

AZ: 61-26-193 / Frau Loescher-Samel

Drucksache Nr.: 1228/2018/DS

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Planungs- und Umweltausschuss	01.02.2023	Ö	Endg. entsch. Stelle

Berichterstatter:

OBM / Stadtbaurätin

Verhandlungsgegenstand:

**Rahmenplan "Wrangelstraße /
Fehmarnstraße / Rügenstraße"
- Aufstellung**

A n t r a g :

1. Für das Gebiet südöstlich der Bahnstrecke Kiel - Hamburg, südwestlich der Bahnstrecke Neumünster - Bad Oldesloe, nordwestlich der Wittorfer Straße bzw. Lindenstraße und nordöstlich der Helmoldstraße im Stadtteil Wittorf ist ein städtebaulicher Rahmenplan aufzustellen. Das Plangebiet umfasst die Grundstücke Wrangelstraße 1 bis 34 a, Wittorfer Straße 110 bis 132 d, Lindenstraße 25 bis 85, Helmoldstraße 2 bis 44, Fehmarnstraße 1 bis 13 und 2 bis 14 sowie Rügenstraße 5 bis 11 und 8 bis 10.
2. Der städtebauliche Rahmenplan soll dazu dienen, für das gesamte heterogene Areal zukunftsweisende städtebauliche und freiräumliche Leitlinien und Optionen zur künftigen Entwicklung aufzuzeigen und damit die Grundlagen für eine verbindliche Überplanung zu liefern. Insbesondere soll eine Wandlung des historisch industriell geprägten Areals an der Wrangel-

straße und ein Flächenrecycling der teilweise brachgefallenen Gewerbestandorte an der Rügenstraße ermöglicht werden. Bei der angestrebten Nutzungsstruktur soll auch das urbane Wohnen berücksichtigt werden. Der mittig verlaufende Grünzug an der Schwale mit Biotopverbundfunktion und dem neu gestalteten Wanderweg soll weiterentwickelt und qualifiziert werden.

3. Mit der Bearbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes ist ein externes Planungsbüro zu beauftragen.

ISEK:

Stadtidentität und besonderes Profil Neumünsters stärken. Zudem Neumünster als Wohnstandort für alle attraktiv gestalten und als Wirtschaftsstandort strukturell stärken.

Finanzielle Auswirkungen:

Die zunächst für den städtebaulichen Rahmenplan anfallenden Planungskosten sind über verfügbare Planungsmittel gedeckt

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- Ja - positiv
- Ja - negativ
- Nein

Begründung:

Der Planungs- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 30. November 2022 die Verwaltung beauftragt, für das Gebiet Wrangelstraße / Rügenstraße die Einleitung einer städtebaulichen Überplanung vorzubereiten (siehe PUA 30.11.2022, TOP 6.1). Die Planung solle darauf ausgerichtet sein, für das Gebiet mit industrieller Vergangenheit neue Entwicklungsperspektiven aufzuzeigen und künftig eine durchmischte, urbane Nutzungsstruktur zu ermöglichen. Im Folgenden werden sowohl die planerische Ausgangslage als auch der gewählte Planungsansatz beschrieben und erläutert.

Räumlich / strukturelle Ausgangslage

Das ca. 34 ha große Areal besteht aus drei historisch und strukturell sehr unterschiedlich geprägte Teilbereiche.

Das nordwestliche Teilgebiet zwischen Wrangelstraße und Schwale ist überwiegend von ehemaligen Fabrikgebäuden der Leder- und Tuchindustrie geprägt, die dort zumeist Ende des 19. Jahrhunderts ansässig wurden. Namhafte Betriebe, wie die ehem. Tuchfabrik J. Bartram, die ehem. Lederfabrik H. G. Schmid und die Lederfabrik E. Köster hatten hier

bis in die sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts ihre Produktionsstätten. Die damit verbundene Industriearchitektur mit zumeist mehrgeschossigen Backsteinbauten ist in weiten Teilen noch vorhanden, wenn auch teilweise stark geschädigt. In anderen Bereichen wurden die Bestandsimmobilien von den jeweiligen Eigentümer/innen bereits saniert und einer neuen Nutzung zugeführt. Heute sind dort die verschiedensten Dienstleistungs-, Handwerks- und Lagerbetriebe sowie ein großflächiger Möbelfachmarkt untergebracht. Zudem gehören sportliche, gesundheitliche und soziale Einrichtungen sowie Gastronomie zum aktuellen Bestand.

Südöstlich angrenzend an das oben beschriebene Teilgebiet verläuft die Schwale mit ihren angrenzenden Uferbereichen, wodurch sich eine maßgebliche „grüne Zäsur“ innerhalb des Plangebietes ergibt. Dieser Grünzug hat einerseits die Funktion einer lokalen Biotopverbundachse und wird andererseits durch die derzeitige Herstellung des neuen Schwale-Wanderweges einen erheblichen Beitrag zur qualitätvollen Wegevernetzung und Naherholung im Stadtgebiet leisten. Das geförderte Projekt zur Umsetzung des Schwale-Wanderweges führt bereits zu einer starken städtebaulichen und ökologischen Aufwertung im hier betroffenen Planbereich. Räumliche Verflechtungen und weitergehende Möglichkeiten für das direkte Umfeld sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Zwischen dem Schwale-Grünzug und der Wittorfer Straße bzw. Lindenstraße befinden sich zwei weitere Teilbereiche, die hinsichtlich ihres Siedlungsgefüges zu unterscheiden sind:

Der südliche Teilbereich umfasst die Bebauung zwischen Hel moldstraße und Rügenstraße, nordwestlich der Lindenstraße. Während straßenbegleitend zur Hel mold- und Lindenstraße eine wohnbauliche Prägung vorliegt, ist die Bebauung an der Fehmarnstraße überwiegend gewerblich geprägt. Hier befinden sich neben verschiedenen Einzelhandelsbetrieben (z. B. Knutzen, Lidl, Sonderpostenmarkt) auch Produktionsstätten (z. B. Transcojekt GmbH mit medizintechnischen Produkten) und anderes Gewerbe. Bei dem Grundstück Rügenstraße 10 handelt es sich seit Aufgabe des Baumarktes um eine untergenutzte Gewerbeimmobilie. Eine ca. 1,5 ha große Fläche westlich der Fehmarnstraße, auf dem sich vormals eine Tennisanlage und die Schnoor-Arena befanden, wird aktuell überplant (Bebauungsplan Nr. 181 - in Aufstellung), um hier ein Flächenrecycling zugunsten von urbanen Wohnnutzungen zu ermöglichen.

Der nördliche Teilbereich zwischen der Bahntrasse Neumünster - Bad Oldesloe und der Rügenstraße stellt sich hingegen als gemischt geprägtes Quartier dar. Hier befinden sich neben Gemeinbedarfseinrichtungen (Lebenshilfe, Kita) u. a. auch ein Hotel, eine Musikschule mit angegliederter Freilichtbühne und verschiedene Wohnnutzungen.

Die planerische Ausgangslage wird in den **Anlagen 01 bis 04** grob dokumentiert.

Das hier betrachtete Areal liegt überwiegend im Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplanes Nr. 96 aus dem Jahr 2011. Mit diesem B-Plan wird ausschließlich die Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen geregelt. Abgesehen hiervon handelt es sich planungsrechtlich derzeit um einen unbepflanzten Innenbereich; die Beurteilung von Vorhaben richtet sich (bis auf Einzelhandelsaspekte) nach den Kriterien des § 34 BauGB.

Erfordernis für eine städtebauliche Analyse und ein Konzept

Aufgrund der grundlegend gewandelten Verhältnisse ist insbesondere entlang der Wrangelstraße eine städtebauliche Neudefinition geboten, die sowohl an die historische Bebauung anknüpft als auch die unmittelbare Lage an den Bahntrassen berücksichtigt. Hierdurch soll die teilweise noch nicht vollzogene Wandlung der ehemals industriellen Bestandsimmobilien unterstützt und eine zukunftsweisende, urbane Entwicklung gefördert werden.

In Teilbereichen des Plangebiets sind folglich die Möglichkeiten für eine stärkere Nutzungsdurchmischung auszuloten, so dass künftig auch wohnbauliche Nutzungen realisiert werden können. Ebenso sind für ansässige und neue Gewerbetreibende bedarfsgerechte Entwicklungsperspektiven aufzuzeigen. Vorhandene Gewerbebrachen sind zu revitalisieren bzw. es ist eine adäquate, bedarfsgerechte / nachgefragte Nutzung zu ermöglichen.

Insgesamt lassen sich folgende planerische Aufgabenstellungen zusammenfassen:

- Sicherung und ggf. Schaffung von Erweiterungsmöglichkeiten für ansässige Gewerbebetriebe,
- Prüfung von konkret verorteten Möglichkeiten für Wohnnutzungen, z. B. in den lärmabgewandten Gebäudeteilen und Prüfung von Möglichkeiten für den geförderten Wohnungsbau,
- soweit möglich Öffnung für urbane Strukturen / Nutzungen,
- Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes (zwei größere Komplexe an der Wrangelstraße unterliegen dem förmlichen Denkmalschutz) und Wahrung / Würdigung stadtidentitätsstiftender Baukultur,
- Sicherung und Weiterentwicklung der Biotopverbundachse, Berücksichtigung von erhaltenswerten Biotopstrukturen,
- Sicherung und ggf. Weiterentwicklung des straßenunabhängigen Wegenetzes,
- Berücksichtigung der Belange des Bodenschutzes, da weite Teile der Gewerbeflächen eine lange Historie als Produktionsstätten für Tuch-, Woll- und Lederwaren haben und sich auch die ehemaligen Rieselfelder im Plangebiet befinden.

Die aktuellen Planungen in dem Bereich westlich der Fehmarnstraße (B-Plan Nr. 181) sind in die Rahmenplanung einzustellen. Das Erfordernis zur Steuerung von Einzelhandel im Plangebiet ist ebenfalls im Zuge der Rahmenplanung zu prüfen.

Planungsinstrument städtebaulicher Rahmenplan und Bebauungsplanung

Um für das sehr weitläufige und heterogene Areal die gesamthaften städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklungsziele und -optionen aufzuzeigen, ist in diesem Fall die vorgeschaltete Erarbeitung eines städtebaulichen Entwurfs bzw. einer städtebaulichen Rahmenplanung sinnvoll. Dieses Planungsinstrument hat zum einen mit gestalterischer Aussagekraft und konzeptionellen Inhalten eine starke Leitbild- und Zielfunktion. Zum anderen ermöglicht eine Rahmenplanung die flexible und bedarfsbezogene Weiterentwicklung über einen längeren Planungszeitraum, ohne die Entwicklungsziele aus den Augen zu verlieren. Die Rahmenplanung ist ein gängiges informelles Planungsinstrument, das von der formalen Bauleitplanung zu unterscheiden ist und für das es keine Verfahrensvorschriften gibt. Gleichwohl ist eine Beteiligung, beispielsweise der betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer sowie der Öffentlichkeit durchaus sinnvoll und geboten.

Einer beschlossenen Rahmenplanung kommt der Charakter einer Selbstbindung zu; aus dem Gesamtkonzept können konkretisierte Planungsziele für einzelne Teilausschnitte abgeleitet und der verbindlichen Überplanung zugrunde gelegt werden. Somit dient der Rahmenplan der anschließenden Bauleitplanung als Grundlage. Die Bebauungsplanung in ihrer formalisierten Plansprache kann an die Rahmenplanung anknüpfen und diese in verbindliches Planrecht umsetzen.

Die Durchführung von frühzeitigen Beteiligungen zur Rahmenplanung soll erfolgen, wenn ein städtebauliches Leitbild / Konzept vorliegt und dieses von der Selbstverwaltung gebilligt worden ist.

Plangeltungsbereich

Um die räumlichen Verflechtungen und unterschiedlichen Entwicklungsbedarfe zusammenhängend aufzeigen zu können, soll im städtebaulichen Rahmenplan das gesamte Areal zwischen den beiden Bahnlinien, der Wittorfer- bzw. Lindenstraße und der Helmoldstraße betrachtet werden. Der räumliche Geltungsbereich (siehe **Anlage 05**) umfasst somit die Grundstücke Wrangelstraße 1 bis 34 a, Wittorfer Straße 110 bis 132 d, Lindenstraße 25 bis 85, Helmoldstraße 2 bis 44, Fehmarnstraße 1 bis 13 und 2 bis 14, Rügenstraße 5 bis 11 und 8 bis 10 sowie die dazugehörigen städtischen / öffentlichen Bereiche. Zusammen ergibt sich eine Plangebietsgröße von ca. 34 ha. Im Zuge der städtebaulichen Analyse und Rahmenplanung soll geprüft werden, welche Teilabschnitte für eine konkretisierende und verbindliche Überplanung sinnvoll sind. Dies wird u. a. auch von der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer abhängig sein.

Flächennutzungsplan

Die derzeitigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes im betroffenen Bereich (**Anlage 06**) entsprechen den früheren städtebaulichen Funktionszuweisungen: Neben der Biotopverbundachse entlang der Schwale sind überwiegend gewerbliche Bauflächen sowie Gemeinbedarfsflächen und nur in Randbereichen auch Wohnbauflächen ausgewiesen. Der planerischen Grundidee folgend, ist zumindest in Teilen von einer Wandlung in Mischbauflächen auszugehen.

Über das im städtebaulichen Rahmenplan aufzuzeigende Leitbild wird sich auch die neue städtebauliche Grundausrichtung inhaltlich und räumlich klarer abzeichnen und kann für die Ebene des Flächennutzungsplanes entsprechend neu definiert werden. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes in den betroffenen Bereichen ist im Zusammenhang mit der Bebauungsplanaufstellung durchzuführen, um dem Entwicklungsgebot nach § 8 Abs. 2 BauGB Rechnung zu tragen.

Im Zuge der Rahmenplanbearbeitung anfallende Fachbeiträge

Um die grundsätzliche Machbarkeit der geplanten Gebietsentwicklungen angesichts der stark emittierenden Verkehrsstrassen bzw. der gewerblichen Nutzungen abschätzen zu können, ist schon auf der Ebene der Rahmenplanung eine überschlägige schalltechnische Untersuchung einzuholen.

Ebenso werden im Hinblick auf die Untergrundverhältnisse weitergehende Altlastenuntersuchungen für Bereiche innerhalb und ggf. angrenzend an das Plangebiet anfallen, um auch unter diesem Aspekt grundsätzliche Entwicklungsoptionen bewerten zu können.

Im Rahmen der sich anschließenden verbindlichen Bauleitplanung werden diverse weitere Fachbeiträge einzuholen sein (z. B. Verkehrs- und Mobilitätsuntersuchung, landschaftsplanerischer Fachbeitrag einschließlich artenschutzfachlicher Untersuchungen, Energetisches Konzept, Entwässerungskonzept).

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplanes und der ersten Fachuntersuchungen lassen sich mangels entsprechender Honorartabellen nicht konkret benennen und werden erst nach Einholung von entsprechenden Angeboten zu beziffern sein.

Die nachfolgende Bebauungsplanaufstellung würde gemäß HOAI bei einer Gesamt-Plangebietsgröße von ca. 34 ha kostenmäßig zwischen 110.000,- € und 160.000,- € liegen. Hinzu kommen die Kosten für die im Regelverfahren erforderlichen Umweltprüfungen und -berichte (besondere Leistungen) und die Kosten für die verschiedenen Fachbeiträge. Insgesamt wäre für die Bebauungsplanaufstellung mit mindestens 200.000,- € Planungskosten zu rechnen. Hinzu kommen die Kosten für die Flächennutzungsplanände-

rung. Es könnte sich auch als sinnvoll herausstellen, nur für einzelne Teilabschnitte konkret Bebauungspläne aufzustellen. Die Planungskosten würden sich entsprechend reduzieren. Eine Beteiligung von privaten Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern an den Planungskosten bzw. eine Übertragung auf diese wird nur im Falle deren konkreten Planungsinteresses, verbunden mit freiwilligen Vertragsregelungen in Frage kommen.

Auswirkungen der Beschlussfassung auf das Klima

Die Prüfung und Bewertung der Auswirkungen einer Planung - einschließlich der Auswirkungen auf das Klima - gehört zu jeder städtebaulichen Planung.

Da es sich um eine städtebauliche Rahmenplanung handelt, die keine Baurechte vermittelt, werden keine direkten Auswirkungen auf das Klima hervorgerufen. Abgesehen davon sollen im Plangebiet nach Möglichkeit die bestehende Bau- und Erschließungssubstanz zumindest in Teilen erhalten bleiben und eine Umnutzung ermöglicht werden, was sich im Blick auf den Ressourcenschutz positiv auswirkt. Dennoch wird bei Umsetzung der nachfolgenden Bauleitplanung mit zusätzlichen Treibhausgasemissionen durch Energieverbräuche für den Bau, für Herstellung und Transport der Baumaterialien sowie auch für den Abriss der vorhandenen Bauwerke und Versiegelungen zu rechnen sein. Diese können zumindest reduziert werden, indem möglichst nachhaltige Baumaterialien und eine möglichst nachhaltige Bauweise gewählt und (mindestens) die aktuellen energetischen Anforderungen bei Neubauten erfüllt werden. Positiv für das Klima ist zudem das angestrebte Flächenrecycling von innerstädtischen Potenzialen zu bewerten. Dies ist aus siedlungsökologischen Gründen allemal zu begrüßen.

Die konkreten Prüfungen, Bewertungen und Empfehlungen bezüglich der Auswirkungen auf das Klima erfolgen in der konkreten Bebauungsplanaufstellung.

Im Auftrag

Tobias Bergmann
Oberbürgermeister

Sabine Kling
Stadtbaurätin

Anlagen:

- 01_Auszug aus DTK5 2021
- 02_Luftbild 2021
- 03_Historische Luftbilder
- 04_Fotoimpressionen Herbst 2022
- 05_Übersichtsplan mit dem Plangeltungsbereich
- 06_Auszug aus dem FNP 1990