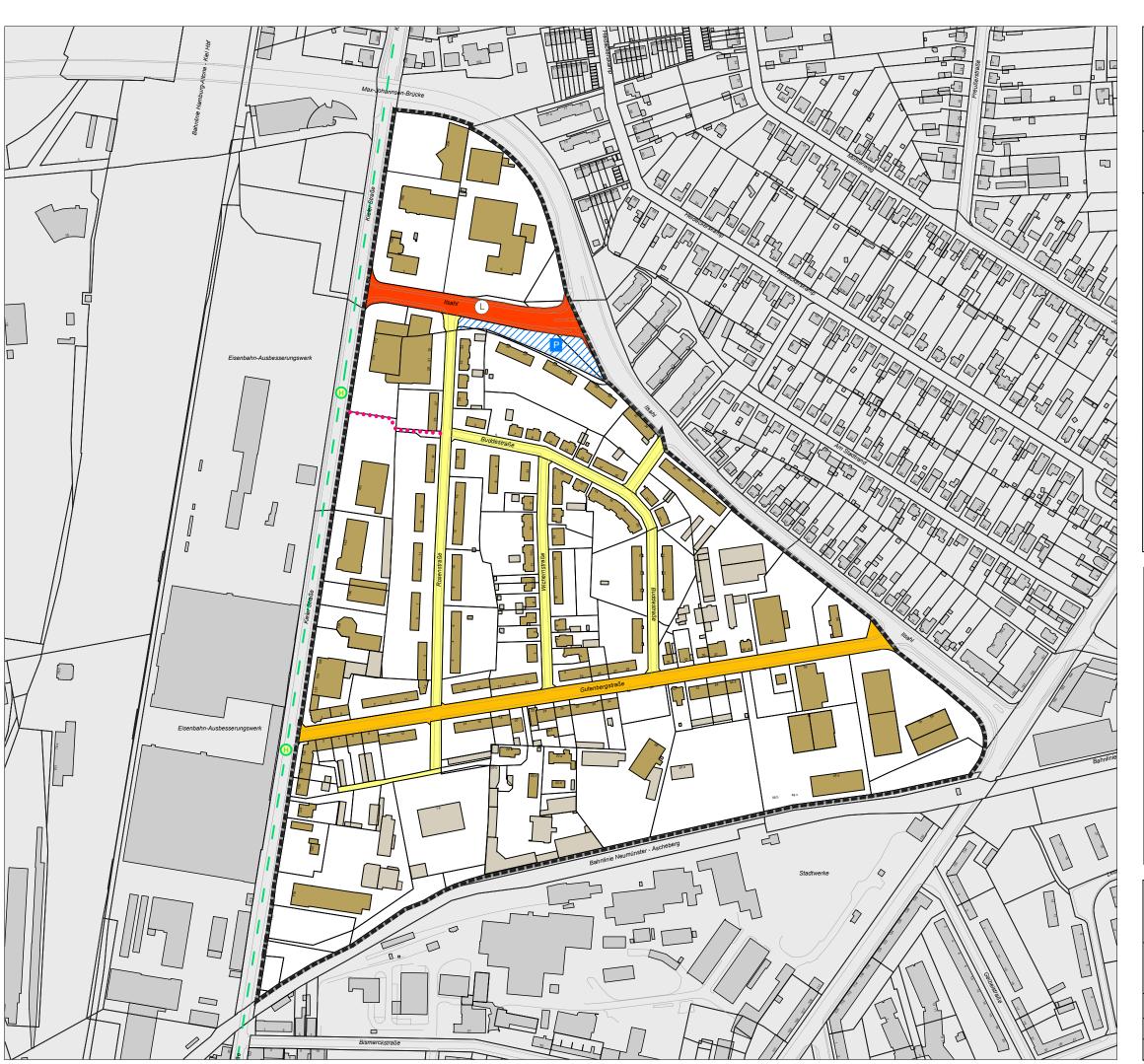
Nord

Maßstab:

ohne

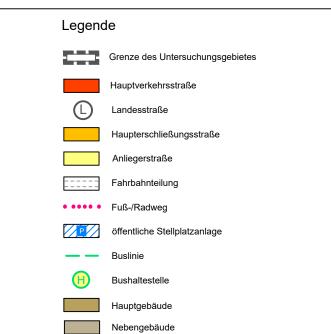
Plan 5 | Freiraumstruktur

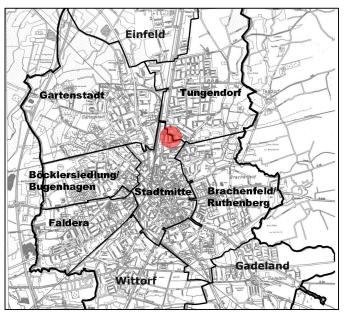
gezeichnet:	C. Neumann	Neumünster, den 14.04.2022
bearbeitet:	C. Neumann	,



# STADT NEUMÜNSTER QUARTIER BUDDESTRASSE

#### Plan 6 | Verkehrserschließung





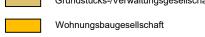




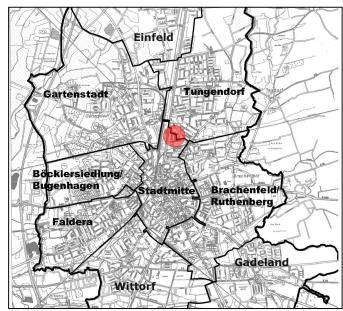
# STADT NEUMÜNSTER QUARTIER BUDDESTRASSE

#### Plan 7 | Eigentumsstruktur

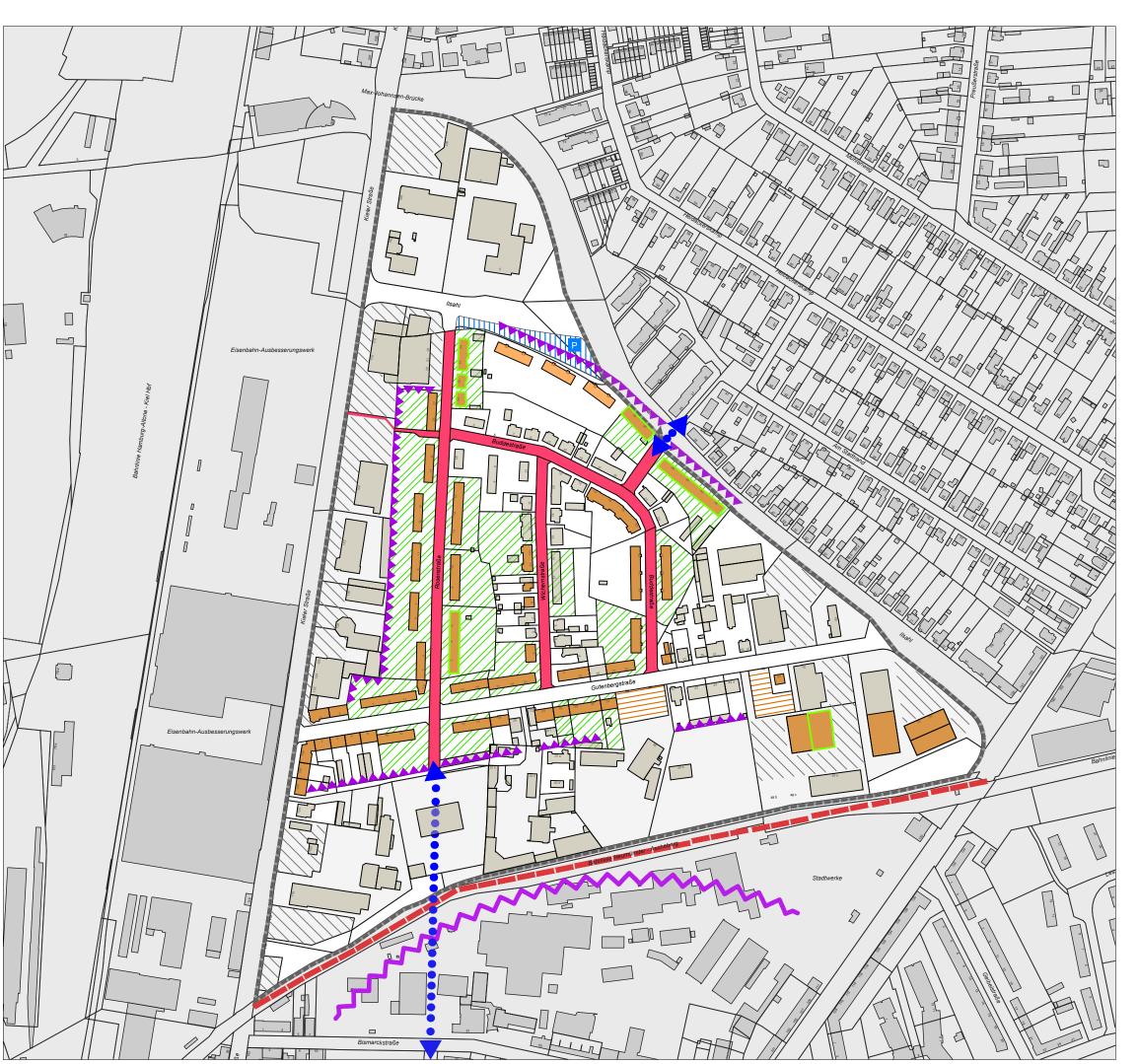
# Legende Grenze des Untersuchungsgebietes private Eigentümer Immobiliengesellschaft Grundstücks-/Verwaltungsgesellschaft











#### **QUARTIER BUDDESTRASSE**

Plan 8 Defizite - Schwächen

#### Legende

Grenze des Untersuchungsgebietes

modernisierungs- / instandsetzungsbedürftige

Gebäudeleerstand

Baulücke / untergenutzte Fläche

Gestaltungsdefizit Wohnumfeld

Gestaltungsdefizit gewerbliche Freiflächen

hoher Versiegelungsgrad

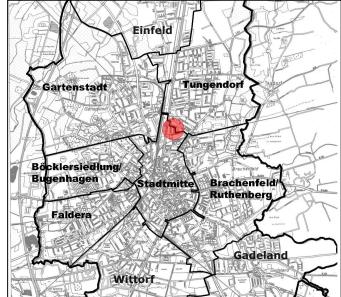
Gestaltungsdefizit öffentliche Stellplatzanlage

erneuerungsbedürftige Erschließungsanlage

fehlende direkte Anbindung

Lärmissionen

Sichtbeeinträchtigung





Stadtplanung | Stadtentwicklung

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept

Maßstab:

Plan 8 | Defizite - Schwächen

Nord



#### **QUARTIER BUDDESTRASSE**

Plan 9 | Potentiale - Stärken

#### Legende

Grenze des Untersuchungsgebietes

sanierte Gebäude



denkmalgeschützer Gebäudebestand



städtebaulich prägende bauliche Einheit



attraktives Wohnumfeld

teilmodernisierte Gebäude



privater Spielplatz



unversiegelte Fläche



gebietsprägender Gehölzbestand



ruhige Wohnlage

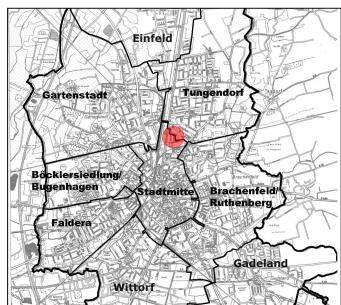
Baufläche



ÖPNV-Anbindung



potentieller zukünftiger Bahnhaltepunkt





Stadtplanung | Stadtentwicklung

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept

Nord

Maßstab:

Plan 9 | Potentiale - Stärken



#### **QUARTIER BUDDESTRASSE**

#### Plan 10 | Entwicklungskonzept

#### Legende

Grenze des Untersuchungsgebietes



Sicherung | Erhalt der städtebaulichen Struktur



Ertüchtigung des Gebäudebestandes / Aufwertung des Wohnumfeldes



Entwicklung eines eingeschränkten Gewerbegebietes | Mischgebietes



Herstellung einer verträglichen Nachbarschaft von Wohnen und Gewerbe



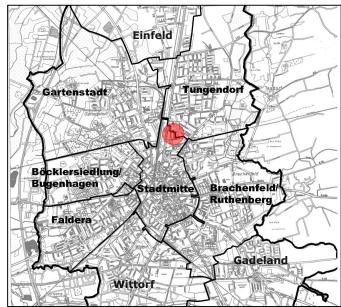
Herstellung ansprechender, klimaangepasster gewerblich genutzter Freiflächen



Vernetzung



Anbindung an den SPNV





Stadtplanung | Stadtentwicklung

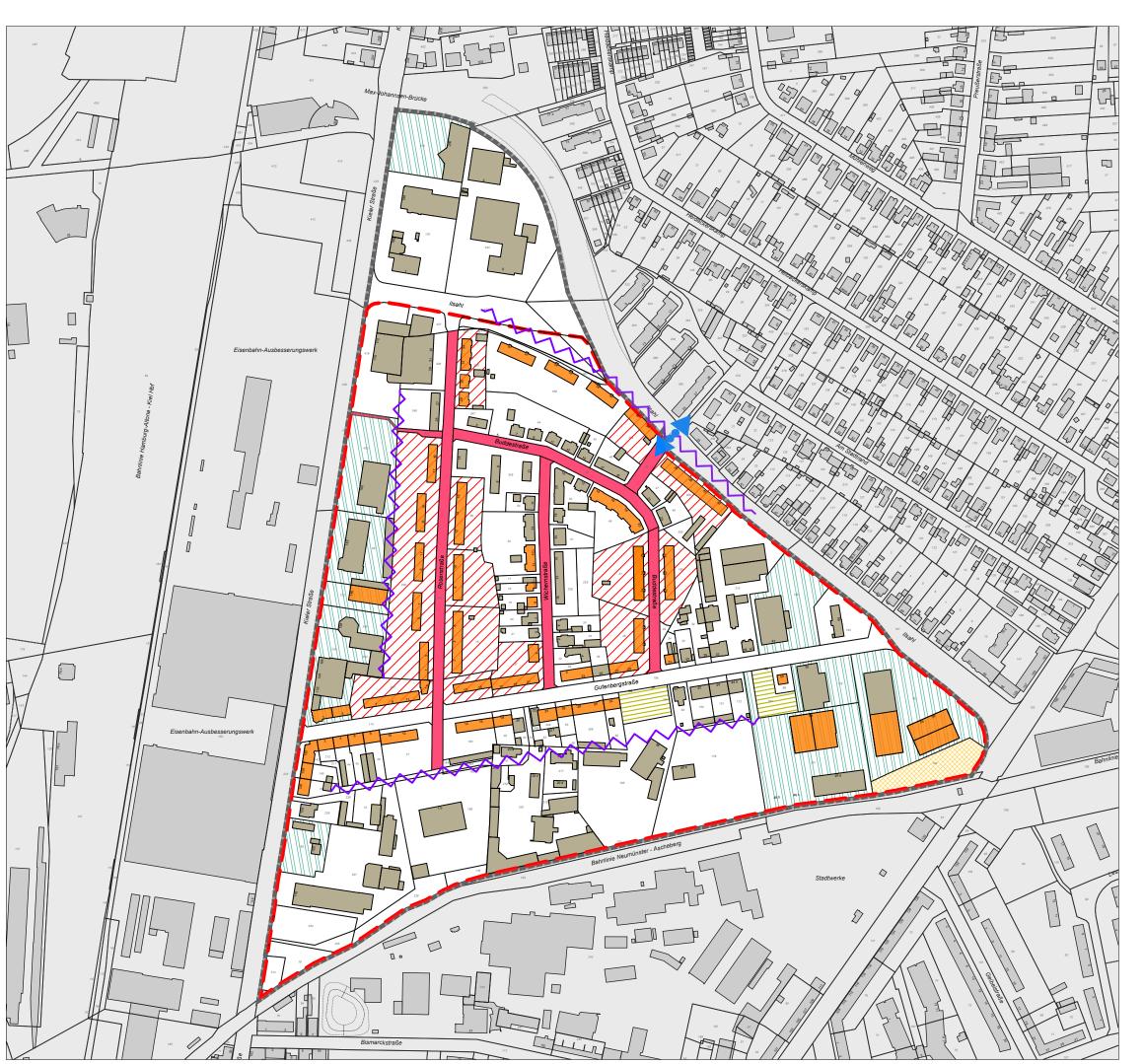


Maßstab:

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept

Nord

Plan 10 | Entwicklungskonzept



#### QUARTIER BUDDESTRASSE

#### Plan 11 | Maßnahmen

#### Legende

Grenze des Untersuchungsgebietes

Geltungsbereich anzupassender Bauleitplanung

Gebäudesanierung

Aufwertung des Wohnumfeldes

Instandsetzung der verkehrlichen Erschließungsanlagen

Baulückenschließung

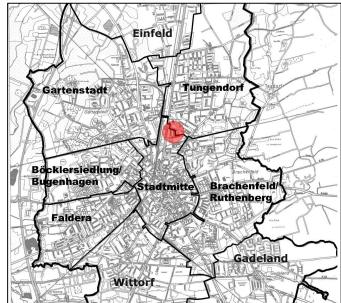
Immissionsschutz

\_\_\_\_

Teilentsiegelung | Gestaltung

Grundstückserwerb Bahnhaltepunkt

Querungshilfe schaffen





Stadtplanung | Stadtentwicklung

Maßstab:

Vorbereitende Untersuchungen mit integriertem städtebaulichen Entwicklungskonzept

Nord

Plan 11 | Maßnahmen

gezeichnet:	C. Neumann	Neumünster, den 14.04.2022
bearbeitet:	C. Neumann	Troumandon, don't no neoce