

Rahmenplanung Wrangelstraße

Bericht, Mai 2026

Impressum

Auftraggeberin



Stadt Neumünster
Fachdienst Stadtplanung und Stadtentwicklung
Abteilung Stadtplanung und Erschließung

Brachenfelder Straße 1-3
24534 Neumünster
Tel. 04321 942 2756

Auftragnehmerin



steg Hamburg mbH
Neuer Pferdemarkt 34
20359 Hamburg

gemeinsam mit



clausen-seggelke stadtplaner
Lippeltstraße 1
20087 Hamburg

Mai 2026

Inhalt

1	Das Quartier Wrangelstraße	4
1.1	Das Untersuchungsgebiet	4
1.2	Planungsanlass und Hintergrund	6
1.3	Das Verfahren	7
2	Bestandsaufnahme und Schlussfolgerungen	8
2.1	Historische Entwicklung des Ortes	8
2.2	Bau- und Nutzungsstruktur	10
2.3	Denkmalschutz	13
2.4	Eigentumsstruktur	16
2.5	Bewohner*innenstruktur	17
2.6	Nutzungsstruktur	18
2.7	Gebäudehöhen und Gebäudetypologien	22
2.8	Freiraumstruktur und Umweltbelange	25
2.9	Vorbelastungen und Immissionen	30
2.10	Verkehrliche Erschließung	35
2.11	Versorgungsinfrastruktur	41
2.12	Übergeordnete Konzepte und Planungen	45
2.13	Wohnungsmarkt Neumünster	46
2.14	Gewerbestandort Neumünster	48
3	Rahmenplan Wrangelstraße	50
3.1	Potenziale und Ziele der Rahmenplanung	50
3.2	Leitbild	54
3.3	Rahmenplanung	56
3.4	Initialmaßnahmen und Umsetzungsempfehlungen	67
4	Fazit und Ausblick	71
5	Anlagen	73
5.1	Abbildungsverzeichnis	74

1

Das Quartier Wrangelstraße

1.1 Das Untersuchungsgebiet

Das rund 34 Hektar große Untersuchungsgebiet bildet eine weitgehend zusammenhängende innerstädtische Fläche im Stadtteil Wittorf von Neumünster. Es umfasst die Straßen Wrangelstraße/Lindenstraße, Rügenstraße und Fehmarnstraße. Wittorf wurde 1970 in die Stadt Neumünster eingemeindet und zeichnet sich durch eine gemischte Nutzung aus Wohnen, Gewerbe und Industrie aus.

Das Gebiet grenzt an den Stadtteil Stadtmitte, wodurch das Stadtzentrum sowie der Nah- und Fernverkehr gut erreichbar sind. Aufgrund der nördlich (Hamburg–Kiel) und östlich (Neumünster–Bad Oldesloe) verlaufenden Bahntrassen ist es jedoch von benachbarten Stadtteilen räumlich abgegrenzt.

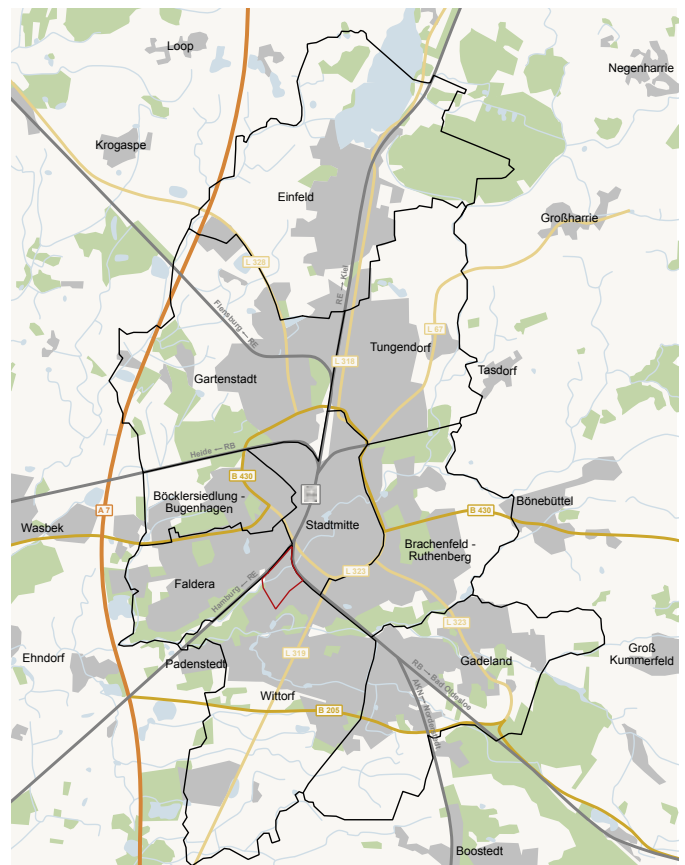


Abb. 1.1 – Lage im Stadtgefüge

Im Norden wird das Untersuchungsgebiet von der Wrangelstraße begrenzt, die west-östlich entlang der Bahntrasse Hamburg–Kiel verläuft. Hier dominiert eine industriell geprägte, teils denkmalgeschützte historische Bebauung. Nahezu parallel dazu fließt die Schwale, deren grüne Ufer- und Randbereiche das Gebiet in einen nördlichen und einen südlichen Abschnitt gliedern. Der südliche Bereich ist überwiegend gewerblich geprägt. Entlang der Helmold-, Linden- und Wittorfer Straße findet sich eine kleinteilige Wohnbebauung. Im Südosten liegen zudem soziale Einrichtungen.

Die parallel verlaufenden Rügen- und Fehmarnstraße bilden die Nord-Süd-Verbindungen; die südliche Gebietsgrenze markiert die Lindenstraße.

Das Gebiet rund um Wrangelstraße, Rügenstraße und Fehmarnstraße stellt ein bedeutendes innerstädtisches Entwicklungsareal dar. Viele gewerbliche Grundstücke sind derzeit untergenutzt oder stehen leer. Die Mischung aus historischer Industriearchitektur, Gewerbe und Wohnen bietet erhebliche Potenziale für eine nachhaltige und lebendige Stadtentwicklung.



Abb. 1.2 – Untersuchungsgebiet

1.2 Planungsanlass und Hintergrund

In vielen deutschen Städten prägt der Wandel ehemaliger Industrieareale das Stadtbild und steht sinnbildlich für den tiefgreifenden Strukturwandel von der Industrie- zur Wissens- und Dienstleistungsgesellschaft. Auch in Neumünster zeigt sich dieses Bild deutlich: Auf dem Areal rund um die Wrangelstraße befanden sich einst große Betriebe der Leder- und Textilindustrie, die von wesentlicher Bedeutung für die Industrialisierung Neumünsters waren und seit dem Niedergang dieser Industriezweige überwiegend brachlagen. Seit den 1980er Jahren sind einzelne Flächen und Gebäude bereits einer neuen Nutzung zugeführt worden, während andere überwiegend leer stehen oder unzureichend genutzt werden.

Eine übergreifende städtebauliche Vision für eine strukturierte und integrierte Weiterentwicklung des Quartiers fehlt bislang. Mit einer Rahmenplanung soll nun eine gesamtheitliche Entwicklung angestoßen werden, die die unterschiedlichen Potenziale des Gebiets bündelt und neue Perspektiven für Nutzung, Gestaltung und Stadtleben eröffnet.

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 Wrangelstraße und ein Flächenrecycling der teilweise brachgefallenen Gewerbestandorte 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 Fuß- und Radweg "Grüne Achse Schwaleniederung" soll weiterentwickelt und qualifiziert werden.



Abb. 1.3 – Gewerbehof Hermann G. Schmid

1.3 Das Verfahren, politische Vorgaben

Am 30. November 2022 hat der Planungs- und Umweltausschuss (PUA) die Stadtverwaltung Neumünsters beauftragt, für das Areal an der Wrangelstraße eine städtebauliche Überplanung einzuleiten (1228/2018/DS). Ziel dieses politischen Auftrags ist es, neue Entwicklungsperspektiven für ein Gebiet mit industrieller Vergangenheit zu eröffnen, eine gemischt genutzte, urbane Struktur zu fördern und damit die Grundlage für künftige verbindliche Bauleitplanungen zu schaffen. Der Auftrag steht damit im Zeichen von Transformation, Flächenrecycling und einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung.

Die übergeordneten politischen Leitziele gliedern sich in drei zentrale Schwerpunkte. Erstens soll der strukturelle Wandel durch die Umnutzung ehemaliger Industrie- und Gewerbeflächen aktiv gestaltet werden. Die Wiedernutzung innerstädtischer Brachflächen steht dabei im Mittelpunkt, um eine nachhaltige Innenentwicklung und eine funktionale Mischung von Wohnen, Arbeiten und Dienstleistungen zu fördern. Dabei gilt es, die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen und einen würdigen Umgang mit prägenden Bauten zu finden.

Zweitens wird eine urbane und soziale Durchmischung angestrebt. Neben der Schaffung von Wohnraum, auch im geförderten und sozialen Segment, sollen bestehende Gewerbebetriebe gestärkt und soziale, kulturelle sowie sportliche Einrichtungen integriert werden. Ziel ist die Entwicklung eines vielfältigen und lebendigen Quartiers.

Drittens verfolgt die Stadt ökologische und freiräumliche Zielsetzungen. Dazu zählen die Weiterentwicklung des Grünzugs an der Schwale als Teil eines Biotopverbunds und Naherholungsraums sowie ein verantwortungsvoller Umgang mit möglichen Altlasten.

Diese Zielsetzungen verdeutlichen den Anspruch einer integrierten Stadtentwicklung, die ökologische, funktionale und soziale Nachhaltigkeit vereint.

Der städtebauliche Rahmenplan übernimmt hierbei die Rolle eines informellen, aber richtungsweisenden Steuerungsinstruments. Im Rahmen der Ausarbeitung soll der Plan die Entwicklungsziele für das Gebiet darstellen und vorrangige Teilbereiche für verbindliche Bebauungspläne definieren. Er ist rechtlich nicht verbindlich, besitzt jedoch eine politische Zielfunktion und dient als Grundlage für künftige Bebauungspläne gemäß § 8 Abs. 2 BauGB. Um Akzeptanz und Mitwirkung zu sichern, ist eine aktive und frühzeitige Beteiligung von Eigentümer*innen und der Öffentlichkeit gewünscht. Damit verbindet der Rahmenplan verlässliche Planungsgrundlagen mit einer gewissen Flexibilität in der Umsetzung.

2

Bestandsaufnahme und Schlussfolgerungen

2.1 Historische Entwicklung des Ortes

Das Areal hat eine wechselvolle Geschichte, die eng mit der industriellen Entwicklung der Stadt verbunden ist. Die Wrangelstraße verkörpert die industrielle Prägung Neumünsters im 19. und 20. Jahrhundert, insbesondere durch die Lederindustrie, die hier eine herausragende Rolle spielte.

Namensgebung und historischer Kern

Die Wrangelstraße ist nach dem baltischen Adelsgeschlecht der Wrangel benannt, das im 17. und 18. Jahrhundert in Schweden, Russland und Preußen einflussreich war. Ob die Straße jedoch speziell nach einem Mitglied oder der Familie insgesamt benannt wurde, ist nicht eindeutig geklärt. Sie ist ein zentraler Ort, an dem die industrielle Entwicklung Neumünsters besonders in der Textil- und Lederverarbeitung ihren Ausdruck fand und ein bedeutendes Zeugnis der industriellen Geschichte der Stadt.

Industrielle Blütezeit

Ein zentraler Aspekt der historischen Entwicklung des Gebiets ist die industrielle Nutzung, insbesondere durch die Lederindustrie. Entlang der Wrangelstraße befanden sich wichtige Betriebe, denn die Nähe zur Schwale, einem Nebenfluss der Stör, war für die Lederindustrie funktional von großer Bedeutung, da sie als Wasserquelle für die Gerbereien diente. Die Lage der Fabriken entlang des Flusses war typisch für die industrielle Nutzung in dieser Zeit.

Von besonderer Bedeutung war die Lederfabrik Emil Köster, die 1892 gegründet wurde und die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt maßgeblich mitprägte, bis ein Großbrand 1914 die Produktion stark beeinträchtigte. Im Jahr 1920 übernahm Adler & Oppenheimer das Werk und baute es systematisch aus – 1924 verarbeitete die Fabrik rund 2,5 Mio. Schaffelle jährlich mit über 1.200 Beschäftigten.

In der Zeit des Nationalsozialismus erfolgte 1938 die sogenannte Arisierung, bei der die jüdischen Eigentümer von Adler & Oppenheimer enteignet wurden und das Unternehmen in Norddeutsche Lederwerke umbenannt wurde.

Zwischen 1965 und 1967 schlossen die letzten drei Lederbetriebe in Neumünster – bis zu 4.000 Arbeitsplätze fielen weg und die Stadt, die einst der größte Lederstandort Preußens war, hatte ein wichtiges industrielles Standbein verloren.



Abb. 2.1 – Historische Luftaufnahme, 1938

Strukturwandel ab den 1960er-Jahren

Mit dem Niedergang der traditionellen Lederindustrie in den 1960er-Jahren begann ein Strukturwandel. Zahlreiche Industriebauten wurden stillgelegt oder umgenutzt; einige Hallen wurden abgerissen, andere, wie etwa das Gebäude der ehemaligen Lederwerke, unter Denkmalschutz gestellt und teilweise einer neuen Nutzung zugeführt. Parallel dazu entstanden neue Gewerbebetriebe und Lagerhallen, unter anderem siedelte sich ein Möbel-Discounter im Bereich Fehmarnstraße an. Weitere kleine und mittelständische Unternehmen, wie Druckereien und Handwerksbetriebe, fanden in leerstehenden Hallen Raum für neue Nutzungen. In dem markanten, ehemaligen Verwaltungsgebäude der Lederfabrik an der Wrangelstraße, das heute als Kulturdenkmal gilt, ist zudem mit der „Sprotte Neumünster“ eine Einrichtung der Kinder- und Jugendhilfe beherbergt. (Siehe auch Kapitel 2.6 Nutzungsstruktur.)

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

- Die historische Bebauung an der Wrangelstraße ist bei der Rahmenplanung zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf die Anforderungen des Denkmalschutzes.
- Die Nutzungen, die sich seit dem Strukturwandel der 1980er Jahre etabliert haben, differieren sehr stark. Einige der Nutzungen bilden gute Kristallisationspunkte für weitere Entwicklungen.
- Durch die Lederindustrie mit ihren Produktionsbereichen, Gerbereien und Deponien sind insbesondere im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets Altlasten in den Boden gelangt (s. Kap. 2.9 Vorbelastungen und Immissionen). Dies gilt es bei der weiteren Entwicklung zu berücksichtigen.

2.2 Geltendes Planrecht

Flächennutzungsplan

Ein Flächennutzungsplan (FNP) ist ein vorbereitender Bauleitplan, der die beabsichtigte Art der Bodennutzung einer Gemeinde für das gesamte Gemeindegebiet darstellt. Der FNP weist für den überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes gewerbliche Bauflächen aus. Das Areal entlang der Schwale ist über die heutigen Flächen hinaus als Grünfläche dargestellt, die Schwale selbst als Wasserfläche.

Östlich der Rügenstraße befindet sich ein durchmisches Quartier. Hier sind im Bestand Nutzungen für den Gemeinbedarf mit den Zweckbestimmungen „Soziale Zwecke dienende Gebäude und Einrichtungen“ sowie „Öffentliche Verwaltung“ dargestellt. Zudem sind eine Versorgungsfläche für die Fernwärmeversorgung sowie eine gemischte Baufläche für eine Hotelnutzung dargestellt.

Westlich der Fehmarnstraße ist im Flächennutzungsplan eine Fläche als Mischgebiet dargestellt. Dort wird aktuell ein Projekt mit der Nutzungsart „Urbanes Gebiet“ im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 181 umgesetzt.

Entlang der Lindenstraße (Kreisstraße 9) sind die Flächen überwiegend als Wohnbauflächen dargestellt. Der Großteil dieser Flächen ist mit dem Hinweis „Alt-ablagerungen“ gekennzeichnet. Teilweise sind an den Rändern der Wohnbauflächen vorgemerkt, dass Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen erforderlich werden, was auf die angrenzenden Bahnanlagen und dem Gewerbe zurückzuführen ist. Die denkmalgeschützten Gebäude an der Wrangelstraße sind teilweise nachrichtlich übernommen.

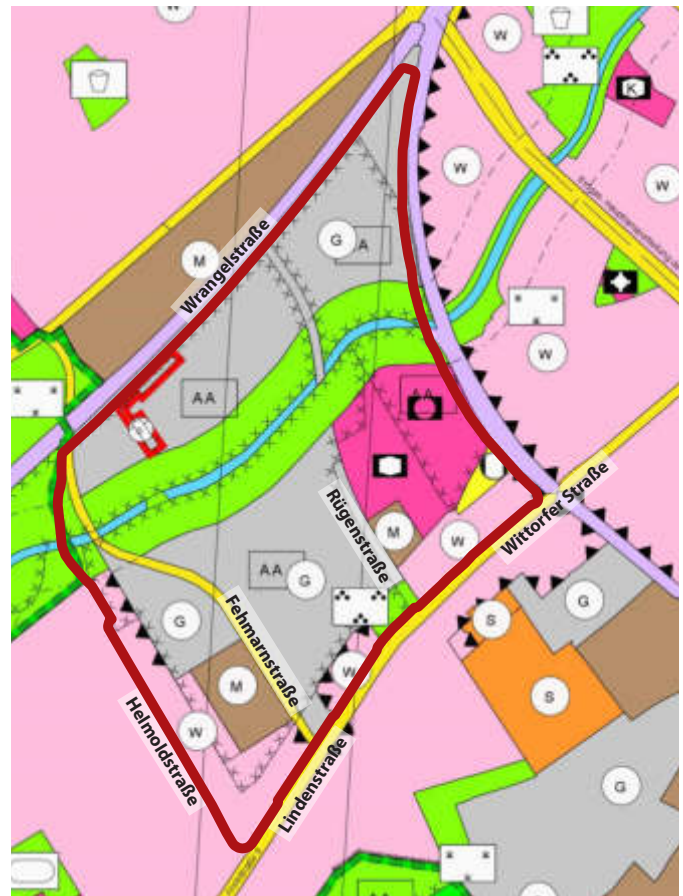


Abb. 2.2 – Flächennutzungsplan (Auszug)

Regionalplan

Der Regionalplan stellt die Flächen als Stadt- und Umlandbereich in ländlichen Räumen dar. Die Flächen sind als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Orts erfasst und grenzen unmittelbar an die Innenstadt von Neumünster, die als zentraler Bereich eines Oberzentrums dargestellt ist.

Bebauungspläne

Das Areal liegt überwiegend im Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplanes Nr. 96 aus dem Jahr 2011. Mit diesem Bebauungsplan wird ausschließlich die Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen geregelt. Demnach sind Einzelhandelsnutzungen im Gebiet grundsätzlich unzulässig. Ausnahmen werden beispielsweise für Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Verkaufssortimenten (max. 100 m² Verkaufsfläche), Kfz- / Kfz-Zubehör-Handelsbetriebe sowie Einzelhandelsbetriebe mit sonstigen nicht zentrenrelevanten Verkaufssortimenten (max 800 m² Verkaufsfläche) festgesetzt.

Für eine Teilfläche westlich der Fehmarnstraße gilt der Bebauungsplan Nr. 181 vom 18.02.2024. Auf der Flä-

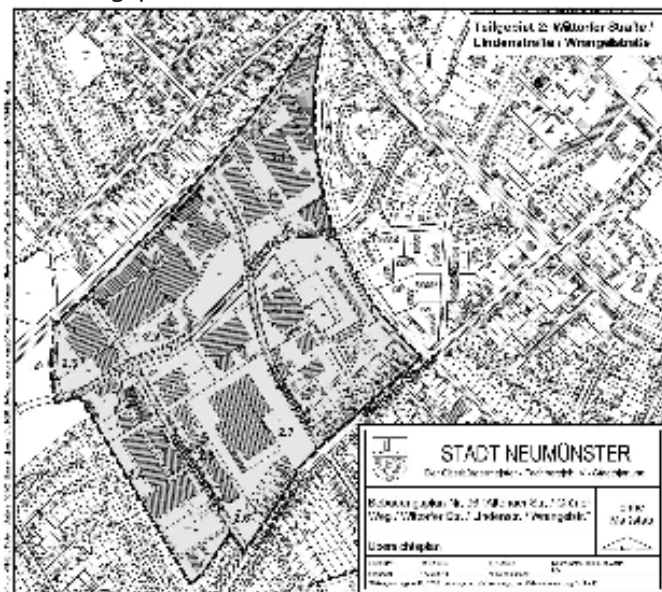


Abb. 2.4 – Bebauungsplan 96



Abb. 2.3 – Regionalplan (Auszug)

che des ehemaligen Tennissportbetriebs, welches seit geraumer Zeit brach liegt, sollen Wohnungen in Geschossbauweise und ergänzende wohnverträgliche Dienstleistungen entwickelt werden.



Abb. 2.5 – Bebauungsplan 181

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

- Bei der Rahmenplanung ist der Bebauungsplan Nr. 181 zu berücksichtigen.
- Für eine Weiterentwicklung ist für einen Großteil des Gebiets eine Bauleitplanung erforderlich (siehe dazu Kap. 3.4 Umsetzungsempfehlungen).

2.3 Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet befinden sich vier in der Denkmalliste von Neumünster aufgeführte Baudenkmale. Alle befinden sich in der Wrangelstraße.



Abb. 2.6 – ehem. Fertigungsgebäude der Tuchfabrik Julius Bartram, Wrangelstraße 2-9

Die ehemalige Tuchfabrik Julius Bartram mit ihrem Fertigungsgebäude in der Wrangelstraße 2-9 wurde in zwei Bauabschnitten 1954 und 1960 (Aufstockung) errichtet und steht heute unter Denkmalschutz. Der viergeschossige Stahlbetonskelettbau auf rechteckigem Grundriss steht über einem hohen Sockelgeschoss und besitzt rückseitig ein mittig angebautes Treppenhaus mit Fahrstuhl. Rote Klinkergiebel kontrastieren mit den fast vollständig verglasten Traufseiten, die nur durch Stahlstützen und schmale Brüstungsfelder gegliedert sind. Das Sockelgeschoss ist vierschiffig, die oberen Etagen zweischiffig, während das stützenfreie dritte Obergeschoss von einer breiten Laterne belichtet wird, die das Gebäude in der Silhouette markant hervorhebt.

In der Wrangelstraße 12 befindet sich ein Verwaltungsgebäude der ehemaligen Lederfabrik Hermann G. Schmid, das als Baudenkmal in seiner Funktion als Verwaltungsgebäude unter Denkmalschutz steht. Es wurde 1923/24 als Backsteinbau, untergliedert durch Risalite und mit abgeschlossenem geputztem Sockel sowie verputzter Eingangszone, errichtet. Sowohl das Innere als auch das Äußere besitzen Schutzstatus.

Gemeinsam mit dem Verwaltungsgebäude in der Wrangelstraße 12 stehen auch das Fabrikantenwohnhaus, das sogenannte Lagerhaus (Wrangelstraße 12), die Remise (Wrangelstraße 10–11) sowie die Gerberei (Wrangelstraße 10–12) als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz. Der Denkmalwert ergibt sich dabei nicht allein aus der baulichen Ausgestaltung der einzelnen Gebäude, sondern insbesondere aus dem geschlossen überlieferten Ensemble in seinem funktionalen und städtebaulichen Zusammenhang, das in seiner Gesamtheit eine prägnante städtebauliche Wirkung entfaltet.



Abb. 2.7 – ehem. Verwaltungsgebäude der Lederfabrik Hermann G. Schmid, Wrangelstraße 12



Abb. 2.8 – ehem. Fabrikgebäude der Norddeutschen Lederwerke, Wrangelstraße 34

Das Gebäude in der Wrangelstraße 34 bis 34a war Teil der ehemaligen Norddeutschen Lederwerke und steht als bauliche Anlage aufgrund seiner geschichtlichen, künstlerischen und technischen Bedeutung als Fabrikanlage unter Denkmalschutz. Der gesamte Komplex Wrangelstraße 34 bis 36 wurde 1892 gegründet und 1914 durch einen Brand zerstört und wieder neu aufgebaut. Heute setzt sich die Anlage aus mehreren Abschnitten unterschiedlicher Bauzeit zusammen, wobei der älteste Bauteil an der Nordostseite 1914 in Backstein mit verschiedenen Risaliten ausgeführt wurde. Allgemein verfügt dieser Teil nur über ein spärliches Baudekor. Das Erdgeschoss wurde durch nachträglich eingefügte Toreinbrüche verändert. Ursprünglich gab es nur eine Hofeinfahrt. Der leicht in der Flucht hervortretende Eckbau entstand nach dem Ersten Weltkrieg, während der Gebäudeabschnitt in der Fehmarnstraße zwischen 1925 und 1927 erbaut wurde. Es handelt sich hierbei um ein typisches Fabrikgebäude in der Form des Neuen Bauens mit einem leicht hervortretenden Uhrenturm. Seit 1982 wird der Gebäudekörper jedoch durch eine Kunststoffplatten-Verkleidung bedeckt, wobei das Erdgeschoss anteilig freigelegt ist.



Abb. 2.9 – ehem. Fabrikgebäude der Norddeutschen Lederwerke, Wrangelstraße 34a

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

- Die Baustruktur an der Wrangelstraße ist zu großen Teilen als schützenswert einzustufen. Dies ist entsprechend im Rahmenplan zu berücksichtigen.
- Die denkmalgeschützte Substanz ist zu erhalten und sinnvoll in die Planungen zu integrieren.

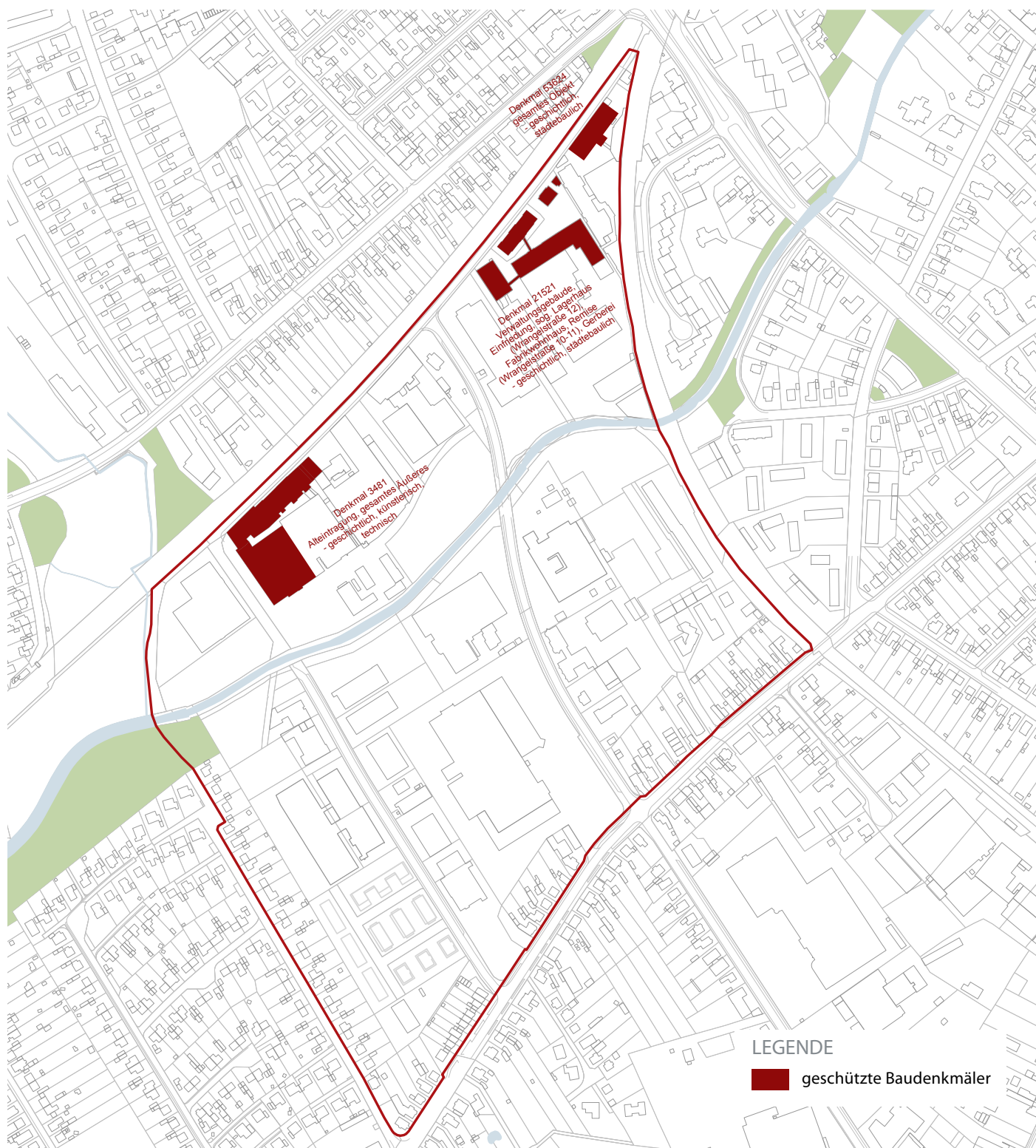


Abb. 2.10 – Kartierung Denkmalschutz

2.4 Eigentumsstruktur

Kenntnisse über die Eigentumsstruktur im Untersuchungsgebiet sind für die Ermittlung der Mitwirkungsbereitschaft der Grundeigentümer*innen und somit für die potenzielle Umsetzung des Rahmenplans von elementarer Bedeutung. Das Gebiet verzeichnet zahlreiche private Eigentümer*innen, nur wenige Flurstücke sind im öffentlichen Eigentum.

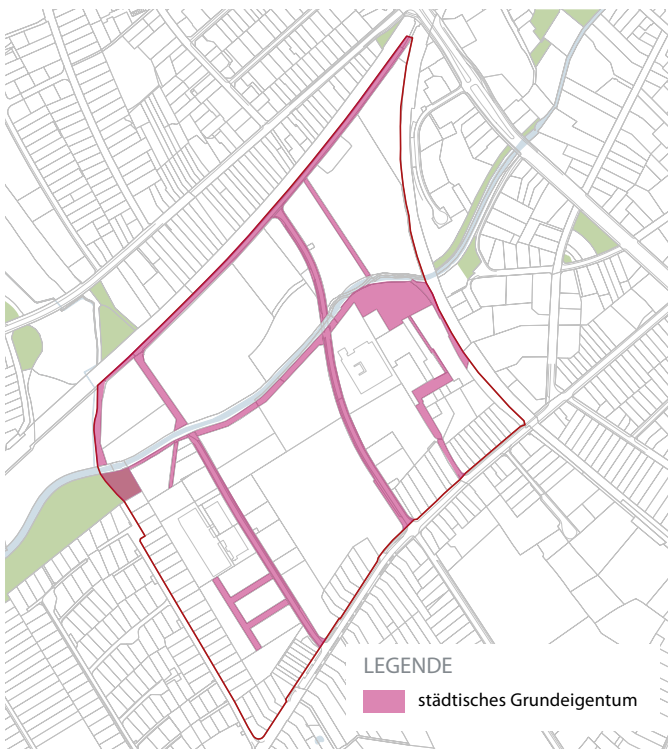


Abb. 2.11 – Kartierung Eigentumsstruktur

Stadt Neumünster

Der Stadt Neumünster gehören im Untersuchungsgebiet insbesondere die öffentlichen Straßen- und Erschließungsflächen. Dies umfasst insbesondere die Fehmarn-, Rügen- und Wrangelstraße. Darüber hinaus sind der Schwalewanderweg, eine Wegeverbindung zwischen Wittorfer Straße und Schwale sowie der nördliche Teil des Brauereiwegs als öffentliche Fuß- und Radwege im städtischen Eigentum. Ebenfalls in städtischem Eigentum befindet sich zudem ein schmaler

Grünstreifen parallel zur Rügenstraße zwischen Wrangelstraße und Schwale, der nicht öffentlich zugänglich ist.

Privateigentum

Die überwiegenden Flächen des Untersuchungsgebiets sind in privatem Eigentum. Die Eigentumsstruktur ist heterogen und umfasst Einzeleigentümer*innen, Eigentumsgemeinschaften und Kapitalgesellschaften. Bei den gewerblich genutzten Grundstücken sind größere zusammenhängende Grundstücke jeweils im Einzeleigentum, während die Eigentumsstruktur insbesondere im durch Wohnen geprägten Teil des Untersuchungsgebiets generell kleinteiliger geprägt ist.

Eine detailliertere und grundstücksbezogene Darstellung der privaten Eigentumsverhältnisse liegt der Stadt Neumünster vor, sodass die Eigentumsstrukturen bei der Entwicklung des Rahmenplans mitberücksichtigt werden können. Mit zahlreichen Eigentümer*innen größerer Grundstücke wurden im Zuge dieses Rahmenplanprozesses persönliche Gespräche geführt. Aus datenschutzrechtlichen Gründen können diese Daten nicht veröffentlicht werden, weshalb an dieser Stelle keine detaillierte Darstellung erfolgt.

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

Bei den für die Entwicklungsziele der Rahmenplanung zentralen Grundstücken ist die Stadt auf die Mitwirkungsbereitschaft der jeweiligen Eigentümer*innen angewiesen. Deshalb werden diese bereits im Rahmenplanprozess in persönlichen Gesprächen einbezogen, um ihre Entwicklungsabsichten und Interessen frühzeitig zu erörtern.

2.5 Bewohner*innenstruktur

Das Untersuchungsgebiet ist überwiegend durch gewerbliche und industrielle Nutzungen geprägt. Entsprechend gering ist die Zahl der Bewohner*innen: Insgesamt wohnen rund 200 Personen im Untersuchungsgebiet. Aufgrund der geringen Anzahl können aus Datenschutzgründen keine detaillierten Auswertungen zur Bewohnerstruktur veröffentlicht werden.

Ein Blick auf die Altersverteilung zeigt, dass etwa 18 % der Bevölkerung 20 Jahre und jünger sind. Der größte Teil der Anwohnenden, rund 57 %, ist 41 Jahre oder älter. Damit überwiegen die mittleren und höheren Altersgruppen deutlich.

Die Haushaltsgrößen sind vergleichsweise gleichmäßig verteilt. Etwa 30 % der Haushalte bestehen aus einer Person, 26 % aus zwei Personen und 25 % aus drei Personen. Haushalte mit vier oder mehr Personen haben einen Anteil von rund 20 %.

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

Aufgrund des langen Zeithorizonts für eine umfängliche Umsetzung der Rahmenplanung ist die Bewohnerstruktur fortzuschreiben bzw. die Wohnungsmarktprognose (s. Kapitel 2.13 Wohnungsmarkt) einzubeziehen.

2.6 Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet ist überwiegend gewerblich geprägt und gliedert sich in Bereiche mit unterschiedlichen Nutzungsstrukturen. Im nördlichen Bereich zwischen Wrangelstraße und Schwale dominieren gewerbliche Nutzungen in den historisch erhaltenen Industriebauten. Diese Gebäude wurden teils saniert und wertig weiterentwickelt, sodass für den Ort bereits adäquate Nutzungen (Fitnessstudio, Craft-Brauerei) vorhanden sind.

Andere Gebäude sind durch Lagerflächen (Selfstorage etc.) geprägt und bergen grundsätzlich noch ein höheres Entwicklungspotenzial. Der ehemalige Möbelmarkt Poco im Westen liegt brach.

An der Wrangelstraße befindet sich das Unternehmen Gummi Busch GmbH, das den Standort derzeit um ein Verwaltungsgebäude ergänzt. Neben einigen kleineren Gewerbe- und Handwerksbetrieben (z.B. Kfz-Gewerbe) sind vereinzelt auch Wohnnutzungen eingestreut.



Abb. 2.14 – Immobilie mit Entwicklungspotenzial



Abb. 2.12 – Gewerbehof Hermann G. Schmid mit Fitnessstudio



Abb. 2.15 – Leerstand (ehemals durch Poco genutzt)



Abb. 2.13 – Gewerbehof Hermann G. Schmid mit Craft-Brauerei



Abb. 2.16 – Gummi-Busch

Der südliche Teil zwischen Schwale und Linden- bzw. Wittorfer Straße weist ebenfalls gewerbliche Nutzungen auf, darunter Handel und Produktion, ergänzt durch punktuelle soziale Einrichtungen (Lebenshilfe-werk Neumünster GmbH (kurz: Lebenshilfe)) und ein Hotel. Für eine brachliegende Fläche im Südwesten liegt bereits ein Bebauungsplan vor, der eine Umnutzung zu Wohn- und Sonderwohnzwecken (Pflege) sowie sozialen und pflegerischen Einrichtungen vorsieht. An der Rügenstraße ist zudem ein signifikanter, großflächiger Leerstand zu verzeichnen.

Entlang der südwestlichen (Helmoldstraße) und südöstlichen (Lindenstraße) Begrenzung des Gebiets befindet sich kleinteiliger Wohnbau, bestehend aus Einfamilienhäusern, Doppelhaushälften und Reihenhäusern, mit punktuellen gewerblichen Nutzungen. Diese kleinteilige Wohnnutzung setzt sich über die Grenzen des Gebiets hinaus in Richtung Süden und Westen fort. Nordwestlich und nordöstlich wird das Gebiet durch die Bahntrassen begrenzt, sodass kein unmittelbarer stadträumlicher Zusammenhang zu den dahinterliegenden Wohnstrukturen besteht.



Abb. 2.17 – Gewerbliche Nutzungen, Fehmarnstraße



Abb. 2.20 – Brache (Bebauungsplan 181), Fehmarnstraße



Abb. 2.18 – Lebenshilfe, Rügenstraße



Abb. 2.21 – Leerstand (ehemals Baumarkt), Rügenstraße



Abb. 2.19 – Hotel, Rügenstraße



Abb. 2.22 – Wohnbebauung, Lindenstraße

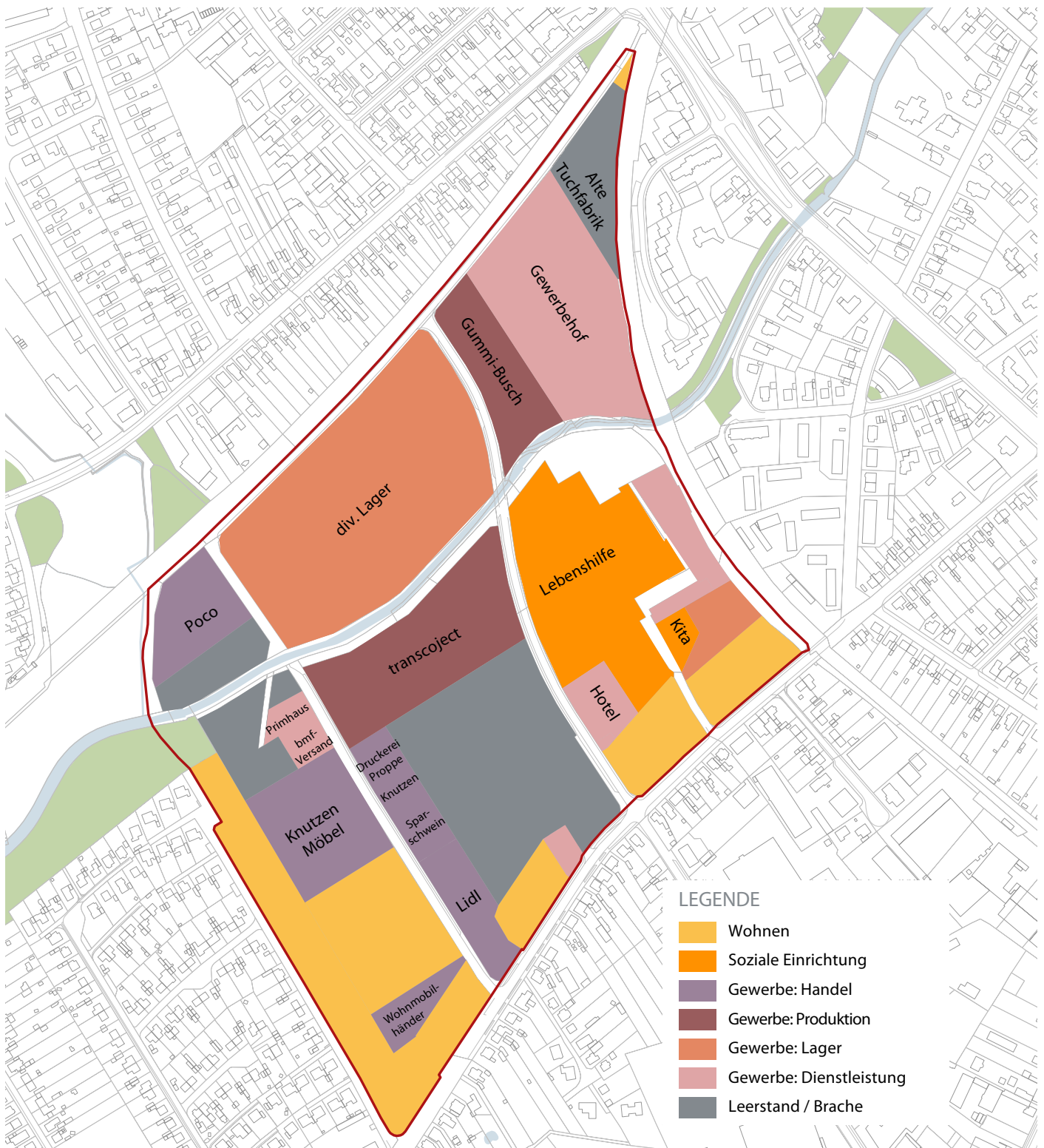


Abb. 2.23 – Kartierung Nutzungsstruktur

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

- Die bestehende, teils bedeutende gewerblich-industrielle Produktion darf durch die Rahmenplanung nicht beeinträchtigt werden.
- Die Lebenshilfe soll am Standort Rügenstraße bleiben. Eine mögliche Erweiterung ist zu prüfen.
- Insbesondere die noch nicht entwickelten Teile der historischen Industriebauten an der Wrangelstraße bieten Entwicklungspotenzial.

2.7 Gebäudehöhen und Gebäudetypologien

Das Untersuchungsgebiet ist von unterschiedlichen Gebäudetypologien sowie Gebäudehöhen durchzogen, wobei die Geschossigkeit und Größe der Baukörper von Wrangelstraße in Richtung Lindenstraße tendenziell abnehmen. Entlang der Wrangelstraße und nördlich der Schwale prägen überwiegend ehemalige Industriebauten und größere Gewerbenutzungen das Stadtbild. In diesem Bereich ist die Bebauung insgesamt höher als im übrigen Gebiet. Das in großen Teilen denkmalgeschützte Gebäude am südwestlichen Ende der Wrangelstraße (Hausnummer 34) stellt mit seiner Höhe den markantesten Baukörper dar. Im rückwärtigen Bereich Richtung Schwale sowie entlang der Wrangelstraße schließen sich größere, überwiegend gewerblich genutzte Gebäudekomplexe an.

Diese Gebäudetypologie setzt sich an der Rügenstraße fort, bis sie im südöstlichen Bereich der Rügenstraße bis hin zur östlichen Grenze des Untersuchungsgebiets in kleinteiligere, überwiegend gewerblich geprägte Strukturen über geht. Auch entlang der Fehmarnstraße dominieren überwiegend kleinteiligere, gewerbliche Baukörper.

Südlich der Schwale liegen die Gebäudehöhen meist zwischen einem und zwei Geschossen. Hier befinden sich Lager-, Produktions- und Verkaufshallen, Verwaltungsgebäude sowie Wohnhäuser. Eine Ausnahme bildet das Hotel an der Rügenstraße, das mit bis zu vier Geschossen die umliegenden Gebäude überragt.

Wohngebäude befinden sich vor allem in den westlichen und südöstlichen Randbereichen des Untersuchungsgebiets. Dabei handelt es sich überwiegend um Einfamilienhäuser mit zugehörigen Garagen. Durch die geplante Wohnbebauung an der Fehmarnstraße entsteht im Südwesten ein neuer Maßstab, der überwiegend drei- bis viergeschossige Gebäude vorsieht und

die überwiegend solitären Wohnstrukturen durch Reihenhäuser sowie Geschosswohnungsbau ergänzt. Vereinzelt finden sich entlang der Wrangelstraße zudem kleinere, nicht integrierte Wohngebäude – vermutlich ehemalige Betriebswohnungen –, die sich aufgrund ihrer geringeren Höhe nicht harmonisch in die umgebende Bebauung einfügen.

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

In Bezug auf die Höhenentwicklung lässt sich ein deutlicher Unterschied zwischen dem nördlichen und südlichen Teil des Untersuchungsgebiets feststellen, der durch die Schwale getrennt wird. Neue Baukörper sollen sich an der Dimension der umliegenden Bebauung orientieren.



Abb. 2.24 – Kartierung Gebäudehöhen



Abb. 2.25 – Kartierung Gebäudetypologien

2.8 Freiraumstruktur und Umweltbelange

Natur und Freizeit

Die Schwale ist ein übergeordnetes Fließgewässer und stellt eine wichtige ökologische Achse dar. Entlang ihres südlichen Ufers verläuft der Schwalewanderweg – ein Fuß- und Radweg, der im Rahmen des Förderprojekts „Grüne Achse Schwaleniederung“ vor wenigen Jahren angelegt wurde. Er schafft eine nahezu direkte Verbindung zwischen der Innenstadt und der Schwaleniederung und soll gemäß Grünflächenentwicklungskonzept langfristig gesichert, weiterentwickelt und als zusammenhängender Grünzug mit Fuß- und Radwegeverbindungen erlebbar gemacht werden.



Abb. 2.26 – Schwalewanderweg am Übergang Fehmarnstraße



Abb. 2.27 – Schwalewanderweg

Dabei sind insbesondere Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung zu berücksichtigen, etwa durch den Erhalt und die Entwicklung von Grünstrukturen, Baumpflanzungen sowie eine möglichst geringe Versiegelung.

Westlich des Untersuchungsgebiets grenzt das Landschaftsschutzgebiet „Stadtrand Neumünster“ an. Es umfasst rund 2.880 ha und erstreckt sich über weite Teile des Neumünsteraner Stadtrands. Das Schutzgebiet liegt überwiegend zwischen den bebauten Bereichen und der Stadtgrenze und schließt auch innerstädtisch verlaufende Fließgewässer mit ihren Talauen ein. Als wichtiger Erholungsraum wird es unter anderem über den Schwalewanderweg aus der Innenstadt erschlossen.

Der einzige Spielplatz in der näheren Umgebung befindet sich an der Ripenstraße. Er grenzt unmittelbar östlich an das Untersuchungsgebiet an und liegt direkt am Schwalewanderweg.



Abb. 2.28 – Spielplatz Ripenstraße und Schwalewanderweg

Im stark verdichteten Stadtraum weist das Untersuchungsgebiet wertvolle naturschutzfachliche Strukturen auf. Der zentrale Grünzug entlang der Schwale stellt einen wesentlichen Bestandteil des innerstädtischen Biotopverbunds (Nebenverbundachse) dar und bietet zahlreichen Tier- und Pflanzenarten Lebensraum. Im Landschaftsplan Neumünster ist der Schwale-Grünzug als Schwerpunktbereich für Biotopverbundmaßnahmen im bebauten Bereich ausgewiesen. Entlang des Flusslaufs finden sich Moor- und Anmoorböden; im Bereich der heutigen Streuobstwiese nördlich der Lebenshilfe sind zudem Gartenbauflächen verzeichnet.



Abb. 2.29 – Rügenstraße mit Waldflächen östlich und westlich

Innerhalb des Untersuchungsgebiets liegen zwei Waldflächen. Eine befindet sich am westlichen Rand im Übergang zur Schwaleniederung und grenzt unmittelbar an das Landschaftsschutzgebiet an. Die zweite, zentral gelegene Waldfläche erstreckt sich am nördlichen Schwalenufer beidseitig der Rügenstraße und weist deutliche Freiraumqualitäten auf. Der westliche Teil wurde in der Vergangenheit teilweise abgeholzt; hier soll zukünftig Sukzessionswald entstehen. Nach dem Landeswaldgesetz Schleswig-Holstein ist für jede Waldfläche ein Waldabstand von 30 m einzuhalten. Innerhalb dieses Bereichs sind die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen sowie größere Aufschüttungen und Abgrabungen unzulässig. Davon sind im Umfeld der zentralen Waldfläche auch einige Bestandsgebäude betroffen.

Eine gezielte Aufwertung und Vernetzung dieser ökologisch wertvollen Strukturen sind grundsätzlich wünschenswert. Aufgrund vorhandener Altlasten (siehe Kap. 2.9 – Vorbelastungen und Immissionen) sind Bodeneingriffe jedoch mit hohen Kosten verbunden. Zudem hängt die Umsetzung entsprechender Maßnahmen von der Mitwirkung und Flächenbereitstellung privater Eigentümer*innen ab.

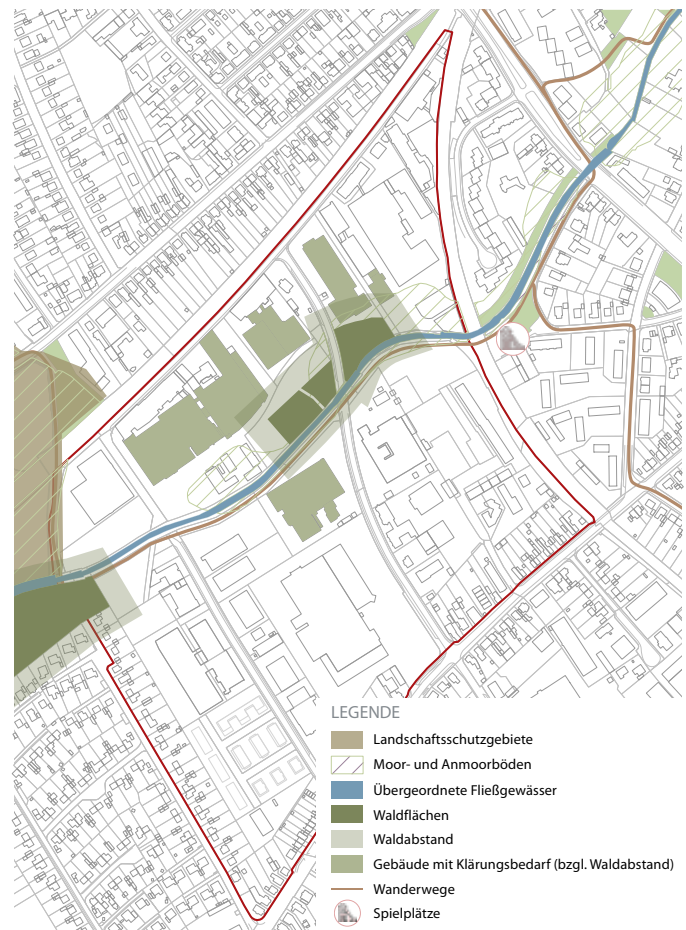


Abb. 2.30 – Kartierung Grün und Freizeit

Vegetation und Versiegelung

Ein Großteil des Untersuchungsgebiets ist versiegelt und wird von großmaßstäblichen Gebäudestrukturen geprägt. Die vorhandene Vegetation konzentriert sich überwiegend im Uferbereich der Schwale und im Übergangsbereich zur Schwaleniederung im Westen. Weitere unversiegelte Flächen sowie einzelne Baumstandorte finden sich in den Randzonen entlang des Bahndamms im Südosten und auf den Grundstücken der Wohnnutzungen.



Abb. 2.31 – Kartierung Vegetation und Versiegelung

Die Starkregengefahrenkarten des Landes Schleswig-Holstein weisen für das Untersuchungsgebiet potenzielle Überflutungen bei außergewöhnlichen und extremen Regenereignissen aus. Die zugrunde liegende Modellierung basiert auf vereinfachten Annahmen, ohne Berücksichtigung der Versickerungsfähigkeit des Bodens, der Kanalnetzkapazitäten oder der Gewässerhydraulik.

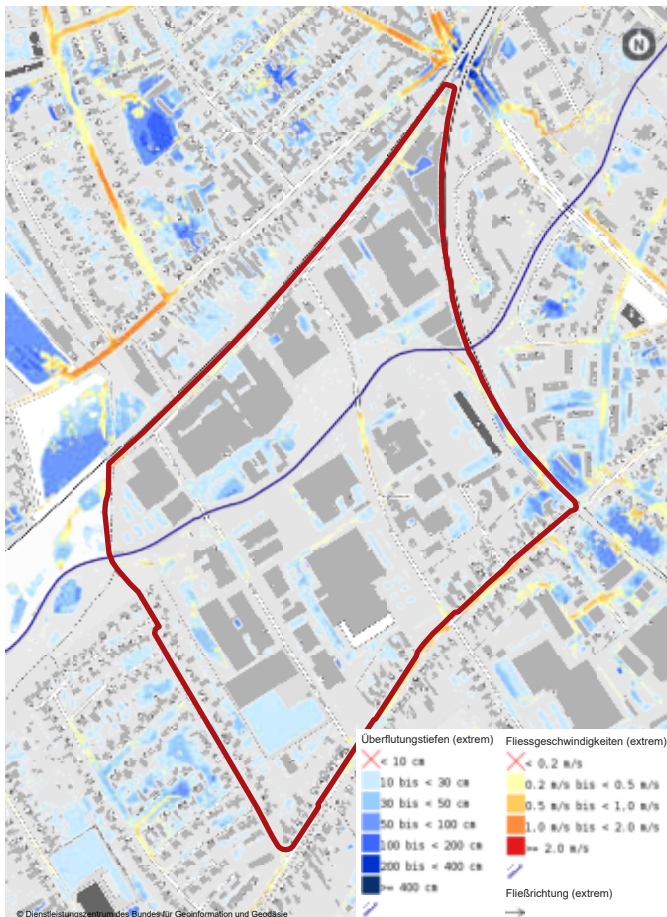


Abb. 2.34 – Starkregengefahrenkarte (extreme Ereignisse, Auszug)

Im Untersuchungsgebiet werden bei außergewöhnlichen Ereignissen (Niederschlagshöhe 35 bis 40 mm) auf kleineren Abschnitten der Verkehrsflächen Fließgeschwindigkeiten von 0,2 bis 1,0 m/s sowie in den versiegelten Bereichen Überflutungstiefen von 10 bis 50 cm dargestellt. Bei extremen Ereignissen (Niederschlagshöhe 100 mm) steigen die Werte auf bis zu 1,5 m/s Fließgeschwindigkeit und bis zu 90 cm Überflutungstiefe. Besonders betroffen sind die Neubaufläche an der Fehmarnstraße, die rückwärtigen Bereiche der

Gebäude in der Wrangelstraße entlang der Schwale sowie Flächen am südöstlichen Rand des Untersuchungsgebiets. Die Fließrichtung deutet auf Bewegungen des Wassers entlang größerer Gebäude, Verkehrsflächen, der Schwale sowie des Bahndamms im Osten hin. Zur Reduzierung möglicher Auswirkungen von Starkregen sollten Maßnahmen zur Wasserrückhaltung und Versickerung umgesetzt werden, wobei Grün- und Freiflächen eine zentrale Rolle spielen.

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

- Die bestehenden, ökologisch wertvollen Strukturen sollen unter besonderer Berücksichtigung der Freiraumvernetzung und der gesamtstädtischen Grünstruktur gestärkt und vernetzt werden.
- Der Schwalewanderweg stellt eine wichtige Freizeit- und Verbindungsroute dar und ist als solche in der Rahmenplanung entsprechend zu berücksichtigen und weiterzuentwickeln.
- Entlang der Schwale sollen die Uferzonen verstärkt erlebbar und zugänglich gemacht werden.
- Die beiden Waldflächen im Untersuchungsgebiet sollen unbedingt erhalten werden. Es gilt, die gesetzlichen Mindestabstände einzuhalten.
- Für eine Erhöhung der Freiraumqualität sowie als Schutz bei Starkregenereignissen soll der teils hohe Versiegelungsgrad reduziert werden.

2.9 Vorbelastungen und Immissionen

Im Untersuchungsgebiet selbst gibt es kaum Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärm, wichtiger ist die Betrachtung der Bahnanlagen im Norden und Osten des Untersuchungsgebiets. Hier wirken teils hohe Lärmpegel auf das Untersuchungsgebiet ein, auf die es im Rahmen der gewünschten Nutzungen zu reagieren gilt.

Die aktuelle Lärmaktionsplanung des EisenbahnBundesamtes sieht für den Bereich der Wrangelstraße keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vor, da bislang von einer gewerblichen und damit wenig schützenswerten Nutzung ausgegangen wird. Die Lage an der Bahn erfordert einen Umgang mit den Schalleinwirkungen aber auch mit weiteren Emissionen. Im Zusammenhang mit der Rahmenplanung können hierfür nur überschlägige Annahmen aus vergleichbaren Räumen in der Stadt herangezogen werden.

Straßenverkehrslärm

Gemäß der Lärmkartierung für Schleswig-Holstein (2022) gibt es im Untersuchungsgebiet kaum Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärm. Lediglich am nordöstlichen Ende der Wrangelstraße dringt Straßenverkehrslärm vom Holsatenring über den Geh- und Radweg ins Quartier. Südwestlich verläuft die Lindenstraße, die auf Höhe der Straße Am Anger in die Witorfer Straße übergeht. Diese liegt mit rund 8.000 Kfz unterhalb der Kartierungspflicht und stellen somit trotz ihrer Klassifizierung als Kreisstraßen statistisch keine Lärmquellen dar.

Im Untersuchungsgebiet selbst gibt es kaum Beeinträchtigungen durch Straßenverkehrslärm und die Lärmquellen, die bestehen, wirken zumeist nur temporär.

Hierzu gehören insbesondere die Anlieferzonen der im Gebiet lokalisierten Gewerbestandorte, aus denen sich insgesamt jedoch keine großen Mengen an Schwerkverkehr ergeben. Diese befinden sich vordergründig in der Rügenstraße und in der Fehmarnstraße. Auf dem Grundstück der Transcoject GmbH wird durch die Herstellung der Spritzen, Kanülen und Applikationshilfen ebenfalls zeitlich begrenzt Lärm emittiert.

Bahn

Das Untersuchungsgebiet wird auf zwei Seiten durch Bahntrassen begrenzt. Die von der Bahn ausgehenden Emissionen sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Dazu zählen Lärm, Erschütterungen sowie elektromagnetische Felder, die durch die Leitungsanlagen entstehen.

Im Nordwesten verläuft die Bahntrasse der Strecke Hamburg – Flensburg / Kiel, auf der viermal pro Stunde Regionalzüge verkehren. Hinzu kommen Fernverkehrszüge und Güterzüge. Östlich führt die Bahntrasse der Linie Neumünster – Bad Oldesloe am Untersuchungsgebiet entlang. Dort verkehren zwei Linien des Regionalverkehrs mit insgesamt vier Fahrten pro Stunde. Beide Bahntrassen emittieren sowohl Lärm als auch Erschütterungen, wobei die Lärm- und Erschütterungsimmersionen, die durch die nördliche Bahntrasse auf das Gebiet einwirken aufgrund der höheren Frequenz, Zuglänge und Geschwindigkeit als stärker einzustufen sind. Da eine Querung der Bahntrassen nur punktuell möglich ist, stellen diese außerdem Barrieren dar.

Besonders bei einer geplanten Nutzungsänderung, die Wohnen ermöglicht, ist der Nachweis gesunder Wohnverhältnisse erforderlich.

Hinsichtlich Lärm- und Erschütterungsbelastung stellt insbesondere der Güterverkehr auf der Strecke Hamburg – Flensburg / Kiel eine wesentliche Herausforderung dar. Eine Wohnnutzung ist bei den betroffenen Grundstücken voraussichtlich nur auf den lärmabgewandten Seiten der Gebäude und in ausreichendem Abstand zu den Bahntrassen bzw. unter Anwendung von Schutzmaßnahmen gegen Erschütterungen möglich.

Bei einer geplanten Wohnnutzung sind schall- und erschütterungstechnische Aspekte frühzeitig in die Planungen einzubeziehen. Eigentümer*innen wird empfohlen, die Realisierbarkeit gesunder Wohnverhältnisse für die jeweiligen Entwürfe durch anerkannte Gutachter*innen untersuchen zu lassen. Grundsätzlich bestehen Möglichkeiten des Immissionsschutzes, die eine Wohnnutzung zumindest auf Teilflächen der Grundstücke zulassen. Es ist zu prüfen, ob elektromagnetische Felder der Oberleitungen der Bahn Auswirkungen auf eine Genehmigungsfähigkeit von Wohnen in unmittelbarer Nähe der Bahntrasse ausüben können.

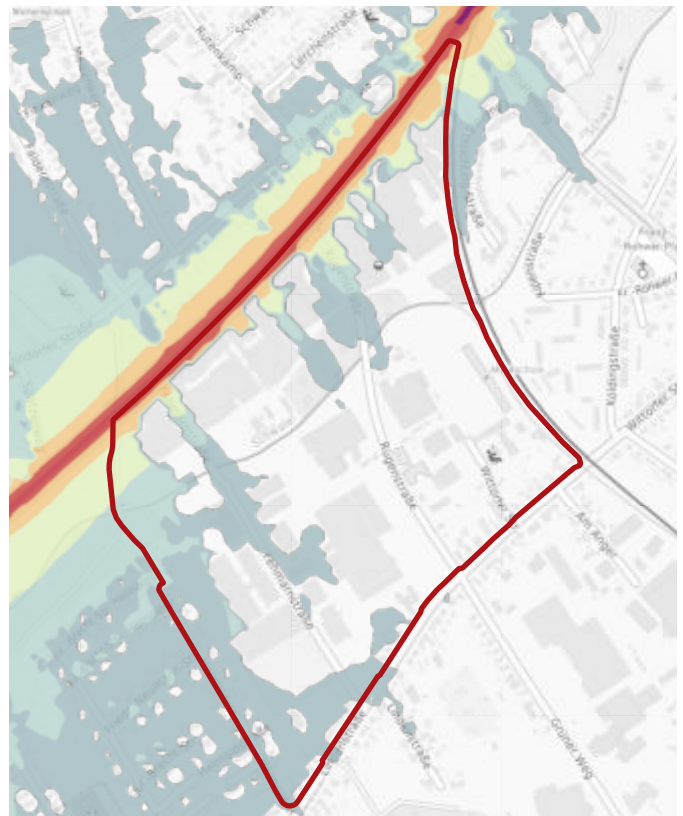


Abb. 2.35 – Lärmkartierung: Schienenlärm (Auszug)

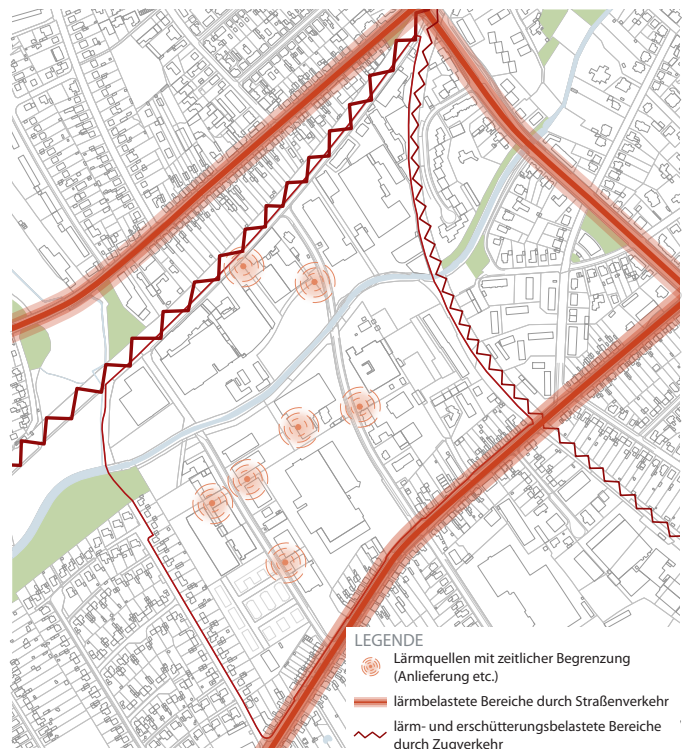


Abb. 2.36 – Kartierung Verkehrsimmissionen

Altlasten

Aufgrund der historischen industriellen Nutzung – insbesondere durch die ehemals ansässigen Lederfabriken – bestehen bekannte Altlasten sowie größere Flächen mit Altlastenverdacht. Ehemalige Lederfabriken gelten als besonders problematisch, da bei der Lederherstellung langlebige und teils hochgiftige Stoffe in Boden und Grundwasser gelangen konnten. Diese Chemikalien sind auch Jahrzehnte nach der Stilllegung der Fabriken noch im Untergrund vorhanden. Dadurch können Gefahren für die menschliche Gesundheit, die Trinkwassergewinnung und die ökologischen Bodenfunktionen entstehen. Betroffene Areale werden daher als Altlastenverdachtsflächen eingestuft und müssen vor einer Umnutzung detailliert untersucht werden.

Je nach Belastung sind Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen – etwa Bodenaustausch, Abdichtungen oder in-situ-Verfahren – erforderlich, bevor empfindliche Nutzungen wie Wohnbebauung oder Kinderspielflächen zugelassen werden. So soll sichergestellt werden, dass ehemalige Lederfabrikstandorte langfristig ohne Risiken genutzt werden können.

Im Rahmen der Rahmenplanentwicklung wurde deshalb ein Gutachter beauftragt, auf Grundlage vorhandener Unterlagen eine fundierte Einschätzung zu den geplanten Entwicklungszielen und zum weiteren Untersuchungsbedarf vorzunehmen. Das Gutachten bestätigt, dass die im Rahmenplan vorgesehenen Ziele grundsätzlich weiterverfolgt werden können.

Besonders belastet gelten die Grundstücke zwischen Wrangelstraße und Schwale sowie die südlich an die Schwale angrenzenden Flächen, auf denen sich ehemals Produktionsbereiche, Gerbereien und Deponien befanden. Einige Grundstücke wurden bereits untersucht oder saniert. Für andere Flächen sind bei einer geplanten Nutzungsänderung in Richtung Wohnen sowie bei Bodeneingriffen weitere Untersuchungen und Maßnahmen zum Umgang mit vorhandenen Altlasten erforderlich.

Entlang der Schwale, insbesondere in den (ehemaligen) Niederungsbereichen, besteht zudem ein hohes Altlastenpotenzial, da diese Bereiche früher als Rieselfelder für ungeklärte oder nur teilweise gereinigte Abwässer genutzt oder mit Abfällen aus der Produktion aufgefüllt wurden. Zudem wurden bei der Begradigung der Schwale und Verfüllung von Nebenarmen teils stark belastete Böden genutzt.

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

- Die Entwicklungsziele der Rahmenplanung werden durch Altlasten und Immissionen nicht grundlegend ausgeschlossen und können weiterverfolgt werden.
- Die teils hohen Immissionen, die insbesondere in Form von Schall und Erschütterungen von der Bahntrasse ausgehen und auf das Quartier einwirken, sind bei der Rahmenplanung zu berücksichtigen.
- Bei für die Zielsetzungen zentralen Grundstücken mit hohem Altlastenverdacht sind die Ergebnisse mit den Eigentümer*innen zu besprechen, um wirtschaftlich tragfähige Wege zur Umsetzung der Zielsetzungen zu finden.

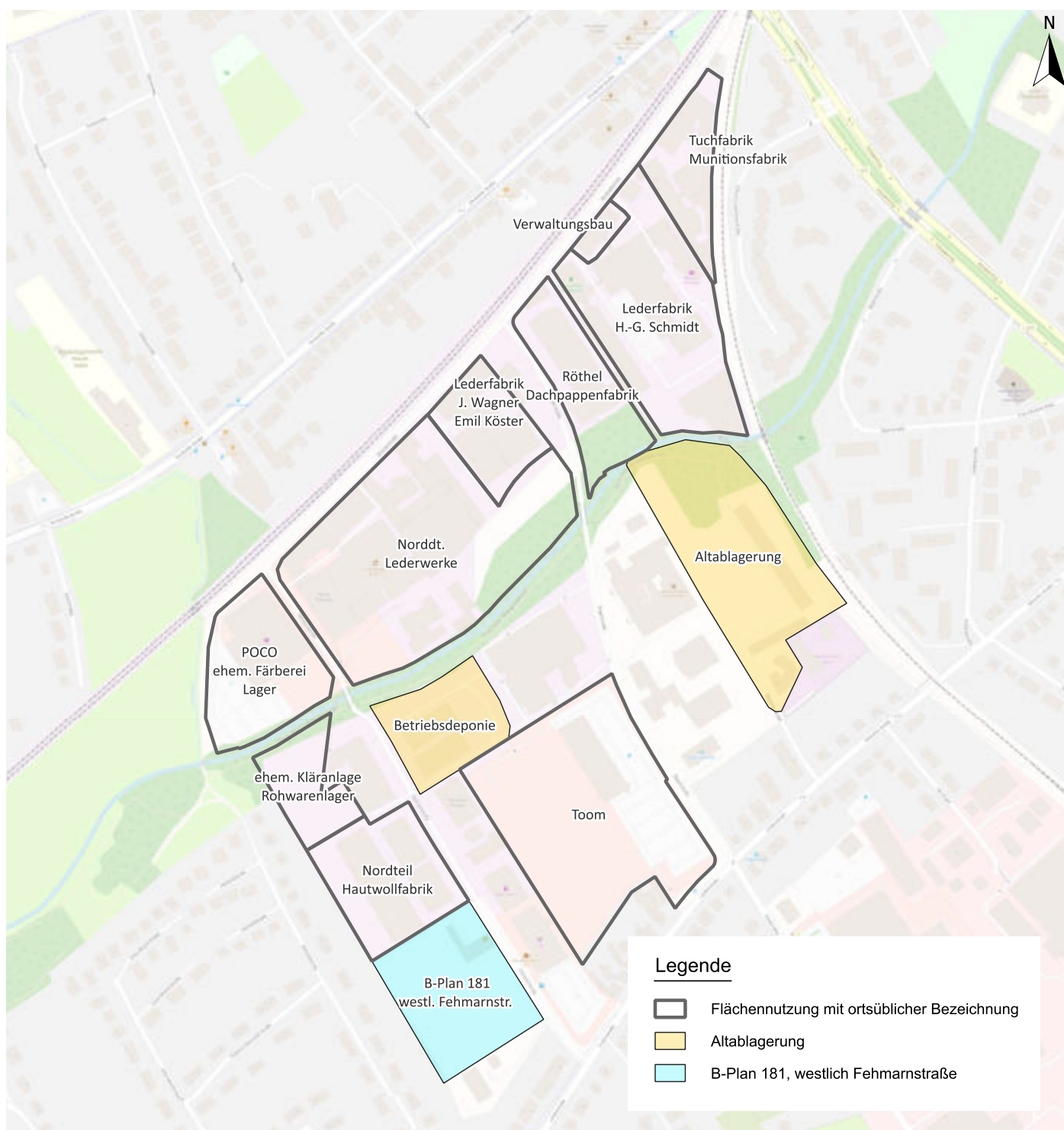


Abb. 2.37 – Kartierung ehemaliger Nutzungen und Altablagerungen

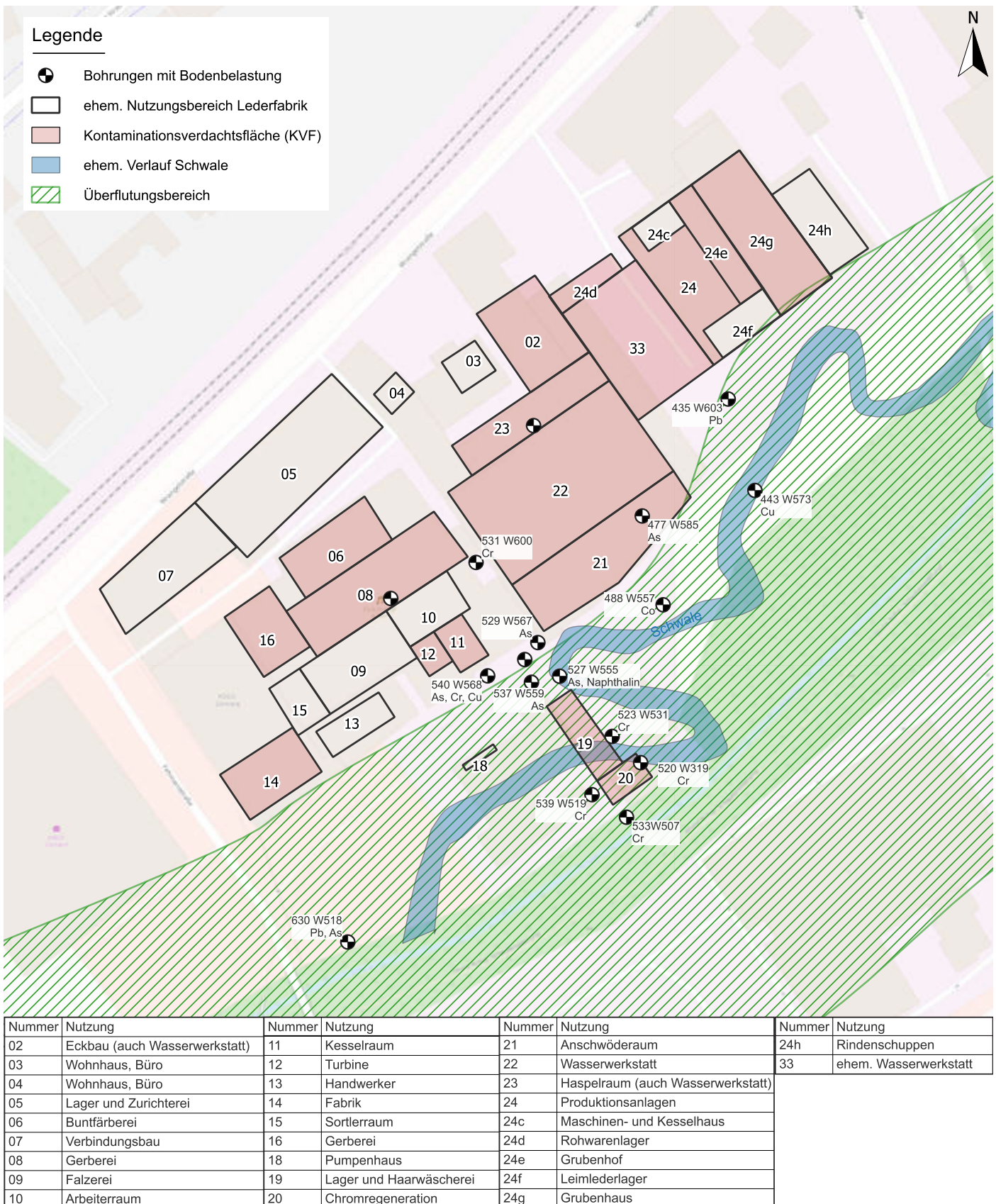


Abb. 2.38 – Altlastenverdachtsflächen nördlich der Schwale

2.10 Verkehrliche Erschließung

Masterplan Mobilität 2035

Im September 2023 wurde der Masterplan Mobilität beschlossen, der die Verkehrsentwicklung Neumünsters bis 2035 strategisch lenkt. Ziele sind unter anderem die Förderung einer sicheren, klimafreundlichen und barrierefreien Mobilität sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

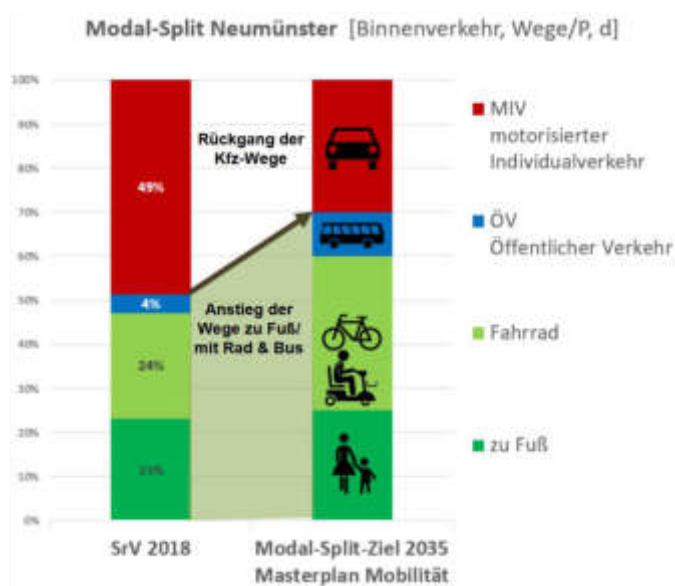


Abb. 2.39 – Masterplan Mobilität: Modalsplit-Ziel 2035

Die Flächen des Untersuchungsgebiets sind nicht unmittelbar von den Maßnahmenerfordernissen des Masterplans betroffen, trotzdem sind die Vorgaben für die Ausgestaltung der Verkehrswege zu berücksichtigen. Die Planung sollte Möglichkeiten zur Verbesserung der Mobilität für Radfahrende und Zufußgehende anbieten und damit zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs im Stadtgebiet beitragen.

Erschließung

Von den beiden, entlang des Untersuchungsgebiets verlaufenden Bahntrassen geht eine hohe Barrierewirkung aus. Querungen sind nur in den nordwestlichen und nordöstlichen Eckpunkten des Gebiets möglich – allerdings auch nur zu Fuß und mit dem Rad. Lediglich im Osten besteht mit der Wittorfer Straße eine Quermöglichkeit der Bahntrasse in Richtung Bad Odesloe für den motorisierten Verkehr.



Abb. 2.40 – Zugang im Nordosten zwischen den Bahntrassen



Abb. 2.41 – Unterführung im Nordwesten und Schwalewanderweg



Abb. 2.42 – Lindenstraße

Unmittelbar südöstlich des Untersuchungsgebiets verläuft die Lindenstraße (in der Verlängerung Wittorfer Straße genannt), die das Gebiet an das übergeordnete Straßennetz der Stadt anbindet. In Richtung Nordosten stellt sie eine direkte Verbindung zum Holstenring, einer der wichtigsten Verkehrsadern der Stadt, sowie zur Innenstadt von Neumünster her. In Richtung Südwesten führt sie ins Zentrum des Stadtteils Wittorf.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets wird der Kfz-Verkehr überwiegend über die Rügenstraße und die Fehmarnstraße abgewickelt, die beide von der Lindenstraße abgehen und im Norden über die Wrangelstraße miteinander verbunden werden. Beide Straßen sind asphaltiert, verfügen über eine Breite von rund 13 Metern und durchqueren das Gebiet von Nord nach Süd. Insbesondere die Rügenstraße wird aufgrund der ansässigen Betriebe auch für den Lieferverkehr genutzt.

Die Wittorfer Straße bildet den weiteren Verlauf der Lindenstraße südlich des Gebiets Richtung Innenstadt. Ein Teil der Wittorfer Straße endet in einer Sackgasse und erschließt die dortigen Lagerhallen sowie Wohn- und Gewerbenutzungen.

Da weder die Rügenstraße noch die Fehmarnstraße über Radwege verfügen, wird der Radverkehr ebenso wie der Fußverkehr überwiegend über den Schwalewanderweg abgewickelt.



Abb. 2.43 – Rügenstraße

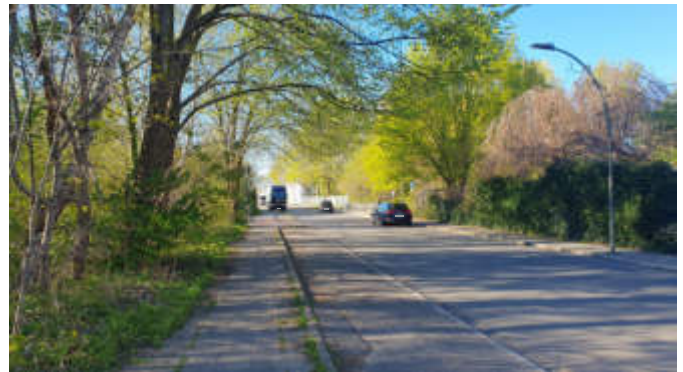


Abb. 2.44 – Rügenstraße



Abb. 2.45 – Fehmarnstraße



Abb. 2.46 – Fehmarnstraße



Abb. 2.47 – Wrangelstraße

Auch die Wrangelstraße wird intensiv für den Fuß- und Radverkehr genutzt, obwohl hier ebenfalls keine Radwege existieren. Allerdings bestehen durch die Unterführung im Nordwesten sowie die Durchwegung im Nordosten Anknüpfungspunkte an die umgebenden Quartiere.

Im Umfeld des Untersuchungsgebiets werden zwei wichtige Radrouten entwickelt: Die Radroute 1 entlang der Lindenstraße / Wittorfer Straße (stadtauswärts als Angebotsradweg, stadteinwärts als zwei Meter breiter Radweg) sowie eine weitere Radroute in der Ehndorfer Straße. Übergeordnete Radwegeverbindungen im Untersuchungsgebiet sind daher nicht nötig.

Die Querung der Schwale wird durch vier Brücken ermöglicht. Unter anderem werden die Fehmarn- und die Rügenstraße durch Brücken über die Schwale geführt. Die beiden weiteren, am östlichen und westlichen Rand des Untersuchungsgebiets gelegenen Brückenanlagen sind lediglich für den Fuß- und Radverkehr nutzbar. Die Brücke im Osten ist jedoch an ihrem nördlichen Ende gesperrt, da der Eigentümer der Liegenschaft den Zugang aufgrund von Sicherheitsbedenken derzeit nicht gestattet.



Abb. 2.48 – Brücke Fehmarnstraße



Abb. 2.49 – Brücke Rügenstraße



Abb. 2.50 – Fußgängerbrücke West



Abb. 2.51 – Fußgängerbrücke Ost (gesperrt)

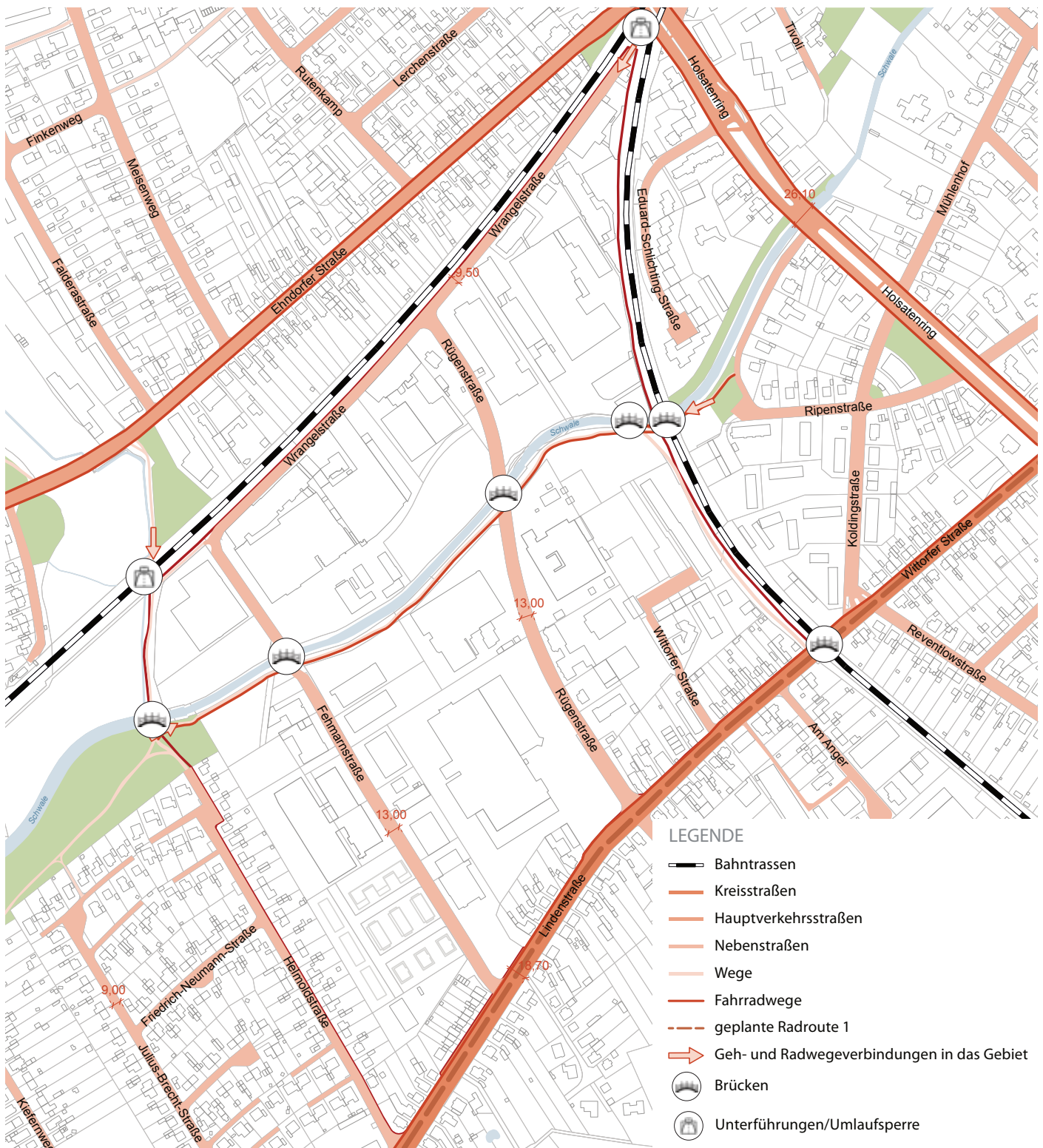


Abb. 2.52 – Kartierung Erschließung

Ruhender Verkehr

Im Untersuchungsgebiet gibt es keine offiziell ausgewiesenen Parkplätze. Sowohl entlang der Rügenstraße als auch der Fehmarnstraße sind jedoch abschnittsweise einseitige Parkbuchten zum Längsparken vorhanden. In der Wrangelstraße kann im Bestand ebenfalls abschnittsweise längsseitig geparkt werden. Laut Aussage lokal ansässiger Unternehmen werden insbesondere die Parkmöglichkeiten in der Rügenstraße nachts von Lkw-Fahrer*innen für ihre Ruhezeiten genutzt. Da ihnen im Gebiet keine sanitären Anlagen zur Verfügung stehen, würde es teilweise zu unhygienischen Zuständen auf den Grünflächen entlang der Rügenstraße kommen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Obwohl das Gebiet zweiseitig von Bahnschienen begrenzt wird, sind keine Bahnstationen fußläufig (innerhalb von ca. zehn Minuten) erreichbar. Durch ihre Barrierewirkung und die wenigen Querungsmöglichkeiten ist die Erreichbarkeit von nördlich und östlich des Untersuchungsgebiets gelegenen Bushaltestellen zudem erschwert.

Zur Analyse der Anbindungsqualität des ÖPNV wurden Bushaltestellen mit einem Einzugsradius von 300 m (entsprechend ca. fünf Minuten Fußweg) berücksichtigt. Dabei wurde die Barrierewirkung der Bahntrassen berücksichtigt, wodurch lediglich der südliche Teil des Untersuchungsgebiets gut an das ÖPNV-Netz angebunden ist, während der nördliche Bereich oberhalb der Schwale nur eingeschränkt abgedeckt wird. Von den fünf Bushaltestellen im näheren Umfeld, die das Areal vor allem mit dem Hauptbahnhof Neumünster, dem Zentrum von Wittorf sowie Padenstedt verbinden, sind lediglich die beiden südlich gelegenen Bushaltestellen gut aus dem Untersuchungsgebiet erreichbar.

Zusätzlich ergänzt der On-Demand-Shuttleservice „Hin&Wech“ der Stadtwerke Neumünster das Angebot. Dieser ist primär nachts sowie an Sonn- und Feiertagen nutzbar unter den regulären Tarifen des schleswig-holsteinischen Bussystems. Die Fahrten verschiedener Fahrgäste werden an Bushaltestellen oder weiteren Haltepunkten gebündelt (kein Tür-zu-Tür-Service). Im Untersuchungsgebiet gibt es zudem einen Haltepunkt beim ehemaligen Club „Orange & Blue“ in der Wrangelstraße und somit in einem Bereich, der derzeit weniger gut durch den ÖPNV abgedeckt wird.

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

- Mit der Rahmenplanung sollen Ausbau und Qualifizierung des bestehenden Fuß- und Radwegesetzes angestrebt werden. Es sind jedoch keine übergeordneten Radwegeverbindungen im Untersuchungsgebiet vorzusehen.
- In der Rahmenplanung sollen Potenziale zur Schaffung von Querverbindungen und Verknüpfungen nach innen sowie außen identifiziert und genutzt werden.
- Eine bedarfsgerechte Umstrukturierung der Straßenräume der vorhandenen Erschließungsstraßen ist wünschenswert und sollte mit einer Weiterentwicklung der Nutzungen im Quartier einhergehen.

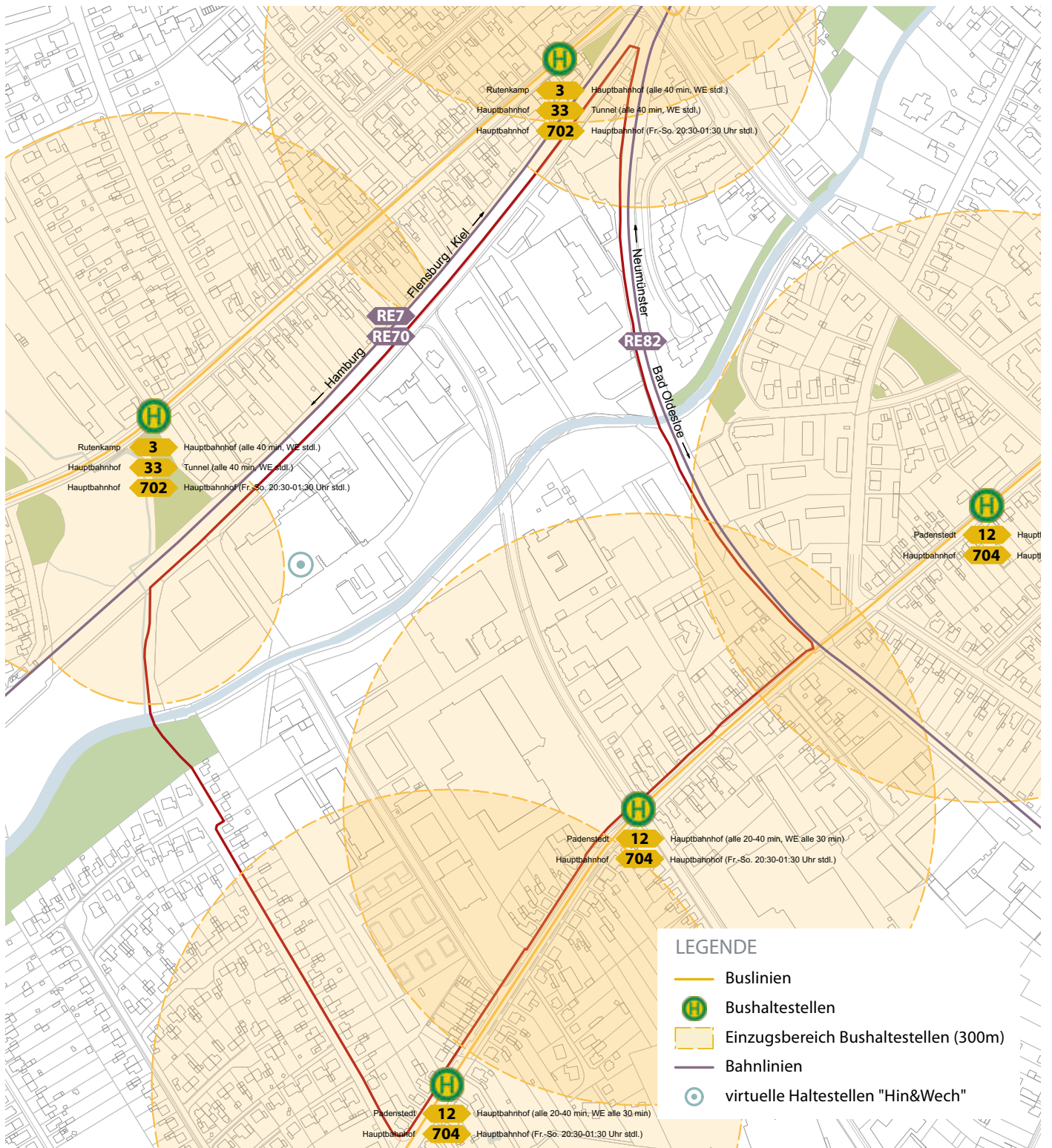


Abb. 2.53 – Kartierung ÖPNV-Anbindung

2.11 Versorgungsinfrastruktur

Soziale und bildungsbezogene Infrastruktur

Im Areal Wrangelstraße befindet sich mit der Lebenshilfe eine wichtige Einrichtung für Menschen mit Behinderung. Am Standort Rügenstraße sind Werkstätten mit einer angegliederten Tagesförderstätte untergebracht, die ein vielfältiges Beschäftigungs- und Betreuungsangebot bereitstellen. In unmittelbarer Nachbarschaft betreibt die „Neue Arbeit Region K.E.R.N.“ – eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Lebenshilfe – eine Kindertagesstätte mit zwölf Betreuungsplätzen. Ergänzend dazu finden sich in den angrenzenden Stadtquartieren weitere Kindertagesstätten, insbesondere im Stadtteil Faldera, während in Wittorf lediglich eine weitere Kita in direkter Nachbarschaft liegt.

Auch das schulische Angebot in der Umgebung ist vielfältig und gut erreichbar. In den benachbarten Stadtteilen bestehen mit der ADB Grundschule an der Schwale (Faldera), der Johann-Hinrich-Fehrs-Schule und der Mühlenhofschule (beide Stadtmitte) sowie der Grundschule Wittorf insgesamt vier Grundschulen in Laufnähe. Darüber hinaus stehen drei weiterführende Schulen zur Verfügung: die Gemeinschaftsschule Faldera, die Wilhelm-Tanck-Gemeinschaftsschule und das Klaus-Groth-Gymnasium in Stadtmitte. Ergänzt wird das Bildungsangebot durch zwei Berufsschulen – das RBZ Walther-Lehmkuhl in Böcklersiedlung-Bugenhagen und die Theodor-Litt-Schule in Stadtmitte – sowie ein Förderzentrum (Fröbelschule in Faldera).

Derzeit sind damit die sozialen und bildungsbezogenen Bedarfe im Untersuchungsgebiet als vollständig gedeckt einzuschätzen, da sich dort bislang nur wenige Wohnnutzungen befinden. Sollte sich im Zuge der Rahmenplanung jedoch eine deutliche Zunahme von Wohneinheiten ergeben, wäre eine erneute Bedarfsprüfung erforderlich, um die Versorgung auch künftig sicherzustellen.



Abb. 2.54 – Kartierung soziale und bildungsbezogene Infrastruktur

Einzelhandel und Nahversorgung

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Neumünster, 2008 entwickelt und 2016 fortgeschrieben, bildet die Grundlage für eine gezielte Steuerung und Bewertung des Einzelhandels. Es definiert Strategien zur künftigen Entwicklung unter Berücksichtigung rechtlicher, demografischer und städtebaulicher Rahmenbedingungen und sorgt damit für ein hohes Maß an Planungs- und Rechtssicherheit.

Im Konzept werden zwei zentrale Versorgungsbereiche benannt, die im Umkreis von rund zwei Kilometern um das Untersuchungsgebiet liegen: das „Hauptzentrum Innenstadt“ sowie das „Nahversorgungszentrum Wittorf“.

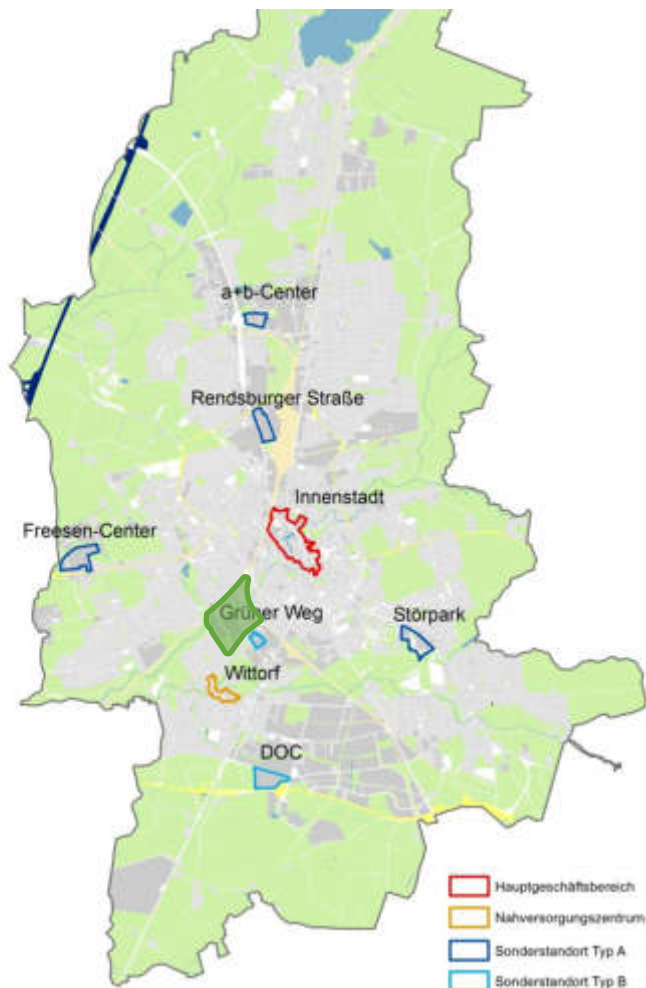


Abb. 2.55 – Einzelhandelskonzept – Perspektivische Standortstruktur

Zudem werden „Sonderstandorte“ der Typen A und B ausgewiesen. Sie befinden sich in peripherer Lage, sind auf eine Pkw-orientierte Kundschaft ausgelegt und dienen in erster Linie der Ansiedlung größerer Einzelhandelsbetriebe außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche.

Ein solcher Sonderstandort (Typ B) befindet sich in direkter Nähe des Untersuchungsgebiets (an der Straße Grüner Weg) mit einem überregional bedeutsamen Bekleidungshändler (Mode-Center Nortex) als Hauptanbieter und einem Lebensmittelhändler (Edeka). Durch die umliegenden, bestehenden Versorgungsangebote wird das Untersuchungsgebiet in weiten Teilen abgedeckt.

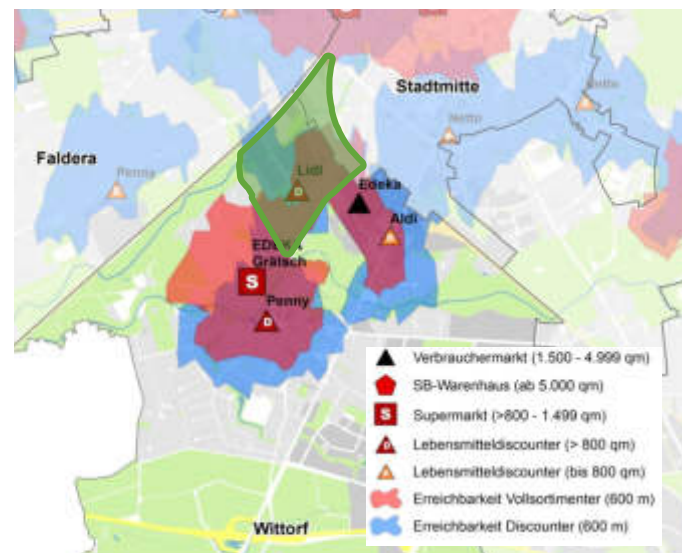


Abb. 2.56 – Einzelhandelskonzept – Grundversorgungsangebot im Stadtteil Wittorf

Im Untersuchungsgebiet selbst befindet sich an der Fehmarnstraße derzeit ein Lebensmitteleinzelhändler in nicht integrierter Streulage (Lidl). Er unterliegt dem Bestandsschutz, kann jedoch gemäß dem Einzelhandelskonzept der Stadt nicht erweitert werden. Eine Umnutzung oder Verlagerung in Richtung zentrenrelevanter Sortimente wäre genehmigungsrechtlich nicht möglich. Der Standort wird als „Sonstiger Lebensmittelstandort“ geführt und gilt damit nicht als schützenswert.

Abgesehen davon enthält das Einzelhandelskonzept keine direkten Aussagen zum Untersuchungsgebiet. Außerhalb der im Konzept festgelegten zentralen Versorgungsbereiche und Sonderstandorte ist Einzelhandel grundsätzlich nicht zulässig. Ausgenommen ist kleinflächiger (unter 200 m²), nicht-zentrenrelevanter Einzelhandel (z.B. Kioske, Blumenläden, Bäckerfilialen), sofern er keine Auswirkung auf die Zentren- oder Nahversorgungsstruktur hat. Damit ist die Neuansiedlung von (großflächigem) Einzelhandel im Untersuchungsgebiet gemäß Einzelhandelskonzept ausgeschlossen.



Abb. 2.57 – Temporäre Nutzung des ehemaligen Baumarkts durch Sonderpostenverkäufe

Die 2019 brachgefallene, ehemals durch einen Baumarkt (toom) genutzte Fläche an der Rügenstraße findet seit jeher keine Nachnutzung, lediglich temporäre Nutzungen wie Sonderpostenverkäufe fanden in den Flächen des Gebäudes statt. Die Fläche könnten weiterhin gewerblich genutzt werden, auch eine kleinflächige Einzelhandelsnutzung mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten ist möglich, sofern eine Verträglichkeit insbesondere mit den sensiblen Nutzungen in der Umgebung nachgewiesen werden kann.

Auch der seit 2025 geschlossene Einrichtungsfachmarkt (Poco) an der Fehmarnstraße und weitere Einzelhandelsstrukturen im Untersuchungsgebiet entsprechen den Zielkonzeptionen des Einzelhandelskonzepts, da hier insbesondere solche Nutzungen verortet sind, welche nicht zentrenrelevant sind.

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

- Nach aktuellem Stand sind keine ergänzenden Einrichtungen der Versorgungsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet anzusiedeln. Sollte sich im Zuge der Rahmenplanung jedoch eine deutliche Zunahme von Wohneinheiten ergeben, wird eine erneute Bedarfsprüfung erforderlich.
- Zusätzlicher großflächiger Einzelhandel ist nicht möglich.
- Kleinflächiger Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten ist zulässig, mögliche Konflikte von Nutzungen sind zu berücksichtigen und Maßnahmen zu treffen.

2.12 Übergeordnete Konzepte und Planungen

Integriertes Reporting – Integrierte Steuerung (IRIS)

Das IRIS versteht sich als Instrument des Wirkungscontrollings Selbstverwaltung, Verwaltungsvorstand und Fachdienste zum Zwecke einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Das IRIS-Zielsystem legt Ziele fest, die durch Maßnahmen der Verwaltung verfolgt werden sollen. Die Rahmenplanung für das Gebiet Wrangelstraße zählt auf folgende IRIS-Ziele ein:

- Lebensqualität nachhaltig sichern und verbessern
- Stadtidentität stärken
- Innenstadt stärken und Stadtteile entsprechend ihrer jeweiligen Besonderheiten und Bedarfe entwickeln

Weitere Konzepte und Planungen

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden weitere Konzepte und Planungen benannt, die insbesondere für die weiteren Schritte nach der Rahmenplanung (Bauleitplanung etc.) relevant werden. Hierzu gehören:

- Ökologische Leitlinien für die Bauleitplanung kommunale Projekte (u.a. Maßnahmen zur Dach- und Fassadenbegrünung)
- Stadtklimaanalyse: Bei neuen Gebäuden ist das Kaltluftprozessgeschehen (insb. Kaltluftströme ausgehend von der Schwale) sowie ein ausreichender Abstand zwischen den Baukörpern für eine geeignete Durchlüftung und Kühlungswirkung zu berücksichtigen. Zudem sind klimaangepasste Elemente zu integrieren die einer Hitzebildung entgegenwirken.

- Klimaplan: Aus dem Klimaplan bzw. den Konzepten zum klimagerechten Flächenmanagement ergeben sich für den Untersuchungsbereich insbesondere Anforderungen zur Verbesserung der bioklimatischen Situation und zur Anpassung an zunehmende Hitzeereignisse. Straßenräume und Freiflächen sollen verstärkt begrünt und durch Baumreihen sowie strukturreiche Pflanzungen ergänzt werden, um Verschattung zu schaffen und die Aufheizung versiegelter Flächen zu reduzieren. Gleichzeitig kommen der Entwicklung und Sicherung von Grünflächen eine wichtige Funktion als Frischluft- und Ausgleichsräume zu. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung, wie Versickerungsflächen oder offene Entwässerungssysteme, zu berücksichtigen, um die Auswirkungen von Starkregen zu mindern und das lokale Mikroklima zu stabilisieren. Insgesamt ist bei der weiteren Entwicklung des Gebiets eine klimaangepasste und möglichst flächensparende Planung mit hohem Grünanteil sicherzustellen.

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

Aus den weiteren, übergeordneten Konzepten ergeben sich keine direkten Auswirkungen auf die Rahmenplanung. Es gilt jedoch, die Konzepte bei den weiteren Schritten nach der Rahmenplanung zu berücksichtigen.

2.13 Wohnungsmarkt Neumünster

Der Wohnungsmarkt in Neumünster ist durch ein insgesamt ausgewogenes Verhältnis von Angebot und Nachfrage gekennzeichnet. Um die künftige Entwicklung des Wohnungsmarkts besser steuern zu können, wird parallel zu diesem Rahmenplan ein Wohnungsmarktkonzept für Neumünster erarbeitet, das konkrete Aussagen zum aktuellen Wohnungsmarkt sowie zur prognostizierten Entwicklung abgibt. Die wesentlichen Erkenntnisse geben gute Rückschlüsse auf Chancen und Potenziale für die Entwicklung des Untersuchungsgebiets, weshalb sie kurz zusammengefasst werden.

Aktuelle Situation in Neumünster

In der Stadt stehen rund 42.500 Wohneinheiten zur Verfügung, wovon knapp 60 Prozent auf den Geschosswohnungsbau und rund 40 Prozent auf Einfamilienhäuser entfallen. Der Wohnungsmarkt in Neumünster wird deutlich von Mietwohnungen dominiert: Mit einer Mietquote von 64 % liegt die Stadt spürbar über dem Landesdurchschnitt Schleswig-Holsteins (53 %) sowie dem Bundesdurchschnitt (56 %).

Die Mietpreise bewegen sich im Durchschnitt zwischen sechs und sieben Euro pro Quadratmeter und liegen damit im landesweiten Vergleich auf einem moderaten Niveau. Auf dem Wohnungsmarkt zeigen sich dennoch erhebliche Herausforderungen: Das geringe Angebot an kleinen Wohnungen steht einer wachsenden Zahl von Einpersonenhaushalten gegenüber. Viele müssen daher auf größere Wohnungen ausweichen, die – trotz moderater Mieten pro Quadratmeter – oft nur schwer zu bezahlen sind. Zudem ist ein Anstieg der Mietpreise bei Neuvermietungen spürbar: So belief sich die durchschnittliche Angebotsmiete im Jahr 2024 bereits auf 8,24 € pro Quadratmeter (nettokalt).

Die Daten deuten auf einen weitgehend ausgegli-

chenen Wohnungsmarkt hin, wenngleich in den letzten Jahren die Leerstände zurückgegangen sind und sich zunehmend ein leichter Nachfrageüberhang abzeichnet. Insgesamt unterliegt der Standort einem eher schwachen Image, einem Fehlen städtebaulicher Leuchtturmprojekte sowie einem Mangel an Investitionen in den Gebäudebestand. In mehreren Lagen besteht zudem ein erheblicher Sanierungsbedarf.

Wohnungsmarktprognose

Für die kommenden Jahre wird ein moderates Wachstum der Stadt erwartet. Der Neubaubedarf bis zum Jahr 2040 wird derzeit auf knapp 3.200 zusätzliche Wohneinheiten geschätzt (Stand März 2026). Im Fokus stehen flächeneffiziente, familiengerechte Wohnformen (wie Stadt- oder Reihenhäuser) sowie größere Wohnungen im Geschosswohnungsbau. Ergänzt wird dies durch einen Bedarf an kleineren, bezahlbaren und barrierearmen Wohnungen in integrierten Lagen. Um Umzugsketten auszulösen und den Generationenwechsel im Bestand zu unterstützen, ist zu empfehlen, altersgerechte und komfortable Neubauangebote zu schaffen. Als ergänzender Baustein kommen alternative Wohnformen und Baugemeinschaften in Betracht, etwa über Konzeptvergaben auf geeigneten Baufeldern.

Die weitere Entwicklung des Neumünsteraner Wohnungsmarkts hängt maßgeblich von mehreren Einflussfaktoren ab. Hierzu zählen der Umfang künftiger Zuwanderung aus dem Ausland, die wirtschaftliche Entwicklung in Schleswig-Holstein – insbesondere mit Blick auf mögliche Unternehmensansiedlungen – sowie die Dynamik auf den Wohnungsmärkten in Kiel und Hamburg. Sollten diese angespannt bleiben, ist mit Überlauftendenzen in Richtung Neumünster zu rechnen.

Untersuchungsgebiet

Das Areal an der Wrangelstraße verfügt als ehemaliger Gewerbestandort über ein hohes Entwicklungspotenzial für ein urbanes, gemischt genutztes Quartier, das Wohnen und Arbeiten in attraktiver Lage miteinander verbindet. Die Verbindung von historischer Industriebebauung und ergänzendem Neubau schafft die Grundlage für ein Quartier mit starker Identität und hoher Aufenthaltsqualität. Durch die Nähe zur Innenstadt und zu Grünräumen kann hier ein zeitgemäßes, naturverbundenes Stadtwohnen entstehen. An diesem Konversionsstandort ist eine Innenentwicklung ohne zusätzliche Inanspruchnahme von Außenflächen möglich und vorhandene Infrastruktur und gute Lagequalitäten können genutzt werden. Diese Voraussetzungen bieten die Grundlage für ein nachhaltiges und städtebaulich integriertes Entwicklungsvorhaben.

Das Wohnungsmarktkonzept kommt für das Untersuchungsgebiet zum Schluss, dass etwa 10 bis 15 % des Neubaubedarfs, der sich bis 2040 für die Stadt Neumünster anzeichnet, im Untersuchungsgebiet realisiert werden können. Abhängig von der Entwicklung und den Planungsverläufen anderer Standorte in Neumünster ist im weiteren Verlauf zu prüfen, ob diese Zahl unter Umständen auch leicht höher ausfallen kann, ohne zu starke Konkurrenzen am Markt insgesamt hervorzurufen.

Für die Entwicklung des Quartiers Wrangelstraße bietet sich eine ausgewogene Mischung unterschiedlicher Wohnsegmente an:

- **Preisgünstige und altersgerechte Wohnungen (ca. 20–30 %):** Schwerpunkt auf kleinen, barrierearmen bis barrierefreien Wohnungen zwischen 40 und 60 m². Hier besteht ein klarer Angebotsengpass, insbesondere bei gefördertem Wohnraum.
- **Komfortables und altersgerechtes Wohnen (ca. 20–30 %):** Hochwertige Miet- und Eigentumswohnungen (zwei bis drei Zimmer) mit Außenflächen, Abstellräumen, zeitgemäßer Schallisolierung und sicherem Wohnumfeld. Diese Einheiten schaffen „Umzugsketten“, die den Gesamtmarkt entlasten.
- **Alternative Wohnformen mit Pilotcharakter (ca. 10–20 %):** Gemeinschaftliche Wohnprojekte, Mehrgenerationenwohnen oder betreute Wohnformen wie Clusterwohnungen, ambulant betreute Wohngemeinschaften und Servicewohnen. Auch Betriebs- oder Handwerkerwohnungen könnten das Mischnutzungskonzept sinnvoll ergänzen.

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

Die in der Rahmenplanung angestrebte Anzahl an Wohneinheiten sollte sich an den Zahlen des Wohnungsmarktkonzepts orientieren.

- **Familiengerechtes Wohnen (ca. 30–40 %):**

Flächeneffiziente Reihenhäuser und Stadthäuser (anstelle freistehender Einfamilienhäuser), ergänzt durch familienfreundliche Wohnungen mit drei bis fünf Zimmern (z.B. Maisonette- oder „Haus-im-Haus“-Lösungen). Diese Typologien sprechen junge Familien an, die Wohnraum mit Eigentumscharakter zu moderaten Preisen suchen.

2.14 Gewerbestandort Neumünster

Die heutigen gewerblich-industriell genutzten Gebäude im Untersuchungsgebiet sind teilweise gut und angemessen ausgenutzt, während andere Bereiche der räumlichen Lagequalität entsprechend eher untergenutzt sind. Insbesondere sind die großmaßstäblichen Strukturen der ehemaligen Industriearale an der Wrangelstraße heute überwiegend eher kleinteilig genutzt und bilden Entwicklungspotenzial.

Die Grundstücke des Gewerbehofs Hermann G. Schmid GmbH (Wrangelstraße 10), der Gummi-Busch GmbH (Wrangelstraße 17), der Lebenshilfe (Rügenstraße 5) oder die industrielle Nutzung durch die Transcoject GmbH (Rügenstraße 8) stellen hingegen gut funktionierende und schützenswerte Nutzungen dar, die durch weitere gewerbliche Nutzungen ergänzt werden können.

Für eine Entwicklung des Untersuchungsgebiets ist eine Fokussierung auf am Markt nachgefragte Nutzungen erforderlich, die sich neben einer Wohnnutzung realisieren lassen, ohne dass sich beide Nutzungsarten beeinträchtigen. Des Weiteren muss verhindert werden, dass innerhalb Neumünsters Konkurrenzen zu anderen Gewerbestandorten entstehen. Ergänzende gewerbliche Nutzungen sollen im Einklang mit den Interessen der Gesamtstadt stehen, weshalb im Zuge der Rahmenplanentwicklung, insbesondere in Expert*innengesprächen und im Beteiligungsverfahren, folgende Optionen für gewerbliche Nutzungen identifiziert wurden:

- Standorte der Kultur- und Kreativwirtschaft funktionieren an anderen Standorten. Auch wenn die historisch-industriellen Gebäudestrukturen an der Wrangelstraße einen ansprechenden Charme sowie räumliches Potenzial bieten, wird keine hohe Nachfrage in diesem Segment erwartet.
- Derzeit laufen Gespräche, in Neumünster einen Gewerbehof zu realisieren. Das Untersuchungsgebiet wäre für eine solche Nutzung potentiell geeignet.
- Grundsätzlich besteht auf Nachfrageseite bei Handwerksbetrieben insbesondere Interesse an kleinteiligem gewerblichem Eigentum.
- Der Standort Wrangelstraße birgt aufgrund seiner städtebaulichen Prägung und Nähe zur Innenstadt Potenzial für gewerbliche Nutzungen aus den Bereichen Verwaltung und Entwicklung. Es ist zu prüfen, ob neben Neuansiedlungen auch der Umzug einzelner Unternehmen aus Industriegebieten an den Standort Wrangelstraße realisierbar ist, um diese Nutzungen in einem städtebaulich attraktiveren urbanen Umfeld anzusiedeln und Grundstücke in Industriegebieten für neue Nutzungen freizugeben.
- An den Bahntrassen kann eine gewerbliche Nutzung als Lärmschutz für mögliche neue Wohngebäude fungieren.
- Neumünster benötigt aufgrund der Messe einen zusätzlichen Hotelstandort. Favorisiert wird ein Standort in der Innenstadt. Ob ein Hotel an der Wrangelstraße, insbesondere hinsichtlich der durch die Bahntrassen hervorgerufenen räumlichen Trennung zur Innenstadt realisierbar ist, wäre zu prüfen.
- Es ist zu prüfen, ob die teils großen historischen Maschinen, die noch in den ehemaligen Gewerbehallen bestehen, bei einer Weiterentwicklung des Gebäudes erhalten und integriert werden können.

Schlussfolgerungen für die Rahmenplanung

- Es können Bürostandorte für Verwaltung und Entwicklung entstehen, wenn durch Betriebsverlagerungen entsprechender Bedarf identifizierbar ist
- Es können kleinteilige gewerbliche Einheiten entstehen.
- Es sollen keine stadtinternen Konkurrenzen zu anderen Standorten geschaffen werden, die sich gegenseitig schwächen.

3

Rahmenplan Wrangelstraße

3.1 Potenziale und Ziele der Rahmenplanung

Das Untersuchungsgebiet verfügt aus gesamtstädtischer Perspektive über ein erhebliches Entwicklungspotenzial für Neumünster. Dieses liegt insbesondere in der Aktivierung untergenutzter Flächen, der Revitalisierung bestehender Gebäude- und Gewerbestrukturen sowie in der Ergänzung neuer Nutzungen unter Wahrung vorhandener Qualitäten.

Die vorhandene, räumlich differenzierte Nutzungsmischung bildet dabei eine tragfähige Grundlage für die zukünftige Entwicklung. Während nördlich der Schwale eine heterogene Mischung aus gewerblichen, sozialen und ergänzenden Nutzungen besteht, dominieren südlich der Schwale gewerbliche sowie soziale Strukturen. Wohnnutzungen prägen vor allem die Randbereiche im Südwesten.

Ergänzt wird diese Struktur durch einzelne frequenzerzeugende Nutzungen und Versorgungsangebote, die bereits heute zur Belebung des Gebiets beitragen.

Besondere Potenziale liegen in der Weiterentwicklung der bestehenden Nutzungsstruktur, der Aktivierung von Flächen für den Wohnungsbau sowie in der Qualifizierung der stadträumlichen Struktur. Darunter fallen auch eine stärkere Fassung und Aufwertung zentraler Straßenräume. Eine wichtige Rolle kommt zudem dem Grünzug entlang der Schwale zu, der als zusammenhängendes landschaftliches Element sowohl die räumliche Gliederung als auch die Aufenthaltsqualität des Gebiets prägt und künftig als verbindendes Rückgrat weiterentwickelt werden kann.

Gleichzeitig bestehen Defizite in der verkehrlichen Erschließung und der übergeordneten Vernetzung. Insbesondere die eingeschränkte Durchlässigkeit für den motorisierten Verkehr, qualitative Mängel in den Fuß- und Radwegeverbindungen sowie die begrenzte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr mindern derzeit die Erreichbarkeit und Integration des Gebiets. Auch fehlt bislang ein klar wahrnehmbarer und gestalteter Quartiersauftakt.

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Rahmenplanung das Ziel, das Untersuchungsgebiet als gemischt genutztes, gut vernetztes und städtebaulich qualifiziertes Quartier weiterzuentwickeln. Im Mittelpunkt stehen dabei:

- die Stärkung und Weiterentwicklung der bestehenden Nutzungsmischung,
- die gezielte Ergänzung von Wohnnutzungen in geeigneten Lagen,
- die Sicherung und Integration gewerblicher sowie sozialer Nutzungen,
- der Erhalt und die behutsame Weiterentwicklung der historischen Baustrukturen entlang der Wrangelstraße,
- die Verbesserung der inneren und äußeren Erschließung und Vernetzung,
- die Qualifizierung und stärkere Einbindung der Freiräume, insbesondere entlang der Schwale,
- sowie die Ausbildung einer klaren stadträumlichen Struktur und Identität.

Ergänzend sollen wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen – insbesondere kleinteilige Handwerks-, Büro- und Dienstleistungsangebote – das Nutzungsspektrum erweitern. Großflächiger Einzelhandel ist hingegen nicht vorgesehen. Die Entwicklung erfolgt unter Berücksichtigung gesamtstädtischer Zusammenhänge sowie bestehender Rahmenbedingungen, insbesondere im Hinblick auf Immissionen, Altlasten und mögliche Nutzungskonflikte.

Aufgrund des hohen Anteils privater Flächen ist die Umsetzung wesentlich von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer*innen abhängig, weshalb diese bereits frühzeitig in die Erarbeitung der Rahmenplanung einbezogen wurden. Die Rahmenplanung versteht sich dabei als flexibler Orientierungsrahmen, der die langfristige Entwicklung des Gebiets strukturiert und gleichzeitig Spielräume für zukünftige Anpassungen eröffnet.

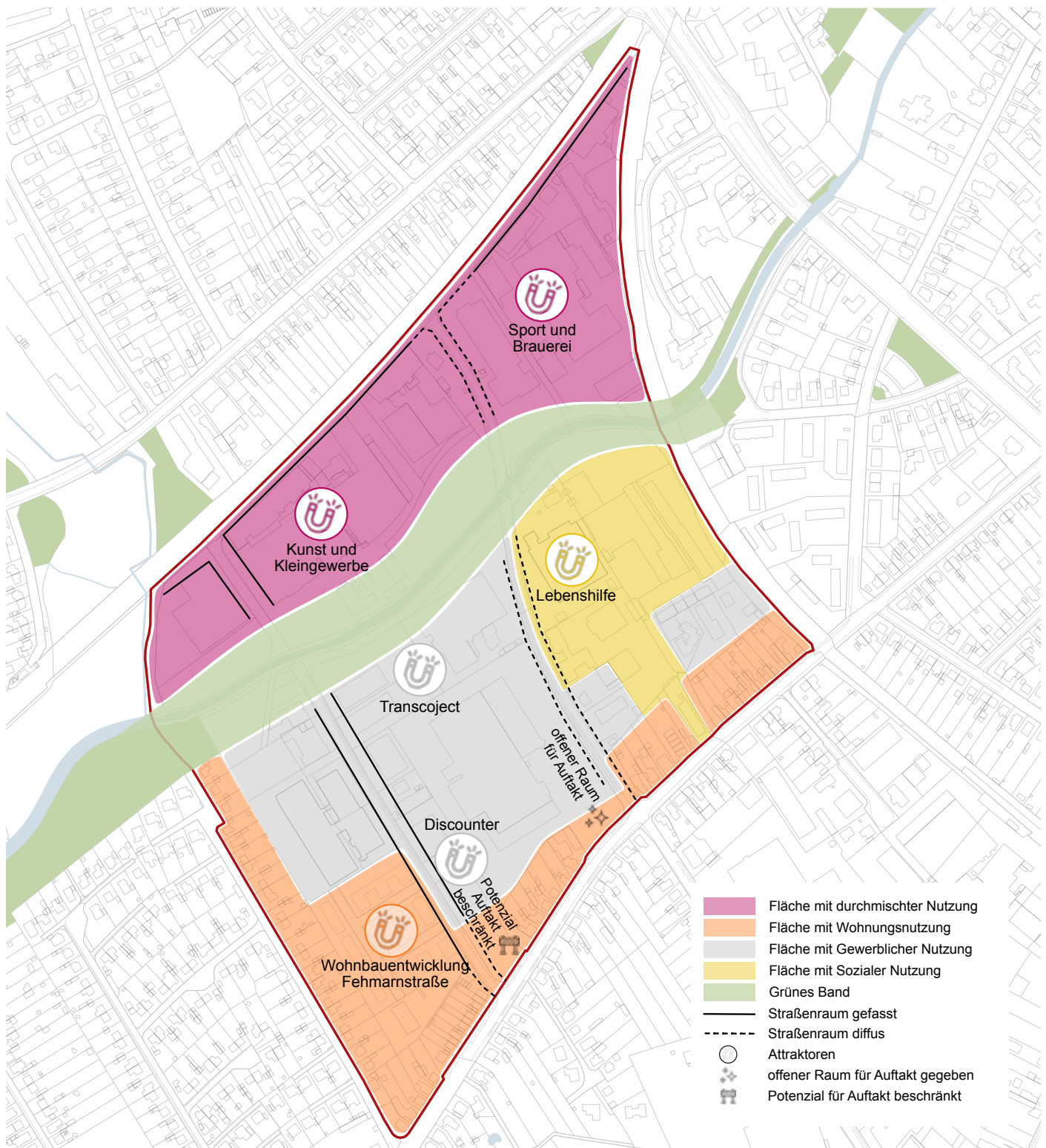


Abb. 3.1 – Kartierung Funktionen

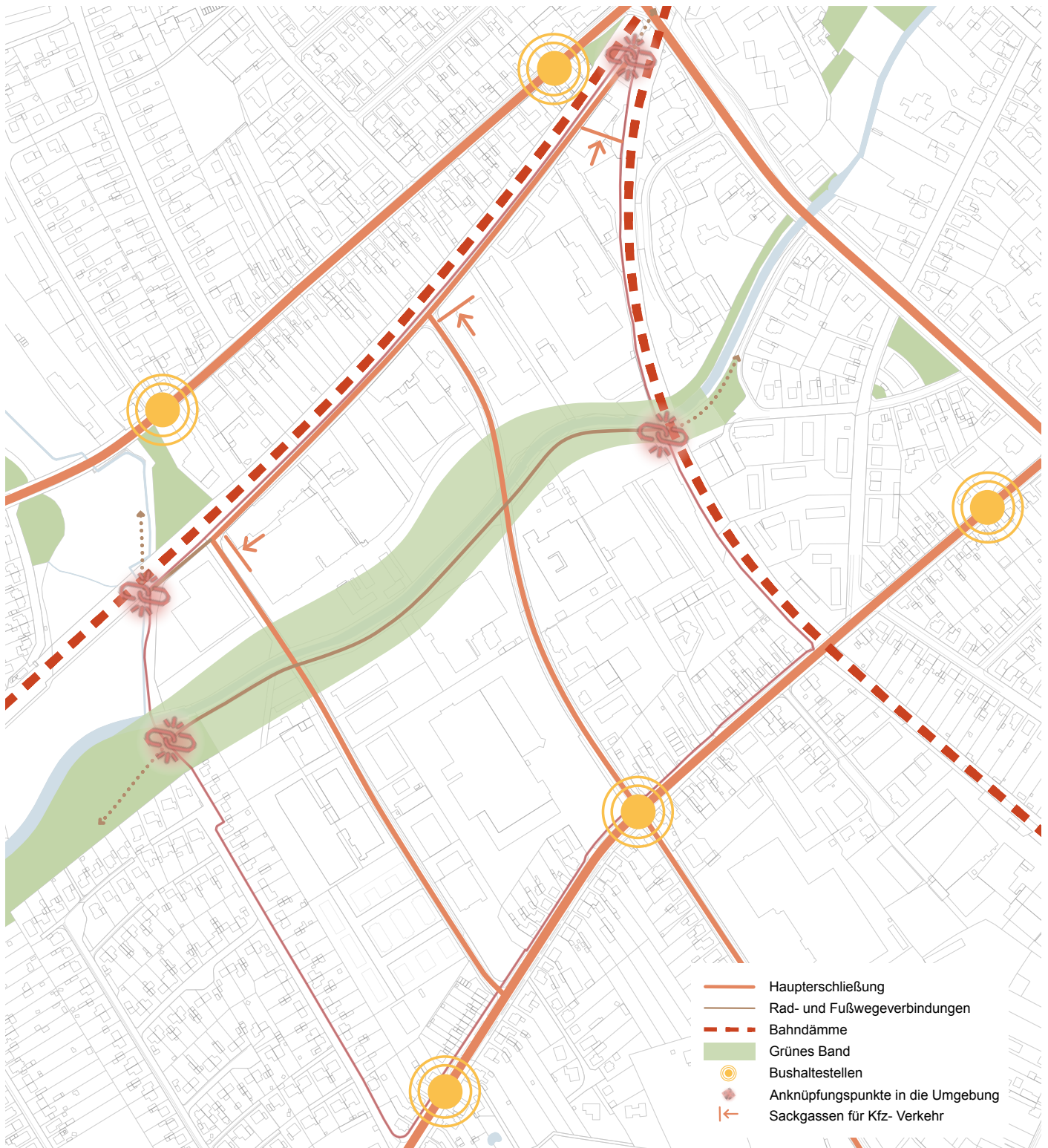


Abb. 3.2 – Kartierung Verknüpfungen

3.2 Leitbild

Mit dem Leitbild wird, basierend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse, eine übergeordnete räumliche und funktionale Entwicklungsperspektive für das Untersuchungsgebiet formuliert. Es bündelt die identifizierten Potenziale und Herausforderungen und überführt diese in eine grundlegende Zielvorstellung für die weitere Entwicklung.

Zentraler Ansatz ist eine klare funktionale Gliederung des Gebiets, die an die bestehenden Strukturen anknüpft und diese gezielt weiterentwickelt. Entsprechend den ermittelten Bedarfen und Zielsetzungen wird insbesondere die Wohnnutzung gestärkt und räumlich so verortet, dass Nutzungskonflikte mit gewerblichen Strukturen minimiert werden. Dies entspricht den bereits angestoßenen Entwicklungen im Bereich der Fehmarnstraße. Gleichzeitig werden bestehende gewerbliche und soziale Nutzungen in ihrer Funktion gesichert und in die zukünftige Entwicklung integriert.

Ein Schwerpunkt liegt zudem auf der Verbesserung der inneren und äußeren Vernetzung. Bestehende Verbindungen werden gestärkt und durch neue Wegeverbindungen ergänzt, um die Durchlässigkeit des Gebiets zu erhöhen und die Anbindung an angrenzende Stadträume zu verbessern. Die Haupteerschließung des Untersuchungsgebiets erfolgt weiterhin über Rügen- und Fehmarnstraße. Ergänzend ist vorgesehen, beide Straßen miteinander zu verknüpfen, um die innere Erschließung zu verbessern und zusätzliche Querverbindungen zu schaffen. Die verkehrliche Struktur wird damit so weiterentwickelt, dass eine klare funktionale Gliederung unterstützt wird.

Ergänzend werden die Freiräume entlang der Schwale qualifiziert, erweitert und stärker öffentlich zugänglich gemacht. Damit übernimmt der Grünzug eine wichtige Funktion für die innere Erschließung und räumliche Verbindung des Gebiets und trägt gleichzeitig zur Aufwertung der Wohn- und Aufenthaltsqualität bei. Durch die gezielte Verknüpfung mit bestehenden und geplanten Nutzungen – insbesondere entlang der Wrangelstraße – sollen neue funktionale und räumliche Bezüge zwischen Freiraum und Bebauung hergestellt werden.

Das Leitbild bildet damit ein robustes Grundgerüst für die weitere Entwicklung und eröffnet gleichzeitig Spielräume für eine schrittweise Umsetzung.



Abb. 3.3 – schematisches Leitbild

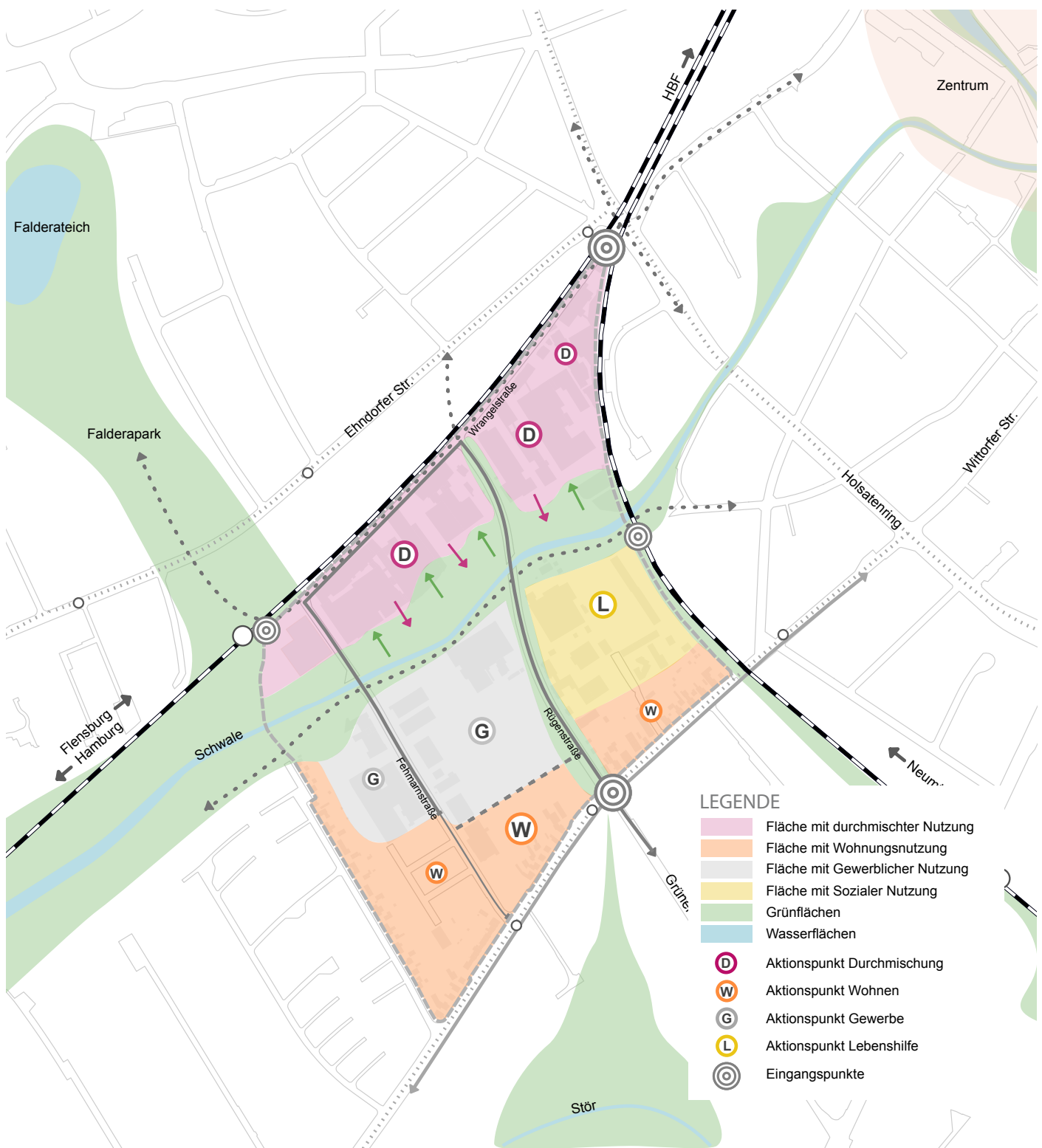


Abb. 3.4 – übergeordnetes Leitbild

3.3 Rahmenplanung

Zur Konkretisierung des Leitbilds wird das Untersuchungsgebiet in zwei Teilbereiche gegliedert: den nördlich der Schwale gelegenen, historisch geprägten Bereich sowie den südlichen, überwiegend durch eine gewerbliche Bebauung aus den 1970er Jahren geprägten Teil. Die Trennung erfolgt entlang des Schwale-Grünzugs.

Ziel für den **nördlichen Teilbereich** ist die Stärkung des gemischt genutzten Quartiers entlang der Wrangelstraße unter Erhalt der historischen Bausubstanz. Insgesamt werden drei Entwicklungsflächen vorgesehen: eine entlang der Wrangelstraße für eine gemischte Nutzung sowie zwei weitere im rückwärtigen Bereich mit engen räumlichen Bezügen zum Grünzug. Letztere haben den nötigen Abstand zu den Bahntrassen und bieten sich daher für ergänzenden Wohnungsbau an, durch den eine zusätzliche Belebung des Quartiers erreicht werden kann.

Ob im östlichen Bereich der Wrangelstraße nahe dem Holsatenring ebenfalls Wohnnutzungen realisiert werden können, ist im weiteren Verfahren vertiefend zu prüfen und gutachterlich zu unterlegen. Aufgrund der Lage zwischen den zusammenlaufenden Bahnlinien ist hier von einer erhöhten Immissionsbelastung auszugehen.

Die Belebung des Quartiers kann zudem durch die gezielte Ansiedlung öffentlichkeitswirksamer Nutzungen unterstützt werden. Hierfür sind im Nordwesten sowie im Südosten entsprechende Baukörper vorgesehen, die den jeweiligen Quartiersauftakt stärken.

Die Entwicklung bleibt bewusst flexibel, um auf zukünftige Anforderungen reagieren zu können.

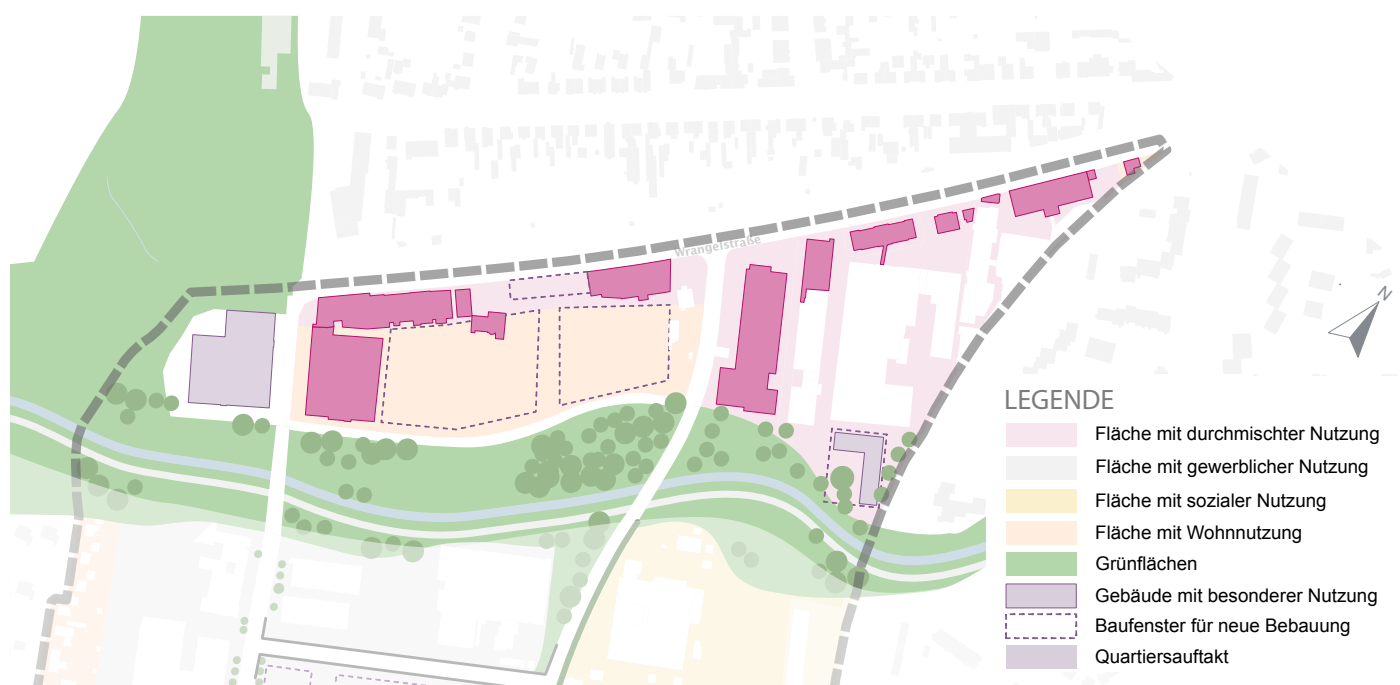


Abb. 3.5 – Rahmenplan Nord

Für den **südlichen Teilbereich** formuliert die Rahmenplanung zwei Entwicklungsoptionen. Vorrangig soll die bereits begonnene Wohnbauentwicklung parallel zur Lindenstraße fortgeführt werden, um eine klare funktionale Trennung zwischen emittierendem Gewerbe und schutzbedürftigen Wohnnutzungen zu gewährleisten. Sollte diese Entwicklungsperspektive nicht realisierbar

sein, ist alternativ eine Nutzung durch nicht störendes Gewerbe im Übergang zu den bestehenden Wohngebäuden denkbar.

Die Lebenshilfe verbleibt an ihrem bestehenden Standort und kann als etablierte Akteurin weiterhin wichtige Impulse für die Quartiersentwicklung setzen.



Abb. 3.6 – Rahmenplan Süd, Variante 1



Abb. 3.7 – Rahmenplan Süd, Variante 2

In beiden Varianten ist eine neue Querverbindung zwischen Fehmarn- und Rügenstraße vorgesehen sowie eine Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrsführungen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs. Der Liefer- und gewerbliche Verkehr soll dabei vorrangig über die Rügenstraße geführt werden. Die Fehmarnstraße wird im südlichen Teil hingegen verkehrlich beruhigt, um die angrenzenden Wohnbereiche zu entlasten. Ein besonderer Fokus liegt auf der Ausbildung klarer Straßenräume, insbesondere entlang der Rügenstraße, sowie auf der Schaffung eines prägnanten Quartierseingangs (s. Unterkapitel „Fokusbereiche“).

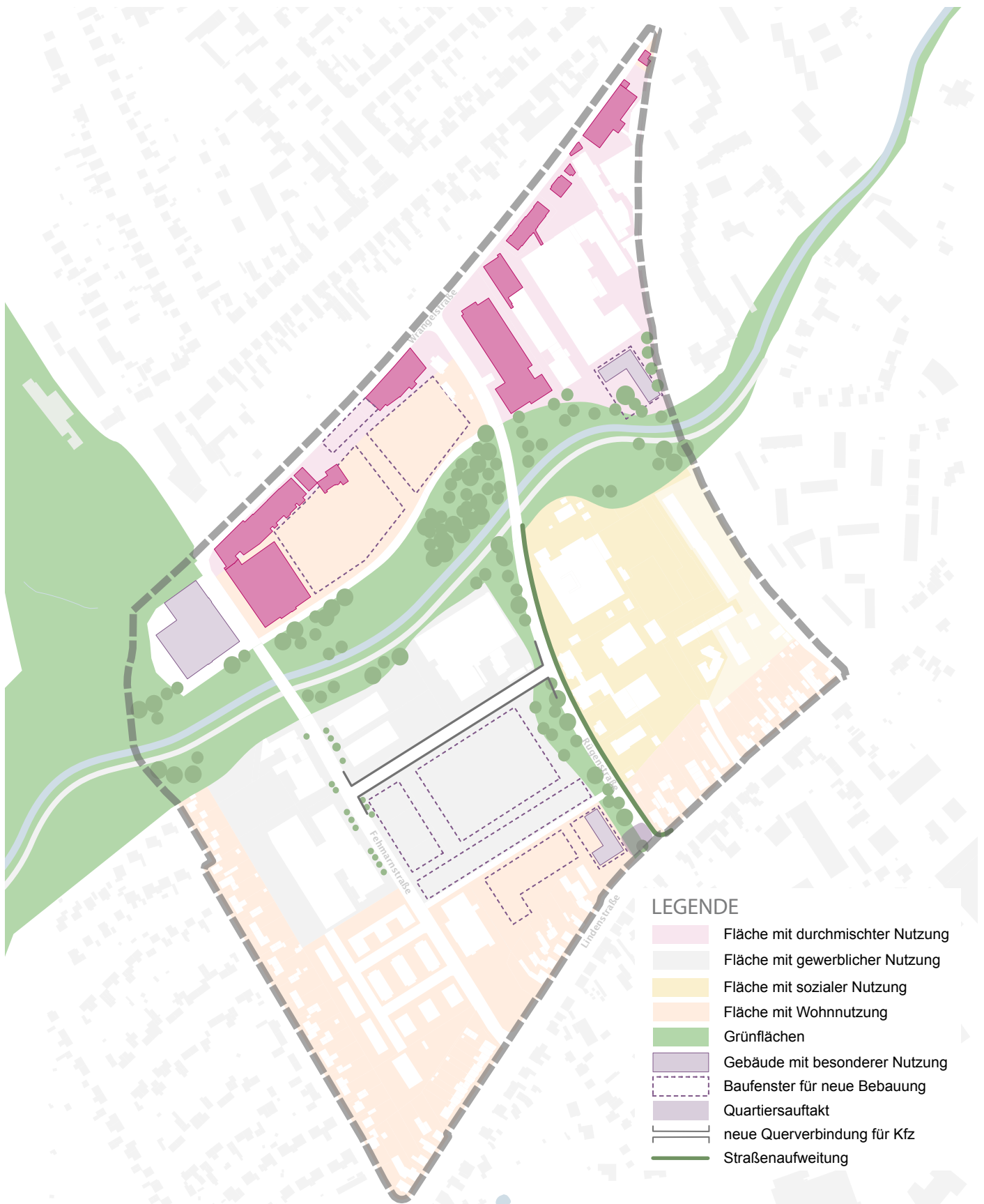


Abb. 3.8 – Rahmenplan gesamt (im Süden in der Vorzugsvariante 1)

Beispielhafter städtebaulicher Entwurf

Die im Rahmenplan formulierten und visualisierten Zielvorstellungen sowie vorgesehenen Planungsansätze wurden in einen beispielhaften städtebaulichen Entwurf überführt. Auf diese Weise wurde überprüft, welche städtebauliche Dichte und Struktur im Untersuchungsgebiet verträglich und umsetzbar sind. Dabei wurden zentrale städtebauliche Kennwerte wie die Grundflächenzahl, die Gebäudehöhen sowie die Anordnung von Baukörpern und Typologien systematisch untersucht. Der städtebauliche Entwurf ist nicht bindend und soll vielmehr die Aussagen des Rahmenplans plausibilisieren und in eine gestalterische Form bringen, die das Verständnis und die Nachvollziehbarkeit der planerischen Ziele ermöglicht.

Grundsätzlich wird angestrebt, zum Grünzug entlang der Schwale eine klare räumliche Kante auszubilden, um eine eindeutige Fassung des Freiraums zu gewährleisten. Aufgrund der Immissionen durch den nördlich verlaufenden Bahndamm wird es als sinnvoll erachtet, entlang der Wrangelstraße eine weitgehend geschlossene Bauweise vorzusehen und zu erhalten, um südlich davon lärmabgewandte und ruhige Wohnlagen zu ermöglichen. In diesem Bereich entlang der Schwale ist vorrangig Geschosswohnungsbau vorgesehen. Im Übergang zu den bestehenden Wohnstrukturen an

der Lindenstraße sind dagegen, entsprechend der umliegenden Bebauung, auch kleinteiligere Wohnformen wie Reihen- und Stadthäuser denkbar. Entlang der Lindenstraße besteht darüber hinaus die Möglichkeit, ergänzende Wohnbebauung zu entwickeln und vorhandene Baulücken zu schließen.

Südlich des Standorts Transcoject sollen gewerbliche Nutzungen das vorhandene Angebot ausbauen. Hierfür wird eine Mischung aus kleineren und größeren Baukörpern vorgeschlagen, um ein differenziertes Flächenangebot zu ermöglichen. Gegenüber den südlich angrenzenden Wohnnutzungen sollen die Gewerbebauten möglichst abschirmende, geschlossene Fassaden ausbilden und sich mit ihren emittierenden Nutzungen vom Wohnen abwenden. Zudem wird vorgeschlagen, in diesem Bereich vorwiegend nicht störendes Gewerbe anzusiedeln.

Die im Entwurf dargestellten Baukörper sind nicht als verbindliche städtebauliche Setzungen zu verstehen. Vielmehr handelt es sich um exemplarische Vorschläge, die auf Grundlage der vorangegangenen Analysen und Gutachten entwickelt wurden und eine mögliche städtebauliche Umsetzung aufzeigen. Sie verdeutlichen, wie sich die formulierten Ziele der Rahmenplanung in eine räumlich schlüssige und kontextverträgliche Struktur übersetzen lassen.



Abb. 3.9 – Beispielhafter städtebaulicher Entwurf in der Axonometrie



Abb. 3.10 – Beispielhafter städtebaulicher Entwurf

Fokusbereiche

Die Rahmenplanung wird durch die vertiefende Betrachtung ausgewählter Teilräume ergänzt. Diese konkretisieren die verkehrliche und räumliche Situation im Quartier.

Auftakt Rügenstraße

Im Bestand fehlt derzeit ein klar definierter und gut wahrnehmbarer Quartierseingang. Ein maßgebliches Ziel der Rahmenplanung ist es daher, einen qualitativ gestalteten Auftaktpunkt zu entwickeln, der als Ankunftsort dient und eine klare Orientierung sowie Adressbildung für das Gebiet schafft. Als geeigneter Möglichkeitsraum wurde die derzeit ungenutzte Freifläche vor dem ehemaligen toom-Markt identifiziert.

Zur räumlichen Fassung des Bereichs ist die Errichtung eines Gebäudekörpers vorgesehen. Für das Erdgeschoss werden publikumsorientierte Nutzungen wie ein Kiosk, ein Café oder kleinteilige Ladenflächen vorgeschlagen, die zur Belebung des Ortes beitragen und zusätzliche Besucherströme in das Quartier lenken. In den weiteren Erdgeschossflächen sowie in den Obergeschossen sind ergänzend Dienstleistungen, insbesondere medizinische Angebote, sowie ggf. weitere gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Dies greift unter anderem Hinweise aus der Beteiligung auf, in denen ein Defizit an medizinischer Infrastruktur im Gebiet benannt wurde. Ergänzend sind in den oberen Geschossen auch Wohnnutzungen denkbar.

Der vorgelagerte Freiraum soll durch Rasenflächen, Hochbeete sowie Baum- und Strauchpflanzungen gegliedert und qualifiziert werden.



Abb. 3.11 – Auftakt Rügenstraße

Fahrradabstellanlagen unterstützen die Förderung des Radverkehrs, während Sitzgelegenheiten und potenzielle Flächen für Außengastronomie zum Aufenthalt einladen. Ergänzend ist eine temporäre Nutzung durch Marktstände oder mobile Angebote, etwa Foodtrucks, denkbar. Dies stärkt die soziale Interaktion und trägt zur Entwicklung eines identitätsstiftenden Quartiersortes bei. Spielangebote machen den Ort auch für Familien mit kleinen Kindern interessant und können zusätzlich zur Attraktivität beitragen und die Aufenthaltsdauer erhöhen.

Fehmarnstraße Nord

Der Straßenraum im nördlichen Abschnitt der Fehmarnstraße ist derzeit stark versiegelt und funktional auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Neben der Fahrbahn prägen vor allem quer angeordnete Stellplätze das Erscheinungsbild. Zwischen dem ehemaligen Möbelmarkt Poco und dem nördlich angrenzenden Bahndamm verläuft ein Fuß- und Radweg, der an die Unterführung in

Richtung Faldera anschließt und eine Verbindung in die Schwaleniederung herstellt. Trotz begleitender Begrünung ist die Wegeführung derzeit nur eingeschränkt wahrnehmbar und gestalterisch wenig ausgeprägt.

Im Rahmen der Planung wird daher vorgeschlagen, diesen Bereich funktional und gestalterisch aufzuwerten und dabei klarer zu gliedern. Vorgesehen ist die Herstellung beidseitiger Gehwege, die eine bessere Verknüpfung zwischen Wrangelstraße und dem nördlich verlaufenden Geh- und Radweg ermöglichen. Gleichzeitig sollen bislang für den ruhenden Verkehr genutzte Flächen reduziert und zugunsten von Grünflächen und Baumpflanzungen umgestaltet werden. Dadurch wird der Straßenraum aufgewertet und stärker an die angrenzenden Grünstrukturen entlang des Bahndamms angebunden. Ergänzend sollen Sitzmöglichkeiten in die Grünflächen integriert werden, um den bislang rein funktionalen Transitraum auch als Aufenthaltsbereich nutzbar zu machen.

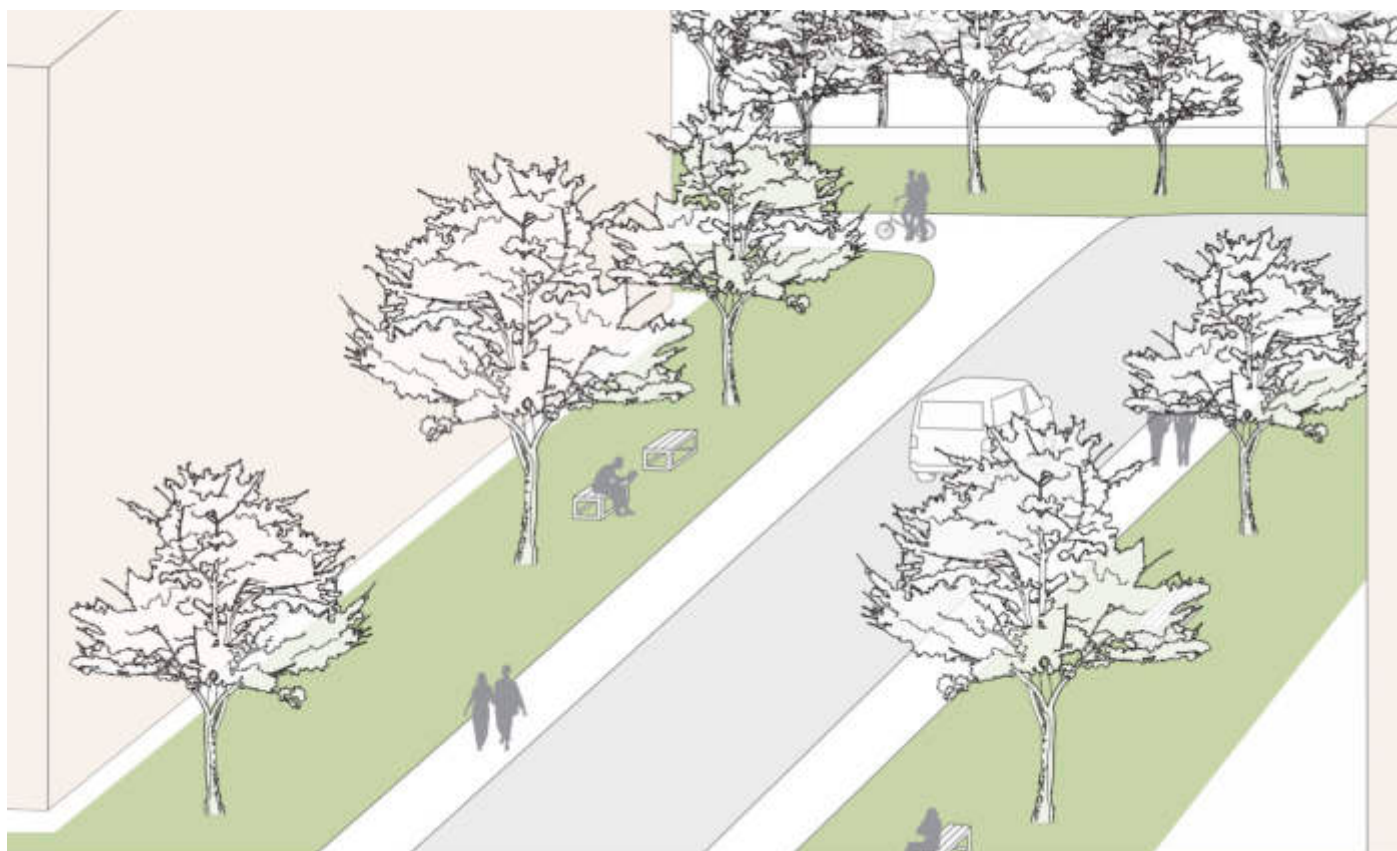


Abb. 3.12 – Fehmarnstraße Nord

Straßenräume

Die Straßenräume im Untersuchungsgebiet sind derzeit überwiegend auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und weisen nur eine geringe Aufenthaltsqualität auf. Ziel der Rahmenplanung ist es daher, den Fuß- und Radverkehr zu stärken und die Straßenräume gestalterisch sowie funktional aufzuwerten.

Ein Schwerpunkt liegt auf der Rügenstraße, insbesondere im Abschnitt südlich der Schwale. Hier ist eine Aufweitung des Straßenraums vorgesehen, um ausreichend dimensionierte Gehwege sowie zusätzliche Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Beidseitig sollen Grünstreifen angeordnet werden, die abschnittsweise durch Parkbuchten unterbrochen werden können. Letztere können dabei so ausgestaltet werden, dass ein LKW-Parken unterbunden wird. Westlich der Fahrbahn ist ein zusätzlicher Grünstreifen mit integriertem Gehweg vorgesehen. Bestehende Baumstandorte sollen erhalten und durch weitere Pflanzungen ergänzt werden. Die Fahrbahnbreite bleibt grundsätzlich erhalten, um den Begegnungsverkehr weiterhin zu ermöglichen; der Radverkehr wird weiterhin auf der Fahrbahn geführt.

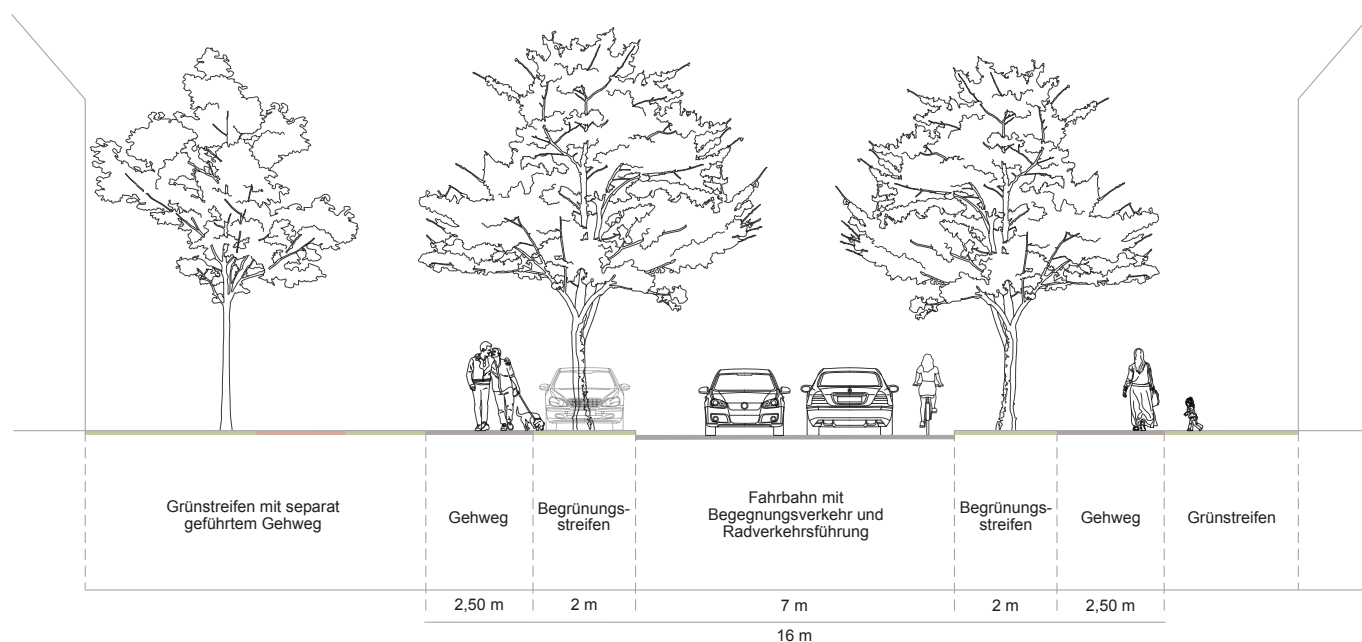


Abb. 3.13 – Schnitt Rügenstraße

Der südliche Abschnitt der Fehmarnstraße wird künftig durch Wohnnutzungen geprägt sein und entsprechend umgestaltet. Ziel ist eine Verkehrsberuhigung durch Reduzierung der Fahrbahnbreite, ergänzende Pflanzinseln sowie angepasste Geschwindigkeiten. Die Gehwege sollen beidseitig verbreitert werden, während der Radverkehr weiterhin auf der Fahrbahn geführt wird. Für den Lkw-Verkehr ist in diesem Abschnitt künftig keine Durchfahrt mehr vorgesehen; dieser soll über neue Querverbindungen auf die Rügenstraße geführt werden. Eine klare räumliche Differenzierung zum nördlichen Abschnitt ist im weiteren Verfahren zu prüfen.

Im nördlichen, gewerblich geprägten Abschnitt der Fehmarnstraße bleibt der Straßenraum grundsätzlich in seiner derzeitigen Gestaltung erhalten. Die für gewerbliche Nutzungen erforderlichen Vorzonen sowie die bestehende Fahrbahnbreite mit der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn bleiben bestehen. Ergänzend sollen jedoch beidseitige Gehwege ausgebaut und durch Baumpflanzungen gestalterisch aufgewertet werden.

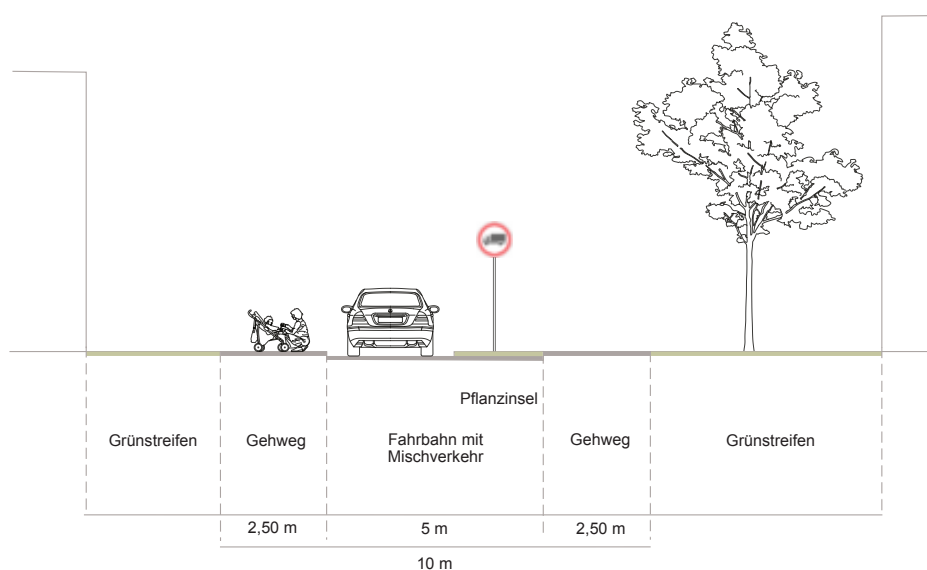


Abb. 3.14 – Schnitt Fehmarnstraße Süd

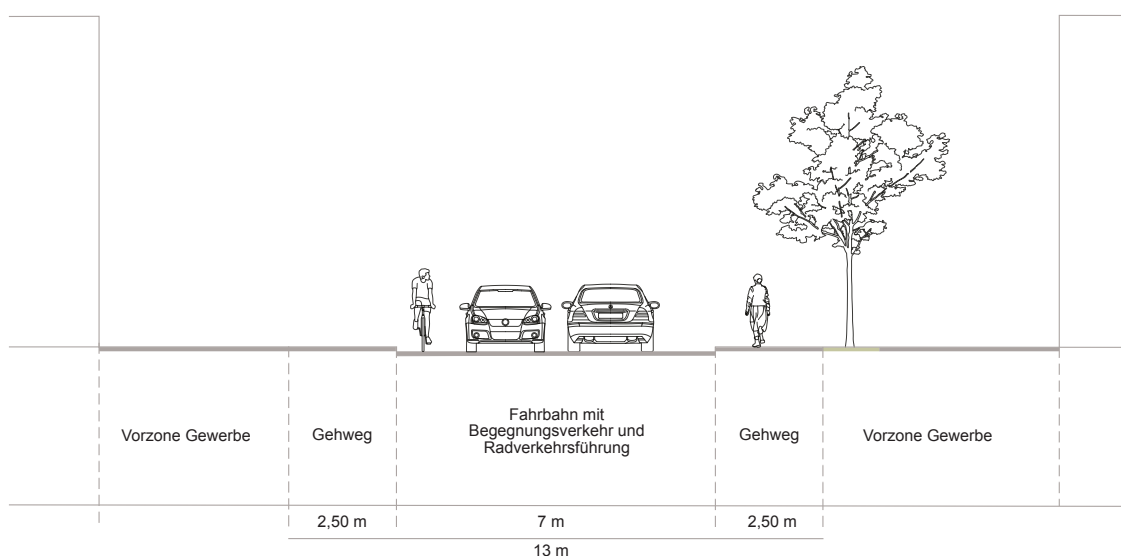


Abb. 3.15 – Schnitt Fehmarnstraße Nord

Auch der Straßenraum der Wrangelstraße ist aufgrund der angrenzenden Bebauung und des nördlich verlaufenden Bahndamms räumlich eingeschränkt. Dennoch soll auch hier der Fuß- und Radverkehr gestärkt werden. Das bestehende Natursteinpflaster auf der Fahrbahn ist aus gestalterischen Gründen erhaltenswert, aber mit dem Rad unattraktiv zu befahren. Aufgrund der großen Bedeutung als Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr wird vorgeschlagen, die Fahrbahn geringfügig zu reduzieren, um Raum für einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu schaffen, der eine sichere Nutzung für beide Verkehrsarten ermöglicht.

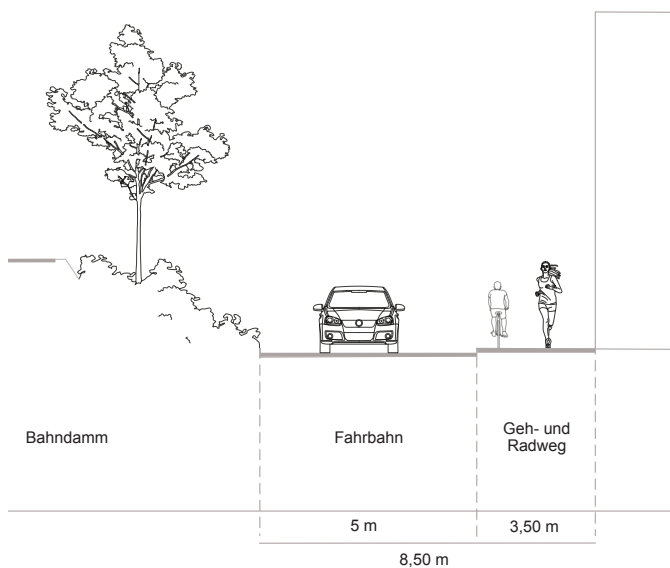


Abb. 3.16 – Schnitt Wrangelstraße

3.4 Initialmaßnahmen / Umsetzungsempfehlungen

Die vorliegende Rahmenplanung zeigt Entwicklungsperspektiven für das Untersuchungsgebiet auf und formuliert Leitlinien für dessen zukünftige Gestaltung. Zur schrittweisen Umsetzung dieser Zielsetzungen wurden konkrete Maßnahmen identifiziert, die als Orientierungsrahmen für die weiteren Planungsschritte dienen.

Die Maßnahmen umfassen sowohl planerische und organisatorische Aufgaben als auch räumliche und gestalterische Verbesserungen im Gebiet. Sie beziehen sich sowohl auf öffentliche als auch private Akteur*innen. Zu den Maßnahmen zählen unter anderem die Schaffung planungsrechtlicher Voraussetzungen, die vertiefte Klärung fachlicher Rahmenbedingungen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und Wegeinfrastruktur sowie der öffentlichen Räume. Ergänzend kommt der Aufwertung von Grün- und Freiräumen und der Qualifizierung von Eingangs- und Übergangssituationen eine wichtige Rolle zu.

Da der größte Teil des Grundeigentums in privater Hand ist, liegt ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Umsetzung in der engen Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Akteur*innen und privaten Eigentümer*innen. Viele Entwicklungsschritte können nur im kooperativen Prozess realisiert werden. Die Maßnahmenübersicht dient daher zugleich als Grundlage für weitere Abstimmungen, Priorisierungen und Entwicklung konkreter Umsetzungsstrategien.

Die nachfolgende Tabelle fasst die zentralen Maßnahmen zusammen und ordnet sie nach Zielsetzung, Zuständigkeit und Priorität.

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Zielsetzung	Trägerschaft	Priorität
Maßnahmen der Vorbereitung - öffentlich				
M1	Benennung und Kommunikation einer zentralen Ansprechperson bzw. Anlaufstelle für Eigentümer*innen; kontinuierlicher Dialog mit den Eigentümer*innen	Koordination der Gebietsentwicklung sowie Bündelung von Interessen und Aktivitäten	Öffentlich	Hoch
M2	Prüfung der Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln	Unterstützung der Umsetzung durch Einwerbung von Fördermitteln	Öffentlich	Hoch
M3	Analyse des Fuß- und Radwegenetzes sowie Entwicklung eines Konzepts zur Verbesserung von Verbindungen und Aufenthaltsqualität (z. B. Wrangelstraße / Schwale)	Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gebiets und zu angrenzenden Räumen	Öffentlich	Mittel
Maßnahmen der Vorbereitung - privat (teilweise mit öffentlich)				
M4	Schaffung planungsrechtlicher Voraussetzungen für die angestrebte Entwicklung	Sicherung der rechtlichen Grundlage für neue Nutzungen und bauliche Entwicklungen	Öffentlich	Hoch
M5	Vertiefende Untersuchung der Altlastensituation (insb. im Bereich Wrangelstraße) sowie Durchführung erforderlicher Fachgutachten zur Nutzungsverträglichkeit	Klärung der Umweltbedingungen und Entwicklungsvoraussetzungen für die entsprechende Nutzung	Privat	Hoch
M6	Prüfung und Konkretisierung möglicher Nutzungsoptionen für die Eingangssituation an der Rügenstraße	Stärkung der stadträumlichen Eingangssituation und Aktivierung von Potenzialflächen	Öffentlich / Privat	Mittel

Nr.	Beschreibung der Maßnahme	Zielsetzung	Trägerschaft	Priorität
Maßnahmen der Umsetzung - öffentlich				
M7	Umgestaltung der Rügenstraße (u. a. Reduzierung auf je eine Fahrspur pro Richtung, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, Ausbau barrierearmer Gehwege, Integration von Grünflächen, ggf. Reduzierung von Stellplätzen, ggf. Tempo 30)	Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung	Öffentlich	Mittel
M8	Umgestaltung der Wrangelstraße (barrierefreier Ausbau, Einrichtung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs bei Erhalt des Kopfsteinpflasters)	Verbesserung der Barrierefreiheit sowie der Fuß- und Radverkehrsführung	Öffentlich	Hoch
M9	Aufwertung der Eingangssituation Hansa- / Holsatenring (Verbesserung der Querung Schleusberg–Wrangelstraße, gestalterische Qualifizierung des öffentlichen Raums)	Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt und Stärkung der stadträumlichen Präsenz	Öffentlich	Mittel
M10	Aufwertung der Unterführung Richtung Faldera (Gestaltung, Beleuchtung, Erhöhung der Sicherheit, klare Wegeführung, städtebauliche Einbindung)	Verbesserung von Sicherheit, Orientierung und Attraktivität der Verbindung	Öffentlich	Mittel
M11	Entwicklung einer Gesamtkonzeption für den Schwale-Grünzug sowie Abstimmung mit privaten Eigentümer*innen / Investor*innen	Sicherung einer durchgängigen Gestaltung und funktionalen sowie ökologischen Aufwertung des Grünzugs	Öffentlich / Privat	Mittel
M12	Schaffung von Aufenthaltsqualitäten im Plangebiet (z.B. Verweilmöglichkeiten, kleinere Aufenthaltsbereiche)	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums	Öffentlich	Mittel
Maßnahmen der Umsetzung - privat (teilweise mit öffentlich)				
M13	Prüfung und Umsetzung von Interimsnutzungen auf ungenutzten Flächen (z. B. Parkplatz Toom)	Temporäre Aktivierung von Flächen und Belebung des Gebiets	Öffentlich / Privat	Mittel

Planrecht

Ein wesentliches Ziel der Rahmenplanung ist die Realisierung von rund 400 Wohneinheiten, für die gemäß aktueller Wohnungsmarktkonzept ein entsprechendes Nachfragepotenzial besteht. Ergänzend ergeben sich Entwicklungsmöglichkeiten für gewerbliche Nutzungen auf mehreren Grundstücken. Ein Großteil dieser Entwicklungen ist auf Grundlage des derzeit geltenden Planrechts jedoch nicht umsetzbar. Vor diesem Hintergrund wird insbesondere für die Flächen nördlich der Schwale die Schaffung neuen Planrechts empfohlen, da hier ein zentraler Entwicklungsschwerpunkt liegt. Der bereits gemischt genutzte Bereich kann durch ergänzenden Wohnungsbau weiter qualifiziert und in seiner funktionalen Mischung gestärkt werden, ohne dabei erhebliche Nutzungskonflikte mit bestehenden Strukturen zu erwarten.

Im Sinne einer integrierten Gesamtentwicklung wird angestrebt, diesen Bereich im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens zu bearbeiten. Die konkrete Abgrenzung eines möglichen Geltungsbereichs ist im weiteren Verfahren zu definieren. Dabei ist zu prüfen, in welchen Teilbereichen – auch auf Grundlage vertiefender Fachgutachten – konkrete Entwicklungspotenziale bestehen und ob hierfür neues Planrecht erforderlich ist. In diesem Zusammenhang ist auch die Einbindung und Sicherung der Uferbereiche der Schwale zu prüfen.

Auch für die Flächen südlich der Schwale werden im Rahmenplan Entwicklungsperspektiven aufgezeigt, deren Umsetzung gegebenenfalls eine Anpassung des Planrechts erfordert. Für den zentralen Bereich werden zwei alternative Nutzungsoptionen formuliert, deren konkrete Ausgestaltung im weiteren Verfahren abzustimmen ist. Aufgrund der Flächengröße und der bestehenden Rahmenbedingungen ist hier von einer mittel- bis langfristigen Entwicklung auszugehen. Mit Vorliegen konkreter Nutzungskonzepte ist zu prüfen, in welchem Umfang eine Planrechtschaffung erforderlich wird.

Für die geplante Wohnbebauung an der Fehmarnstraße wurde bereits im Jahr 2024 der Bebauungsplan Nr. 181 aufgestellt, dessen Inhalte in die Rahmenplanung integriert wurden. In diesem Bereich besteht daher derzeit kein weiterer Bedarf zur Schaffung neuen Planrechts. Darüber hinaus bestehen im Untersuchungsgebiet mehrere Nutzungen, die bereits heute eine wichtige Funktion für das Quartier übernehmen und im Zuge der weiteren Entwicklung gestärkt werden sollen. Hierzu zählen insbesondere das Unternehmen Transcoject, die bestehenden Wohnnutzungen entlang der Lindenstraße und Helmoldstraße sowie die Lebenshilfe. Diese gewerblichen und sozialen Einrichtungen sollen als etablierte Akteur*innen weiterhin zur positiven Entwicklung des Quartiers beitragen. Nach aktueller Einschätzung können diese Nutzungen auf Grundlage des geltenden Flächennutzungsplans gesichert und weiterentwickelt werden, sodass hier derzeit kein zusätzlicher Planrechtsbedarf besteht.

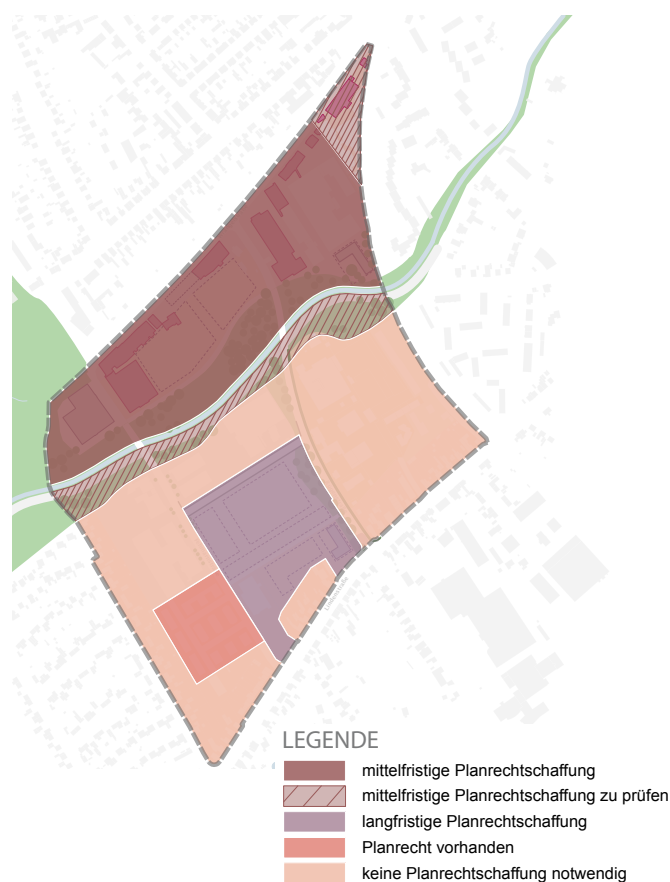


Abb. 3.17 – Kartierung Planrechtschaffung

4

Fazit und Ausblick

Die vorliegende Rahmenplanung wurde mit dem Ziel erarbeitet, für das Untersuchungsgebiet an der Wrangelstraße eine langfristige städtebauliche Entwicklungsperspektive zu formulieren, die den bestehenden räumlichen und funktionalen Rahmenbedingungen sowie den identifizierten Potenzialen des Standorts gerecht wird. Im Rahmen des Planungsprozesses wurden die strukturellen, funktionalen, städtebaulichen und freiraumbezogenen Ausgangsbedingungen analysiert und Entwicklungsmöglichkeiten gemeinsam mit den Grundeigentümer*innen erörtert. Mit dem vorliegenden Bericht und dem entwickelten Rahmenplan liegt somit eine fundierte Grundlage für die weitere Entwicklung des Gebiets vor.

Für das Untersuchungsgebiet wird eine Weiterentwicklung zu einem gemischt genutzten Quartier angestrebt, das Wohnen, gewerbliche Nutzungen sowie soziale und freiraumbezogene Qualitäten miteinander verbindet. Der Standort weist bereits heute eine vielfältige Nutzungsstruktur und identitätsstiftende Bestandsstrukturen auf, schöpft seine Potenziale jedoch aufgrund untergenutzter Flächen, funktionaler Defizite in der Erschließung sowie gestalterischer Mängel bislang nur eingeschränkt aus.

Insbesondere die geringe Durchlässigkeit und die unzureichende Anbindung an angrenzende Stadträume stellen zentrale Herausforderungen dar.

Vor diesem Hintergrund formuliert die Rahmenplanung ein räumlich-funktionales Grundgerüst für die zukünftige Entwicklung. Dieses umfasst eine klare Nutzungszonierung mit einer gezielten Stärkung der Wohnnutzung, einer Sicherung und Weiterentwicklung bestehender gewerblicher und sozialer Nutzungen sowie einer Qualifizierung der Freiräume entlang der Schwale als zentrales landschaftliches und verbindendes Element. Ergänzend werden Maßnahmen zur Verbesserung der Erschließung und zur Aufwertung der öffentlichen Räume definiert.

Mit den aufgezeigten Entwicklungsperspektiven kann sich das Untersuchungsgebiet nach einer längeren Phase unterdurchschnittlicher Ausnutzung schrittweise zu einem belebten, attraktiven und gemischt genutzten Quartier entwickeln. Voraussetzung hierfür ist eine enge Abstimmung und Kooperation zwischen öffentlichen und privaten Akteur*innen.

Dabei ist sicherzustellen, dass die angestrebten Nutzungen keine Konkurrenz zu bestehenden Zentren (Innenstadt, Wittorf) oder Gewerbestandorten erzeugen, sondern ein eigenständiges, standortgerechtes Profil entwickeln. Ziel ist es, das einst so intensiv genutzte Quartier langfristig als lebendigen und integrierten Bestandteil der Stadt Neumünster zu stärken.

Die Umsetzung der formulierten Entwicklungsziele erfolgt schrittweise und erfordert in Teilen die Anpassung bzw. Neuaufstellung planungsrechtlicher Grundlagen, insbesondere für die Flächen nördlich der Schwale. Gleichzeitig bestehen Bereiche, in denen Entwicklungen auf Grundlage des bestehenden Planrechts umgesetzt werden können. Insgesamt handelt es sich um ein Bündel einzelner Maßnahmen, die teilweise unabhängig voneinander realisiert werden können und sowohl planungsrechtliche Instrumente als auch kooperative Ansätze erfordern.

Ein zentraler Erfolgsfaktor für die Umsetzung ist die enge Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteur*innen. Die durchgeführten Analysen, Gutachten und Gespräche mit Eigentümer*innen zeigen, dass sowohl eine städtebauliche Verdichtung im Bereich des Wohnens als auch ergänzende gewerbliche Entwicklungen auf eine entsprechende Marktnachfrage stoßen können. Zudem haben mehrere Eigentümer*innen grundsätzliches Interesse an einer Mitwirkung bei der Umsetzung der formulierten Entwicklungsziele signalisiert. Darauf aufbauend gilt es, tragfähige Kooperationsstrukturen zu etablieren.

Für die weitere Umsetzung sind insbesondere die Schaffung planungsrechtlicher Voraussetzungen sowie die vertiefende Klärung fachlicher Rahmenbedingungen, etwa im Hinblick auf Immissionen oder Altlasten, erforderlich. Ergänzend sollten Möglichkeiten zur aktiven Steuerung der Entwicklung – beispielsweise durch Flächenstrategien oder vertragliche Regelungen – geprüft werden.

Insgesamt bietet die Rahmenplanung eine belastbare Grundlage, um das Untersuchungsgebiet schrittweise zu einem belebten, attraktiven und funktional vielfältigen Quartier zu entwickeln. Voraussetzung hierfür ist ein koordiniertes Vorgehen aller beteiligten Akteur*innen sowie eine kontinuierliche Weiterführung und Konkretisierung der angestoßenen Planungsprozesse.

A green speech bubble icon with a white number 5 inside.

5

Anlagen

5.1 Abbildungsverzeichnis

Titelbild – Foto Wrangelstraße 1
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner*

Kap. 1 – Das Quartier Wrangelstraße

Abb. 1.1 – Lage im Stadtgefüge 4
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 1.2 – Untersuchungsgebiet 5
 Luftbild Datengrundlage: *ALKIS, 2022, Herausgeber: Landesamt für Vermessung und Geo-Information, bearbeitet durch steg Hamburg*

Abb. 1.3 – Gewerbehof Hermann G. Schmid 6
 Quelle: *Stadt Neumünster*

Kap. 2 – Bestandsaufnahme und Schlussfolgerungen

Abb. 2.1 – Historische Luftaufnahme, 1938 9
 Quelle: *Stadt Neumünster*

Abb. 2.2 – Flächennutzungsplan (Auszug) 10
 Quelle: *Stadt Neumünster*

Abb. 2.3 – Regionalplan (Auszug) 11
 Quelle: *Ministerium für ländliche Räume, Landesplanung, Landwirtschaft und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, Landesplanungsbehörde*

Abb. 2.4 – Bebauungsplan 96 11
 Quelle: *Stadt Neumünster, 2011, Datengrundlage: ALK, 2008, Vermessungs- und Katasterverwaltung Schleswig-Holstein*

Abb. 2.5 – Bebauungsplan 181 11
 Quelle: *Stadt Neumünster / B2K und dn Ingenieure GmbH, 2023 Datengrundlage: Vermessungsbüro Dipl.-Ing. C. de Vries*

Abb. 2.6-2.9 – Fotos der denkmalgeschützten Gebäude in der Wrangelstraße 12-14
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner und steg Hamburg*

Abb. 2.10 – Kartierung Denkmalschutz 15
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.11 – Kartierung Eigentumsstruktur 16
 Quelle: *steg Hamburg, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.12-2.22 – Fotos aus dem Untersuchungsgebiet 18-19
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner und steg Hamburg*

Abb. 2.23 – Kartierung Nutzungsstruktur 20
 Quelle: *steg Hamburg, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.24 – Kartierung Gebäudehöhen 23
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.25 – Kartierung Gebäudetypologien 24
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.26-2.29 – Fotos aus dem Untersuchungsgebiet 25-26
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner und steg Hamburg*

Abb. 2.30 – Kartierung Grün und Freizeit26
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.31 – Kartierung Vegetation und Versiegelung27
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.32 – Klimaanpassungsstrategie: Leitbildkarte Klimagerechtes Flächenmanagement (Auszug)28
 Quelle: *Stadt Neumünster / gruppe F, 2024*

Abb. 2.33 – Kartierung Hochwasserrisiko28
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.34 – Starkregengefahrenkarte (extreme Ereignisse, Auszug)29
 Quelle: *Ministerium für Energiewende, Klimaschutz, Umwelt und Natur des Landes Schleswig-Holstein, August 2025, Datengrundlage: Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie*

Abb. 2.35 – Lärmkartierung: Schienenlärm (Auszug)31
 Quelle: *Dienstleistungszentrum des Bundes für Geoinformation und Geodäsie, Eisenbahn-Bundesamt, 2026*

Abb. 2.36 – Kartierung Verkehrsimmissionen31
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.37 – Kartierung ehemaliger Nutzungen und Altablagerungen33
 Quelle: *Hanseatisches Umweltkontor GmbH*

Abb. 2.38 – Altlastenverdachtsflächen nördlich der Schwale34
 Quelle: *Hanseatisches Umweltkontor GmbH*

Abb. 2.39 – Masterplan Mobilität: Modalsplit-Ziel 2035.35
 Quelle: *Stadt Neumünster / Gertz Gutsche Rpmenapp GbR und Planersocietät, 2023*

Abb. 2.40-2.51 – Fotos aus dem Untersuchungsgebiet..... 35-37
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner und steg Hamburg*

Abb. 2.52 – Kartierung Erschließung.....38
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.53 – Kartierung ÖPNV-Anbindung.....40
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.54 – Kartierung soziale und bildungsbezogene Infrastruktur.....42
 Quelle: *steg Hamburg, Datengrundlage: Stadt Neumünster*

Abb. 2.55 – Einzelhandelskonzept – Perspektivische Standortstruktur43
 Quelle: *Stadt Neumünster / Junker und Kruse, 2016, Kartengrundlage: Geobasis des Landes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein*

Abb. 2.56 – Einzelhandelskonzept – Grundversorgungsangebot im Stadtteil Wittorf43
 Quelle: *Stadt Neumünster / Junker und Kruse, 2016, Kartengrundlage: Geobasis des Landes für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein*

Abb. 2.57 – Foto aus dem Untersuchungsgebiet44
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner und steg Hamburg*

Kap. 3 – Rahmenplanung

Abb. 3.1 – Kartierung Funktionen52
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner*

Abb. 3.2 – Kartierung Verknüpfungen.....53
 Quelle: *claussen-seggelke stadtplaner*

Abb. 3.3 – schematisches Leitbild54	Abb. 3.16 – Schnitt Wrangelstraße66
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>
Abb. 3.4 – übergeordnetes Leitbild55	Abb. 3.17 – Kartierung Planrechtschaffung.....70
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>
Abb. 3.5 – Rahmenplan Nord56	
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	
Abb. 3.6 – RahmenplanSüd, Variante 157	
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	
Abb. 3.7 – Rahmenplan Süd, Variante 257	
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	
Abb. 3.8 – Rahmenplan gesamt (im Süden in der Vorzugsvariante 1)59	
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	
Abb. 3.9 – Beispielhafter städtebaulicher Entwurf in der Axonometrie60	
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	
Abb. 3.10 – Beispielhafter städtebaulicher Entwurf ..61	
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	
Abb. 3.11 – Auftakt Rügenstraße62	
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	
Abb. 3.12 – Fehmarnstraße Nord.....63	
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	
Abb. 3.13 – Schnitt Rügenstraße64	
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	
Abb. 3.14 – Schnitt Fehmarnstraße Süd.....65	
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	
Abb. 3.15 – Schnitt Fehmarnstraße Nord65	
Quelle: <i>claussen-seggelke stadtplaner</i>	