

Rahmenplan der Stadt Norderstedt "Sieben Eichen – Glashütter Damm"

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
1.	Einwender*in 12.03.2021	Wir wohnen im Bargweg --- (Siehe Flurkarte im Anhang) auf dem Flurstück 24/22. Wir planen für unsere drei Kinder und unserem Neffen auf dem Flurstück 24/33 und 24/24 jeweils ein Doppelhaus zu bauen. Für diese Bebauung benötigen wir eine Zuwegung über das neue Baugebiet. Zwischen den bestehenden Häusern ist es dafür leider zu eng. Herr Bosse hatte uns 2017 gesagt, dass für die Zuwegung auf jeden Fall gesorgt wird, da die Stadt die Nachverdichtung unterstützt. Inzwischen haben die Posten gewechselt und es gibt einen neuen Baudezernenten. Deshalb bitte ich Sie hiermit nochmals unsere Pläne in die nächsten Planungsstufen einzubeziehen. Über ein kurzes Feedback zu diesem Punkt von Ihnen und wenn möglich eine ungefähre Zeitan-gabe zum geplanten Baubeginn würde ich mich freuen.	Die im Rahmenplan als Pfeildarstellung vorgesehene Verbindung zu den Flächen ist als Anbindung für Bau-rechte auf dem Grundstück zu verstehen. Es wird geprüft, ob hierfür im Rahmenplan eine deutli-chere Signatur gewählt werden kann. In den nachgelagerten Verfahren sind hierzu dann kon-krete Bebauungs- und Erschließungskonzepte zu ent-wickeln	X			
2. 2.1	Einwender*in 14.03.2021	Vorbemerkung Da in der Videokonferenz am 23.3. mit großer Wahrscheinlichkeit keine Fragen gestellt werden können, und auch der Fairness halber den Planern	In der Videokonferenz gab es die Möglichkeit über die Chatfunktion Fragen zu stellen. Hiervon wurde um-fangreich Gebrauch gemacht. Die meisten Fragen konnten auch direkt beantwortet werden.	X			

Anlage 5: zur Vorlage Nr. B 22/0150 des StuV am 21.04.2022

Hier: Abwägungstabelle Öffentlichkeit

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
2.2		zur Vorbereitung, haben wir ein paar Bemerkungen und Fragen formuliert. <u>Allgemein</u> 1. Die Stadt Norderstedt hat mehrfach geäußert, dass bei ca. 80.000 Einwohnern Schluss sein solle, die aktuellen Planungen gehen aber weit über dieses Ziel hinaus. Gibt es überhaupt noch eine Obergrenze? Mit dem Planungsgebiet Sieben Eichen wird eines der grössten Baugebiete der Stadt entstehen. Das passt nicht zusammen.	Es existiert keine politisch beschlossene Entwicklungsobergrenze der Einwohner*innenzahl. Entsprechende Werte sind in der Regel als Prognosedaten zu verstehen (z.B. im Zuge der Flächennutzungsplanaufstellung). Die Realität zeigt aber, dass der wachsende Siedlungsdruck schon ohne Ausschöpfen der Wohnbaulandreserven zu höherer Einwohner*innenzahl führt.				X
2.3		2. U.E. passt das Projekt auch nicht mehr in die heutige Landschaft — im Bezirk Hamburg-Nord sollen keine Einzelhäuser mehr gebaut werden; nimmt Norderstedt jetzt die Leute auf?	Der Rahmenplan sieht im nördlichen Bereich ein Gebiet für Einfamilien- und Doppelhäuser vor, dieses Gebiet steht Interessent*innen aus Hamburg wie auch Norderstedt offen. Der Großteil des Baugebietes ist aber für andere Bauformen, z.B. Mehrfamilienhäuser, vorgesehen. Ziel der Stadt Norderstedt ist es, den im Wohnungsmarktkonzept festgestellten Bedarf für unterschiedliche Wohnformen zu decken.	X			
2.4		3. Bei der letzten Sitzung / Vorstellung der Planung wurden 3 Varianten vorgestellt. Die städtischste der Varianten wurde entgegen den Wünschen der heutigen Anwohner des Glashütter Damms weiter verfolgt. Der dörfliche Charakter von Harksheide Süd geht durch die Menge der Wohneinheiten endgültig verloren. Wer hat das entschieden? Und wieso entscheidet ein Gremium der Stadt gegen den Wunsch der Anwohner? Der Eindruck, dass die Bürgerbeteiligung eine Farce sei, entsteht (leider)!	Dem Entwurf ist klar zu entnehmen, dass prägende Elemente aus der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellten Variante „Kante zeigen“ nicht übernommen wurden. Vielmehr handelt es sich um eine Mischung der Varianten „Wohnen im Grünen“ (u.a. zentraler Grünzug mit Mehrfamilienhäusern, Einfamilienhäuser am Siedlungsrand) und „Dörfliche Nachbarschaften“ (Wohnhofstrukturen) unter Ergänzung der gewünschten offenen Bauweise entlang des Glashütter Damms. Insofern fußt die Grundkonzeption sehr wohl auf den Wünschen der Öffentlichkeit.			X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
2.5		4. Der Glashütter Damm war früher eine Anwohnerstrasse mit Regelung „rechts vor links“. Dar- aus wurde eine Vorfahrtsstrasse, eine Durchgangs- strasse, nun eine Hauptverkehrsstrasse; zählen die Altanwohner bei den Planungen nichts mehr?	Der Glashüter Damm ist im städtischen Netz als Sam- melstraße eingestuft. An dieser Funktion wird sich auch mit Erschließung des neuen Baugebietes keine Veränderung ergeben. Als Hauptverkehrsstraßen sind in diesem Bereich die Poppenbütteler Straße und die Segeberger Chaussee eingestuft, die deutlich mehr Verkehr (auch Durchgangsverkehr) aufnehmen müs- sen.	X			
2.6		5. Der Anschluss an die Schleswig-Holstein- Strasse wäre kein Problem, man muss es nur wol- len (!), s. unten 1., 2. und 3., aber man will offen- sichtlich die Auseinandersetzung mit Kreis und Land vermeiden. Es kann doch wohl nicht sein, dass Leute aus Kal- tenkirchen und Henstedt-Ulzburg schnell durch Norderstedter Gebiet fahren dürfen, aber Harkshei- der sich durch eine enge Wohnstrasse quälen müs- sen, um zum Ochsenzoller Kreisel zu kommen.	Unabhängig von der Frage der (fehlenden) Genehmi- gungsfähigkeit ist bei einem Anschluss des neuen Baugebietes an die S-H-Straße für die Straßen Glas- hütter Damm, Kreuzweg, Bargweg und Grundweg mit deutlich mehr Durchgangsverkehr zu rechnen, da dies dann als Schleichweg zur Umfahrung der Knoten Och- sensoll und Stormarnstr./ Poppenbütteler Str. genutzt werden könnte. Dies ist aus Sicht der Stadt und sicher auch für die Anwohner*innen nicht gewünscht. Um auf Landesstraßen mit der Ortsumfahrfunktion wie die S-H-Straße zu gelangen, müssen auch die meisten anderen Autofahrer*innen Wege durch ihre ei- genen Nachbarschaften in Kauf nehmen. Das ist der Sinn von anbaufreien Umgehungsstraßen. Hier ist kein Nachteil für Norderstedter erkennbar.			X	
2.7		Wir stellen uns schon die Autoschlangen vor, die vom Wilhelm-Busch-Platz bis über die Vicelin-Kir- che hinaus reichen, um auf die Segeberger-Chaus- see zu gelangen. Das ist Vernichtung von Wohn- qualität für Alt- und Neuanwohner !	Bereits heute sind die Knotenpunkte während der Ver- kehrsspitzen belastet. Das Verkehrsgutachten sieht hier Maßnahmen vor, die eine Verbesserung bewirken sollen. Darüber hinaus ist der Ausbau von Infrastruktur für den ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr vorgese- hen, die auch den heutigen Anwohner*innen Mobili-	X			

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
2.8		<u>Zu der Planung</u> 1. Wie viele Wohneinheiten sind geplant ? Multipliziert mit 2 oder mehr ergibt die Anzahl der PKW im Wohngebiet. Kommentar : öffentliche Verkehrsmittel werden kaum angenommen werden; die Leute geben nicht ¼ Million bis 1 Million € aus, wenn sie nicht das eigene Auto benutzen können / dürfen.	tätsalternativen bieten sollen. Insofern werden geeignete Maßnahmen ergriffen, um auf das Problem zu reagieren. Es sind insgesamt ca. 500 Wohneinheiten (WE) vorgesehen. Im der ersten Entwicklungsphase sollen ca. WE 330 entstehen, nach Aufgabe des Landwirts könnten ca. 170 weitere WE entstehen. Die Anzahl der damit in Verbindung stehenden Pkw dürfte weniger hoch liegen als in der Stellungnahme dargestellt. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass es einen hohen Anteil von Wohnungen geben wird, die eher mit weniger Fahrzeugen auskommen (Seniorenwohnen, kleine Wohnungen, sozial geförderte Wohnungen).			X	
2.9		2. Wie stellen sich die Planer die Verkehrsführung vor? Oder, einfach: wie sollen die Leute zur Arbeit etc. kommen, s. oben 5.?	Die Verkehrsuntersuchung (SBI) kommt zu dem Ergebnis, dass die prognostizierten Verkehrsmengen abgewickelt werden können.	X			
2.10		3. Wieso wird dieses grosse Wohngebiet ohne eigenen Anschluss an eine leistungsfähige Strasse vorgesehen. s. oben 5.? Der Glashütter Damm kann in den Spitzenzeiten den Verkehr heute schon kaum noch aufnehmen. Und bitte beachten: Schule, Kirche, Spielplatz, Kindergarten !	Auf die obenstehende Beantwortung, dass ein Anschluss an die S-H-Straße nicht sinnvoll ist, wird verwiesen. Weitere Straßen stehen nicht zur Verfügung, es ist sinnvoll an die vorhandene Infrastruktur anzuschließen. Der Glashütter Damm kann die Verkehrsmengen verkraften (problematisch sind eher die Knoten, Beantwortung dazu siehe oben).	X			
2.11		4. Beheizung der Häuser: a) aus dem Plan ergibt / ergeben sich keine zentrale (n) Energieerzeugungsanlagen; dezentrale Anlagen sind teuer und ineffizient; für eine Fernwärmeversorgung ist die nächste Heizzentrale der Stadtwerke viel zu weit entfernt;	Die Erarbeitung eines Energiekonzeptes erfolgt in Form einer Machbarkeitsstudie durch die Stadtwerke. Es gibt verschiedene Möglichkeiten das neue Baugebiete effizient mit Heizenergie zu versorgen, darunter fallen auch die in der Stellungnahme genannten dezentralen Anlagen und die Fernwärme.	X			

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
2.12		b) es ist keine konsequente Ausrichtung der Dachflächen nach Süd oder Süd-West erkennbar;	Es ist aber richtig, dass die Süd-West- Ausrichtung der Baukörper nicht alleiniges städtebauliche Gestaltungsmerkmal des Entwurfes ist, sondern noch eine Reihe anderer städtebaulicher Aspekte bei der Entwurfsplanung zu berücksichtigen sind. Trotzdem kann eine große Anzahl der Dachflächen energetisch genutzt werden, auch das wird in o.g. Machbarkeitsstudie berücksichtigt.	X			
2.13		c) die Grundstücke sind klein, sodass Wärmepumpen mit Erdsonden nicht genutzt werden können, obwohl der Untergrund dafür u.E. bestens geeignet wäre. Die ENEV kann so wohl nicht erfüllt werden. Der Plan scheint energetisch mangelhaft zu sein! Und das bei einer Neuplanung!!	Es sei der Hinweis erlaubt, dass das Neubaugebiet nicht besonders dicht bebaut ist. Davon unabhängig ist die These, dass ein Baugebiet mit dieser Dichte nicht effizient mit Wärmeenergie versorgt werden oder die ENEV nicht eingehalten werden kann, falsch. Das wird die o.g. Machbarkeitsstudie zeigen.	X			
2.14		<u>Weitere Anregungen</u> 1. Wie soll das Regenwasser der Dächer und der Strassen entsorgt werden ? Zum Versickern sind die Grundstücke zu klein; gibt es eine andere Lösung? Warum sind keine Gründächer vorgesehen? Im Bebauungsplan muss das Verbot von Kiesgärten und Flächenversiegelung stehen!	Tatsächlich wurde der Rahmenplan durch ein Forschungsvorhaben begleitet, das sich mit genau diesem Thema beschäftigt. Die städtebauliche Struktur und die Freiraumplanung berücksichtigen die Anforderungen einer sehr weitgehenden Regenwasserbehandlung, um gegen Starkregenereignisse gewappnet zu sein (Kapitel 6.1 Bericht Rahmenplanentwurf). Gründächer sind hierbei ein Baustein und Freiflächen sind ebenfalls für Versickerung, Verdunstung und Rückhaltung ausreichend vorhanden. Derzeit verbietet ein Erlass des Landes die Errichtung Schottergärten. Darauf wird auch im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren hingewiesen werden.	X			

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
2.15		2. Wieso sind keine Gemeinschaftseinrichtungen, keine „Seniorenanlagen“ geplant! Die Anwohner hatten sie mehrfach gefordert.	In Kapitel 7.3.4 des Rahmenplanentwurfes wird u.a. das Ziel formuliert, barrierefreie Wohnangebote für Ältere Menschen und auch Gemeinschaftsanlagen/ Quartierstreif zu schaffen. Für den endgültigen Rahmenplan sollen diese Funktionen im Plan noch verortet werden.	X			
2.16		3. Welche Funktion soll der „Park“ haben? Die Häuser stehen im Grünen, die Tarpenbek Niederung ist nahe. s. auch nächsten Punkt.	Der Park wird verschiedenen Funktionen aufnehmen, die in Kapitel 7.5 des Rahmenplanentwurfes ausführlich dargestellt werden. Es entsteht der Eindruck, dass die Einwendenden sich nicht ausreichend mit der Planung beschäftigt haben.				X
2.17		4. Wozu dient eine Retentionsfläche?	Es ist eine Fläche gemeint, die z.B. bei Starkregenereignissen anfallendes Regenwasser zurückhalten soll, um es zu verdunsten, zu versickern oder gedrosselt abzugeben, um einen möglichst natürlichen Wasserkreislauf zu erhalten.				X
2.18		<u>Zum Plan / Entwurf</u> 1. Was bedeuten die Strichlierungen bei einem Teil der Grundstücke? 2. Was soll das Grün bei einigen grösseren Gebäuden bedeuten?	Es wird vermutet, dass die Gemeinschaftsflächen der Wohnhöfe gemeint sind. Es wird vermutet, dass die Darstellung von Gründächern gemeint ist. (Hinweis: Für Verständnisfragen kann direkt bei der Verwaltung angerufen werden. Wir helfen gerne weiter, weil wir verstehen, dass es für Menschen, die nicht häufig mit Stadtplanung in Berührung kommen, durchaus schwierig sein kann einen Plan richtig zu lesen.)				
3.	Einwender*in 15.03.2021	Hier einige Anregungen von mir zu den zukünftigen Verkehrsbelastungen des Glashütter Damms					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
3.1		1. Bis Ende März wird der Glashütter Damm gern als Umleitungsstrecke der Segeberger Chaussee genutzt. Bitte nehmen Sie in dieser Zeit eine Verkehrszählung vor. Das zeigt sicherlich die geplante zukünftige Belastung.	Dieser Einwand ist nicht zielführend. Die Segeberger Chaussee wird auch zukünftig ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße wahrnehmen und dafür sorgen, dass der Glashütter Damm im Wesentlichen entlastet wird.			X	
3.2		2. Ich habe schon mehrfach erlebt, wie sich LKWs in der engen Kurve am Wilhelm Busch Platz verkeilt haben. Diese Kurve ist für LKWs nicht befahrbar und somit auch nicht der Glashütter Damm.	Die individuellen fahrerischen Fähigkeiten von LKW-Fahrern können an dieser Stelle nicht beurteilt werden. Die Verkehrsflächen jedenfalls sind auch für LKW geeignet.			X	
3.3		3. Eine Verkehrsanbindung des Neubaugebietes zur Schleswig- Holstein Straße muss ermöglicht werden! Dazu muss ggf. die Straße umgewidmet werden, hier ist Flexibilität der Behörden gefragt.	Eine Anbindung an die S-H-Straße ist nicht genehmigungsfähig, denn der Sinn einer anbaufreien Ortsumfahrung ist, dass der Fluss des übergeordneten Verkehrs durch möglichst wenig Kreuzungen gewährleistet bleibt. Sie liegt zudem nicht in der Zuständigkeit der Stadt Norderstedt. Ist dem nicht so, verliert die Strecke an Attraktivität und der Verkehr sucht sich andere Wege durch das Stadtgebiet und belastet dieses unnötig. Eine Anbindung des Plangebietes an die S-H-Straße würde für die Straßen Glashütter Damm, Kreuzweg, Bargweg und Grundweg zu einer deutlichen Mehrbelastung mit Durchgangsverkehr führen, da dies dann als Schleichweg zur Umfahrung der Knoten Ochsenoll und Stormarnstr./ Poppenbütteler Str. genutzt werden könnte. Dies ist aus Sicht der Stadt und sicher auch für die Anwohner*innen nicht gewünscht. Eine Anbindung an die S-H-Straße, ohne auch gleichzeitig an den Glashütter Damm anzuschließen ist verkehrsplanerisch sinnlos.			X	

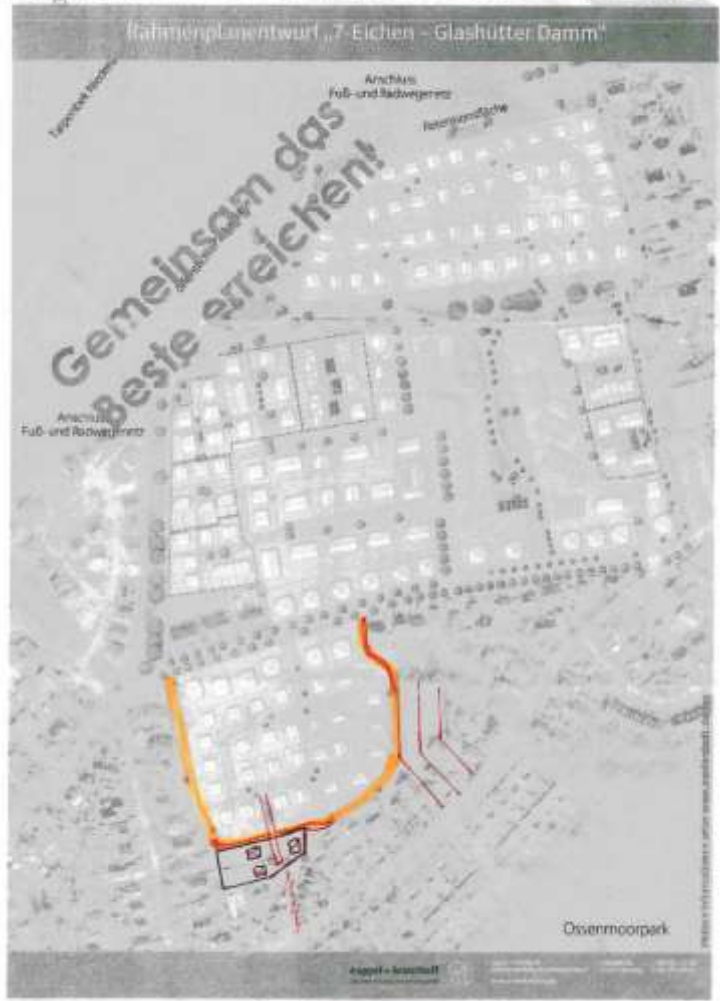
Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
4.	Einwen-der*in 15.03.2021	Danke für die Einladung zur Informationsveranstaltung am 23.03.2021. Als ehemaliger Stadtvertreter und Mitglied im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr habe ich mich bereit erklärt, die Wünsche und Bedenken zahlreicher Nachbarn und Anwohner am Glashütter Damm nochmals darzustellen. Ich selbst lebe mit meiner Frau am Glashütter Damm --.					
4.1		1. Die geplanten Anbindungen der Neubaugebiete über den Glashütter Damm und Bargweg schwächeln bereits heute durch unzureichende Fahrbahnprofile. Im Bereich West des Glashütter Damm beeinträchtigen zusätzlich die Grundschule Immenhorst, die Vicilinkirche mit angeschlossener Kita und der Kurvenverlauf der Straße in Richtung Segeberger Chaussee den Verkehrsfluss. Durch den beiderseitigen Baumbestand mit Linden ist eine Aufweitung des Straßenprofils Glashütter Damm kaum möglich.	Dass man den Glashütter Damm im Rahmen einer Neuplanung breiter dimensionieren würde, ist unbestritten. Der Glashütter Damm und der Bargweg sind jedoch nachweislich nicht überlastet, sondern können den zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Eine Erweiterung der Verkehrsfläche ist aufgrund der zu erhaltenen Allee und der angrenzenden Bestandsbebauung nicht möglich.			X	
4.2		Die Hauptsorge der Anwohner des Glashütter Damm ist der Schwerlastverkehr über 12 t, der den fließenden Verkehr heute schon mehrfach zum Erliegen bringt, die Grünrabbatten und die Bordsteine beiderseitig der Straße ruiniert und insgesamt das Gefährdungspotential für Schul- und Kitakinder, Radfahrer sowie aller Anwohner übermäßig erhöht.	Der Rahmenplan sieht ein Wohngebiet vor. Es ist nicht davon auszugehen, dass der Schwerlastverkehr dadurch signifikant ansteigt. Die individuellen fahrerischen Fähigkeiten von LKW-Fahrern können an dieser Stelle nicht beurteilt werden. Bei konkreten Vorkommnissen wäre es sinnvoll, sich direkt an die Verkehrsaufsicht zu wenden. Die Bedenken können im Zusammenhang des Rahmenplanprozesses daher nicht berücksichtigt werden.			X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
4.3		2. Während der Erschließungs- und Bauphase von "7-Eichen Glashütter Damm" sollte deshalb frühzeitig und verbindlich Vorsorge getroffen werden, den Bau- und Schwerlastverkehr nicht über den Glashütter Damm zu führen. 3. Bereits im Mai 2011 haben hierzu die "Beratenden Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung SBI" folgendes empfohlen: "Aus heutiger Sicht und nach derzeitigen Kenntnisstand der örtlichen Gegebenheiten und des geplanten Bauvorhabens ist vor allem eine Verkehrsabwicklung des Schwerverkehrs (Lastzüge, Lkw mit einem Gesamtgewicht über 12 t, Kipperfahrzeuge ...) in der Phase der Baufeldfreimachung großräumig über die Schleswig-Holstein-Straße und den Kreuzweg anzustreben. Innerhalb der einzelnen Baugebiete sind entsprechende Baustraßen herzurichten. Während dieses Zeitraums ist der Kreuzweg für den allgemeinen Durchgangsverkehr sowie für Fußgänger und den Radverkehr zu sperren. Die Umleitung müsste über den Glashütter Damm und Poppenbütteler Straße erfolgen. Fußgänger/Radfahrer könnten alternativ noch die Querverbindungen über den Wiesenweg nutzen. Die Einmündung könnte dann als zentrale Baustellenzufahrt und -ausfahrt genutzt werden. Mögliche Behinderungen insbesondere durch linksabbiegende Baufahrzeuge sind je nach tatsächlichem Baustellenverkehrsaufkommen für den Zeitraum der Baufeldfreimachung eher kurzzeitige Einzelergebnisse, als hinnehmbar einzuschätzen und insge-	Zusätzlicher Baustellenverkehr lässt sich in einem bestimmten Zeitfenster der Baumaßnahme natürlich nicht verhindern. Der Rahmenplan regelt allerdings nicht die Führung des Baustellenverkehrs. Es ist hierbei zu berücksichtigen, dass eine Entwicklung in einem Rutsch nicht vorgesehen ist, sondern stufenweise erschlossen und bebaut werden soll. Erst zu einem späteren Zeitpunkt, wenn mit den Investoren klare Absprachen zu den Baumaßnahmen getroffen werden, wird die Abwicklung des Baustellenverkehrs zu prüfen sein, um anhand des tatsächlichen Verkehrsaufkommens sinnvolle Maßnahmen zu veranlassen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Verkehrsführungen sind der Verwaltung bekannt, werden hiermit zur Kenntnis genommen und werden zu gegebener Zeit zu diskutieren sein.				X

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
4.4		samt weitaus verträglicher als eine Verkehrsführung des Schwerverkehrs über den Glashütter Damm. Sofern ein Linksabbiegen von der Schleswig-Holstein-Straße durch den zuständigen Straßenbaulasträger untersagt wird, könnte alternativ im Lastenheft der Baufirmen eine Anfahrt aus Richtung Segeberger Chaussee/Knotenpunkt Ocheszoll festgeschrieben werden. Für den Fall von Begegnungsverkehr Lkw/Lkw sollten im Kreuzweg zwei bis drei so genannte Ausweichbuchten (Länge ca. 20 bis 25 m) im Abstand von rd. 50 bis 100 m hergestellt werden; ein durchgängig zweistreifig mit Lkw befahrbarer Kreuzweg ist aus gutachterlicher Sicht nicht erforderlich". 4. In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 03.02.2011 wurde hierzu mehrheitlich beschlossen: "Unter Berücksichtigung der gegenwärtigen (damaligen) Verkehrssituation und im Hinblick auf die geplanten wohnungsbaulichen Vorhaben im Gebiet: nördlich Glashütter Damm sowie dem Grundsatzbeschluss zum Strukturkonzept Wohnbauflächen Glashütter Damm am 06.05.2010 einstimmig beschlossen, wird die Straße "Kreuzweg" zwischen dem Glashütter Damm und der Schleswig-Holstein-Straße zunächst als Baustraße für den gesamten Bauverkehr der Neubaugebiete mit Zweirichtungsverkehr und Anschluss an die Schleswig-Holstein-Straße hergerichtet werden. Über einen endgültigen Ausbau soll zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden."	Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr wird zu gegebener Zeit in das Thema der Baustellenabwicklung und Verkehrsführung eingebunden. Auch wenn der Rahmenplan kein geeignetes Instrument ist, um verbindliche Regularien hierfür festzusetzen, nimmt die Stadt Norderstedt dieses Thema sehr ernst und wird sich im Rahmen der weiteren Planung und der Umsetzung intensiv mit diesem Thema befassen. Die Anregung wird berücksichtigt.				X

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		Nun ist das alles bereits ca. 10 Jahre her und unter Ihrer Leitung, Herr Helterhoff, sowie unter Mitwirkung vieler Anwohner wurde das vielversprechende Projekt weiterentwickelt. Viele Anwohner sind gespannt wie es weitergeht. Viele Anwohner sind aber auch froh, wenn sie erkennen, daß der Bauer Mecklenburg die Felder wieder bestellt und ein ganzes Jahr Ruhe beschert. Um diesen Anwohnern ihre Ängste wegen Baulärm und Verschlechterung ihrer Lebensqualität zu nehmen, habe ich hier nochmals die entschärfenden Punkte zusammengetragen und bitte Sie Herr Helterhoff die Anwohner und Betroffenen entsprechend zu informieren. Danke.					
5. 5.1	Einwender*in 19.03.2021	gegen den Rahmenplan „7-Eichen — Glashütter Damm“, der am 23.03.21 vorgestellt wird, möchte ich hiermit folgenden Einwand in schriftlicher Form vorbringen und förmlich Widerspruch gegen die Planung einlegen: In dem Rahmenplanentwurf ist eine Wegeführung über das Flurstück 10/1164 dargestellt, welche bis zum Bargweg Ihrerseits geplant ist. Durch diesen geplanten Weg wäre das Wohnen für mich und meine Familie auf dem Flurstück 21/54 (sowie auch für meine Nachbarn auf dem Flurstück 21/56) stark beeinträchtigt. Dieser Weg, bei Betrachtung des vorgesehenen Bauvolumens von rd. 300 Wohneinheiten, wird eine starke Nutzung von Fußgängern, sowie Radfahrern zum Ossenmoorpark, sowie zur Segeberger Chaussee mit den Einkaufsmöglichkeiten resultieren wird. Es ist davon auszugehen, dass	Im Rahmenplan ist das Ziel verankert, ein für den Fuß- und Radverkehr vom Autoverkehr unabhängiges Wegenetz einzurichten. Innerhalb dieses Netzes ist der Fuß- und Radverkehr immer dann eine attraktive Alternative zum Auto, wenn kurze Wege ermöglicht werden. Das von Ihnen benannte Flurstück bietet sich hierbei als direkte Verbindung in Richtung Süden an, weshalb der Rahmenplan hier die Wegeverbindung vorsieht. Städtebaulich ist dieses Ziel höher zu gewichten als das individuelle Störempfinden der Nachbarn durch den Fuß- und Radverkehr.			X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		dadurch unvermeidbar die Geräuschkulisse zu beiden angrenzenden Grundstücken extrem zunimmt. Auf dem Flurstück 21/54 + 21/56 sind die Terrassen jeweils zu diesem geplanten Weg ausgerichtet, der somit ein Eingriff in die jeweilige Privatsphäre bedeuten würde. Dieser Weg würde gleichzeitig eine Herabsetzung des jeweiligen Grundstückswertes der beiden angrenzenden Grundstücke bedeuten. Wir bitten um Eingangsbestätigung und freuen uns über eine Stellungnahme Ihrerseits.	Hinsichtlich der von Ihnen beschriebenen Wertentwicklungen der betroffenen Grundstücke kann die Attraktivierung des öffentlichen Raumes z.B. durch Entwicklung neuer Grünzüge genauso gut eine Wertsteigerung bewirken.				
6. 6.1	Einwender*in 19.03.2021	da sich die Eigentumsverhältnisse diesbezüglich in unserer Familie geändert haben, wenden wir uns als Vermächtnisgemeinschaft an Sie. Gegen den Rahmenplan „7-Eichen -Glashütter Damm“, der am 23.03.21 vorgestellt wird, möchten wir hiermit folgenden Einwand in schriftlicher Form vorbringen und förmlich Widerspruch gegen die Planung einlegen: In dem Rahmenplanentwurf ist unser Grundstück (Flur 10/1165) als grüne Ausgleichsfläche dargestellt. Das vorbenannte Flurstück 10/1165 befindet sich in unserem Eigentum, insoweit wir durch die Planung gegenüber den anderen Grundstücksinhabern wirtschaftlich benachteiligt sind. Das Grundstück hat, nunmehr umgewidmet — als grüne Ausgleichsfläche, einen weitaus niedrigeren Verkehrswert, somit würden wir bei einem evtl. Verkauf des Flurstückes 10/1165 einen niedrigeren Verkaufspreis erzielen, als wenn wir dies als Bauland verkaufen könnten.	Das benannte Flurstück ist zum heutigen Zeitpunkt kein Bauland. Auch der Rahmenplan schafft keine Baurechte. Hier wird vorerst nur die städtebaulich sinnvolle Anordnung von z.B. Grünzügen, Wohnbauflächen und Verkehrsflächen als planerische Zielsetzung dargestellt. Im nachgelagerten Bebauungsplanverfahren ist die Konzeption zu konkretisieren und die Abgrenzung der Grün- und Bauflächen näher zu bestimmen. Im diesem Zuge wird zu gegebener Zeit mit Ihnen Kontakt aufgenommen.		X		

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
		Wir bitten um Eingangsbestätigung und freuen uns über eine Stellungnahme Ihrerseits					
		<i>David Yazini 23.03. VIDEO-KONTAKT 14:00 Uhr</i> 					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
7.	Einwender*in 22.03.2021	Dankeschön für die Einladung! Wir freuen uns auf ein zukunftsorientiertes und positives Treffen. Wir haben einige Fragen und Bedenken, die ich gerne im Voraus formulieren möchte:	Die Fragen wurden bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung beantwortet. Der Vollständigkeit halber erfolgt eine kurze Beantwortung untenstehend.				
7.1		1. Bedenken wegen der VERKEHRSSICHERHEIT auf dem Glashütter Damm, einige Probleme sind schon bei der heutigen Lage zu erkennen: - Für Fahrradfahrer i. Parken auf dem Straßenrand macht die Übersicht und Vorbeifahrt sehr schwierig und gefährlich ii. Es gibt nicht genügend Platz für 1 Auto und 1 Fahrradfahrer in jede Richtung. Wenn auch noch ein LKW dazu kommt, kommt es zu einem richtigen Stau. iii. Es wird schnell gefahren, obwohl es eine 50/30 kmh-Zone ist iv. Man fühlt sich als „weicher“ Verkehrsteilnehmer gar nicht sicher - Für Spaziergänger — heute sehr schmal und an manchen Stellen sehr schlecht, wenn man z.B. mit einem Kinderwagen unterwegs ist - Es ist ein Schulweg, aber der Verkehr ist schon heute gefährlich - Es ist die Hauptverkehrsader zwischen Glashütte und Ochsenzoll aber sie ist schon überlastet. Wie können wir die Benutzung von weniger AUTOS unterstützen?	Dass auf dem Glashütter Damm alle Verkehrsarten Einschränkungen in Kauf nehmen müssen, ist bekannt. Eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer*innen ist heute wie auch zukünftig erforderlich. Es handelt sich aber um eine vorhandene Straße, die nicht erweiterbar ist. Gegenüber dem heutigen Zustand wird es keine signifikante Veränderung dieser Situation geben. Die Straße ist der Verwaltung aber auch nicht als Unfallschwerpunkt bekannt. Für die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs wird abschnittsweise ein Wegenetz, das unabhängig vom Autoverkehr ist, eingerichtet. Am Kreuzweg/ Ernst-Bader-Ring ist hier ein erster Baustein realisiert, der mit dem Rahmenplan ergänzt wird und an vorhandene Wege am Jägerlauf anschließt, die schon heute in Richtung Exerzierplatz führen. Die Vervollständigung dieses Wegesystems führt langfristig auch zu deutlich mehr Sicherheit und kürzere Wege, kann sogar für viele Bewohner eine Alternative zum Auto sein. Auch die Überlegungen zur Verbesserung des ÖPNV (z.B. Minibuslinie), die durch den Rahmenplan deutlichen Vorschub erfahren, zeigen, dass durch Verbesserung der Mobilitätsalternativen der Autoverkehr langfristig reduziert werden kann.				X
7.2		2. Bedenken wegen LÄRM, besonders LKW-Verkehr	Es ist nicht zu erwarten, dass der LKW-Anteil durch das neue Wohngebiet ansteigt.				X

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
7.3		3. Ist das ganze Projekt eigentlich zeitgemäß? In diesen Zeiten sprechen alle über NACHHALTIGKEIT	Es sind verschiedene Bausteine der Nachhaltigkeit im Rahmenplan verankert, das wird auch im Bericht ausführlich erläutert.	X			
7.4		Sind die Gebäude energiemäßig auf moderne Technologie und Baumaterialien ausgerichtet?	Der Rahmenplan selbst geht noch nicht auf bautechnische Details der Gebäude ein. Eine Ergänzung der vorliegenden Planung durch eine Machbarkeitsstudie mit Variantenvergleich für die Energieversorgung durch die Stadtwerke ist vorgesehen. Hier wird eine nachhaltige Technologie gefunden. Gleichzeitig sollen die einzelnen Bereiche durch dem Rahmenplanverfahren folgende geeignete Verfahren entwickelt werden, um nachhaltige Quartiere zu entwickeln.	X			
7.5		Gibt es Platz für 2 Autos pro Haushalt auf den Grundstücken, so dass wir vermeiden, dass unsere Straßen in Parkplätze umgebaut werden?	Im Sinne der Nachhaltigkeit wird es keine Vorschriften zur Schaffung von 2 Pkw- Stellplätzen/ Wohneinheit geben. Es wird aber auch nicht umfangreicher Parkraum im öffentlichen Raum geschaffen, der über den Bedarf z.B. für Besucher oder Pflegekräfte hinausgeht.			X	
7.6		Lichtverschmutzung, gibt es dafür eine Regelung? Manche neugebaute „Plätze“ sind Tag und Nacht hell beleuchtet. Das ist für unsere Natur nicht gut.	Die Beleuchtung des öffentlichen Raumes wird nicht im Rahmenplan geregelt. Die Reduktion der Lichtverschmutzung wird bei der Beleuchtungsplanung dieses Baugebietes wie auch aller anderen Straßen im Stadtgebiet berücksichtigt.	X			
7.7		Ist behindertengerechtes Wohnen möglich?	In Kapitel 7.3.4 des Rahmenplanentwurfes wird u.a. das Ziel formuliert, barrierefreie Wohnangebote für Ältere Menschen zu schaffen	X			
7.8		4. Einheitliches Bild von Bebauung — für das Wohl der Stadt könnte man sich vorstellen, dass es eine Regelung geben wird, die Materialien und	Der Rahmenplan definiert ein städtebauliches Grundkonzept, er definiert kein einheitliches Gestaltungskonzept, doch sollen für bestimmte Bereiche, z.B. entlang		X		

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
7.9		Baustil so definiert, dass ein schönes modernes Bild erscheinen wird?	des Glashütter Damms, entsprechende Festlegungen im nachgelagerten Bebauungsplan getroffen werden. Gleichzeitig sollen die einzelnen Bereiche durch dem Rahmenplanverfahren folgende geeignete Verfahren entwickelt werden, um auch architektonisch hochwertige und zueinander passende Gebäude zu entwickeln.				
		5. ÖPNV direkt nach Kiwittsmoor, Ochsenzoll und Rathaus?	Die Einrichtung eines Minibussystems auf dem Glashütter Damm wird geprüft und erhält durch den Rahmenplan und den damit in Verbindung stehenden zusätzlichen potenziellen Kund*innen Vorschub.	X			
7.10		6. Anbindung an Schleswig-Holstein-Straße wohl notwendig, die Anfahrt an Segeberger Chaussee und Poppenbütteler Straße ist schon heute überlastet.	Eine Anbindung an die S-H-Straße ist nicht genehmigungsfähig. Sie liegt zudem nicht in der Zuständigkeit der Stadt Norderstedt. Auch verkehrsplanerisch ist eine Anbindung des Plangebietes an die S-H-Straße nicht sinnvoll, so würde es für die Straßen Glashütter Damm, Kreuzweg, Bargweg und Grundweg zu einer deutlichen Mehrbelastung mit Durchgangsverkehr kommen, da dies dann als Schleichweg zur Umfahrung der Knoten Ochsenzoll und Stormarnstr./ Poppenbütteler Str. genutzt werden könnte. Dies ist aus Sicht der Stadt und sicher auch für die Anwohner*innen nicht gewünscht. Eine Anbindung an die S-H-Straße, ohne auch gleichzeitig an den Glashütter Damm anzuschließen ist verkehrsplanerisch sinnlos. Die Knoten Glashütter Damm – Poppenbütteler Str. und – Segeberger Chaussee sind zwar schon heute belastet, durch geprüfte Maßnahmen kann aber auch für das Neubaugebiet eine ausreichende Qualität erreicht werden.			X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
7.11		7. Unterführung oder Fahrrad-/Fußgängertunnel unter oder über Schleswig-Holstein-Straße. Es sollte für Kinder SICHER sein, in die anderen Stadtteile in Norderstedt - z.B. in den Stadtpark oder ins Herold Center - selber fahren oder laufen zu können.	Diese Bauwerke erscheinen nicht sinnvoll. Querungsmöglichkeiten der S-H-Str. extra für den Fuß- und Radverkehr existieren im Bereich Immenhorst und Exerzierplatz. Verbesserungswürdig ist vor allem die Anbindung dorthin, die sukzessive über ein Wegesystem unabhängig vom Autoverkehr realisiert wird. Der Rahmenplan berücksichtigt diese Wege.		X		
7.12		8. Wie kann man den heutigen Bestand von wilden Tieren sichern? - Habitat von Rehen, Kaninchen, Hasen, etlichen Vögeln - Und manchmal wurden auch Kraniche und Störche gesichtet - Braucht unsere Stadt nicht eine „grüne Oase“?	In diesem Rahmenplangebiet gelingt es, die wertvollen Flächen im Niederungsbereich dauerhaft zu sichern, naturnah weiterzuentwickeln und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Auch mit dem Erhalt der Baumstrukturen und der Neuanlage von öffentlichen Grünflächen wird das Grün im Stadtbild etabliert. Die für die Bebauung vorgesehenen Flächen sind heute landwirtschaftliche Monokulturen, die nur eine geringe Wertigkeit für die Artenvielfalt besitzen. Dass hier hin und wieder Tier gesichtet werden, täuscht über diese Tatsache hinweg. Auch handelt es sich um eine integrierte Siedlungslage mit bereits vorhandener Erschließung und Infrastruktur, die dem Wirkungsgefüge des Stadtraums ausgeliefert ist. Dringend erforderliche Wohnbauflächen lassen sich an kaum einem anderen Ort der Region nachhaltiger planen als hier.		X		
8.	Einwender*in 24.03.2021	Aber schon im Vorweg, kann ich ihnen mitteilen, dass ich der Meinung bin, dass das Verkehrskonzept auf völlig untertriebene Annahmen basiert, dass wenn diese nicht eintreffen hier ein Chaos vorprogrammiert ist.	(Hinweis zum Verständnis: es ging dieser Anregung bereits ein E-Mail voraus, die auf die anstehende Veranstaltung hinwies).				

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
8.1		Schon während ich im "Am Dorfanger" wohnte habe ich mich gewundert das man in der Stadt Norderstedt nicht so richtig begriffen hat das fast jede Familie meistens 2 Autos haben. Am Dorfanger ergab sich 1,7 PKW/WE. Genau derselbe Faktor ergibt sich jetzt am Ernst-Bader Ring. Ich wette in den gesamten Gebiet um den Glashütter Damm sind es mindesten 1,5 PKW/WE. Und nun kommt man mit einem neuen Baugebiet und geht von 0,6 aus. Ganz ehrlich Herr Helterhoff, das ist lächerlich, und wenn nicht eintrifft dann grob fahrlässig verursacht.	Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist der Flächenverbrauch zu reduzieren. Ein großer Anteil des Flächenverbrauches ist auf den erheblichen Platzbedarf von Autos zurückzuführen. In Anbetracht der Anstrengungen zur Attraktivierung von Mobilitätsalternativen (z.B. Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes, Ausbau des ÖPNV) ist es nicht zu rechtfertigen, dass dem Auto mehr Raum als notwendig eingeräumt wird. Entgegen der Stellungnahme wird nicht von einem Stellplatzschlüssel von 0,6, sondern von 1,0 im frei finanzierten Wohnungsbau ausgegangen. Ein geringerer Stellplatzschlüssel ist zu rechtfertigen z.B. im Wohnungsbau für Senioren oder im sozial geförderten Segment. Die auch im Gebiet vorgesehenen Einfamilienhäuser sind dazu angehalten auf den Grundstücken, den eigenen Stellplatzbedarf abzubilden (mind. 1/ WE).			X	
8.2		Das Verkehrskonzept könnte man ja als Best Case verkaufen, aber in Riskobetrachtungen muss man auch den Worst Case mit einbeziehen. Hand aufs Herz - dieses neue Wohngebiet wird hauptsächlich neue Familien anziehen. Bei den zu erwarteten Preisen kann sich es kaum eine Familie leisten, dass nicht beide Elternteile arbeiten. Und um dann noch die Organisation der Familie mit Einkauf, Sport usw. wird es wohl darauf hinausgehen dass die meisten Familien in den Einzel, Reihen, und Doppelhäusern wohl mit 2 PKW aufwarten werden.	Das Verkehrskonzept berücksichtigt die Wohnnutzungen, die im Rahmenplan vorgesehen sind. Da mindestens 50 % sozial geförderte Wohnungen (verschiedene Wohnungsgrößen) entstehen und Angebote für seniorengerechtes Wohnen geschaffen werden sollen, ist nicht davon auszugehen, dass hauptsächlich Familien zuziehen werden, sondern die Zuziehenden in etwa die Altersstruktur des übrigen Stadtgebietes aufweisen. Auch die Annahme, dass Familien immer über zwei Pkw verfügen entspricht nicht der Realität in Norderstedt.			X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
8.3		Wenn das so nicht eingeplant wird. gibt es nicht nur ein Haufen mehr verkehr, sondern auch die Strassen im Wohngebiet werden vollgeparkt werden. Da haben Sie vollkommen Recht, beim schnellen Überflug des Verkehrskonzept habe ich die Zahl zum 50-60% Anteil auf PKW missverstanden und diese als annahmen von PKW / Haushalten zugeordnet. Das Ist ein Fehler. Aber ich kann dafür aus erster Hand eine andere Beobachtung mit Ihnen Teilen. Seit einem Jahr sitze ich im Homeoffice und beobachte so den ganzen Tage bei was sich hier im Ernst-Bader-Ring so als Verkehr ergibt. Wie sie wissen sitze ich ja sozusagen am Flaschenhals. Und wenn ich dann meinem Gefühl nachkomme zähle ich deutlich mehr Bewegungen an PKWs als Fußgänger oder Radfahrer von den Anliegern. Eigentlich finden der der Nicht-PKW-Verkehr durch die Kinder statt. Nur 4 Erwachsene nutzen das Fahrrad zum Einkauf oder Arbeitsweg.	<i>(Hinweis zum Verständnis: Der Einwendende wurde per E-Mail über die falschen Annahmen der Stellungnahme informiert, es folgt eine weitere Stellungnahme)</i> Diese individuellen Beobachtungen stellen keine repräsentative Erhebung dar. Die Stadt arbeitet an verschiedenen Stellen daran – nicht nur im Rahmenplangebiet – alternative Mobilitätsformen zu fördern (z.B. neue Radwege, Ausbau ÖPNV), so dass sich langfristig der Anteil am Modal Split bessern kann.				X
8.4		Aber auch kann ich Ihnen mitteilen dass ich als unmittelbarer Nachbar das Vorhaben wirklich positiv sehe, aber der Verkehr muss gelöst werden. Der Istzustand ist schon belastend, und jetzt gerade merken wir, was es bedeutet wenn der Ist-Zustand übertroffen wird (durch die Baustelle Segeberger Chaussee), trotz dem Pandemie bedingten Minderaufkommen an Verkehr.	Die Verkehrsthematik wurde betrachtet und stellt im weiteren Verfahren einen kontinuierlich zu aktualisierenden Belang dar. Der Vergleich mit dem Zustand während der Sperrung der Segeberger Chaussee ist nicht zielführend. Die Segeberger Chaussee übernimmt auch in Zukunft die übergeordnete Verkehrsfunktion.				X
9.	Einwender*in 05.04.2021	nach der Informationsveranstaltung vom 23.03.2021 zum Bauprojekt „7-Eichen“ haben sich					

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
9.1		einige Fragen und Bedenken ergeben, die ich nachfolgend gerne formulieren möchte: 1. Bedenken wegen der VERKEHRSSICHERHEIT auf dem Glashütter Damm, einige Probleme sind schon bei der heutigen Lage zu erkennen: - Für Fahrradfahrer/Innen 1.1. Parken auf dem Straßenrand macht die Übersicht und Vorbeifahrt sehr schwierig und gefährlich 1.2. Es gibt nicht genügend Platz für 1 Auto und 1 Fahrradfahrer in jede Richtung. Wenn auch noch ein LKW dazu kommt, kommt es zu einem richtigen Stau. 1.3. Es wird schnell gefahren, obwohl es eine 50/30er km/h-Zone ist 1.4. Man fühlt sich als „weicher“ Verkehrsteilnehmer gar nicht sicher	Dass auf dem Glashütter Damm alle Verkehrsarten Einschränkungen in Kauf nehmen müssen, ist bekannt. Eine erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer*innen ist heute wie auch zukünftig erforderlich. Es handelt sich aber um eine vorhandene Straße, die nicht erweiterbar ist. Gegenüber dem heutigen Zustand wird es keine signifikante Veränderung dieser Situation geben. Die Straße ist der Verwaltung aber auch nicht als Unfallschwerpunkt bekannt.				X
9.2		- Für Spaziergänger - heute sehr schmal und an manchen Stellen sehr schlecht, wenn man z.B. mit einem Kinderwagen unterwegs ist - Für Kinder - Es ist ein Schulweg, aber der Verkehr ist schon heute gefährlich - Es ist die Hauptverkehrsader zwischen Glashütte und Ochsenzoll, aber diese ist heutzutage schon überlastet.	Für die Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs wird abschnittsweise ein Wegenetz, das unabhängig vom Autoverkehr ist, eingerichtet. Am Kreuzweg/ Ernst-Bader-Ring ist hier ein erster Baustein realisiert, der mit dem Rahmenplan ergänzt wird und an vorhandene Wege am Jägerlauf anschließt, die schon heute in Richtung Exerzierplatz führen. Die Vervollständigung dieses Wegesystems führt langfristig auch zu deutlich mehr Sicherheit und kürzere Wege, kann sogar für viele Bewohner*innen eine Alternative zum Auto sein. Auch die Überlegungen zur Verbesserung des ÖPNV (z.B. Minibuslinie), die durch den Rahmenplan deutli-	X			

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
9.3		1.5. Da der Glashütter Damm aufgrund der zu schützenden Linden nicht ausgebaut/verbreitert werden darf, muss ein Umleiten des zusätzlichen Verkehrs über die Schleswig-Holstein-Straße sichergestellt werden. Der Glashütter Damm ist gerade im Bereich der Schule/Kita viel zu eng und es passen jetzt schon nur knapp 2 SUVs aneinander vorbei. Einen Zusatzverkehr würde der Glashütter Damm sowohl in der jahrelangen Bauphase als auch danach nicht verkraften, ohne die Anwohner und Verkehrsteilnehmer zu gefährden.	chen Vorschub erfahren, zeigen, dass durch Verbesserung der Mobilitätsalternativen der Autoverkehr langfristig reduziert werden kann. Eine neue Anbindung an die S-H-Straße ist weder genehmigungsfähig noch verkehrsplanerisch sinnvoll. Sie liegt zudem nicht in der Zuständigkeit der Stadt Nordstedt. So kann zusätzlicher Schleichverkehr zur Umfahrung der Knoten S-H-Straße/Poppenbütteler Straße und Knoten Ochsenzoll für eine deutlich höhere Belastung im Bereich Grundweg, Bargweg, Kreuzweg und Glashütter Damm führen. Dass der Glashütter Damm bei angepasster Fahrweise für sich begegnende SUV-Pkw zu eng sein soll, entspricht nicht der Wahrheit. Richtig ist, dass in Vorbereitung von Baumaßnahmen Maßnahmen zur Verkehrsabwicklung zu prüfen sind, die dann temporäre Regelungen umfassen können.			X	
9.4		Des Weiteren wird in dem Verkehrskonzept unter Punkt 2.5. „KFZ-Verkehr“ und 4. „Äußere Verkehrserschließung“ bereits 2019 folgendes festgehalten: <i>„Zusätzliche Belastungen des Knotenpunktes Segeberger Chaussee / Wilhelm-Busch-Platz werden voraussichtlich nicht mehr abgewickelt werden können... Für den Knotenpunkt wurde für den Bestand eine mangelhafte Verkehrsqualität angegeben. Mit den zusätzlichen Verkehrsstärken infolge der geplanten Wohnbebauung am Glashütter Damm verschlechtert sich die Verkehrsqualität weiter... “</i>	Das in dem Verkehrsgutachten werden die Probleme transparent genannt. Außerdem werden Maßnahmen vorgeschlagen, die zu einer Verbesserung der Situation beitragen. Leider müssen wir auch an dieser Stelle mit der vorhandenen Infrastruktur und dem gesetzten Rahmen auskommen. Im Ergebnis sind im Verkehrsablauf ggf. Kompromisse einzugehen, die aber in Abwägung der erforderlichen und an der Stelle städtebaulich sinnvollen Siedlungsarrondierung hinnehmbar erscheinen.		X		

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
9.5		Das ist die Einmündung in Richtung Glashütter Damm, wo die Hälfte des zusätzlichen Verkehrs in Richtung Neubaugebiet einbiegen wird. Die drei daraufhin genannten Maßnahmen ergeben keine Entlastung, da es hier lediglich um Signalisierungen oder einen Linksabbiegestreifen geht. Die Verkehrsmenge bleibt die gleiche.				X	
9.6		1.6. Anbindung an Schleswig-Holstein-Straße dringend notwendig, die Anfahrt über die Segeberger Chaussee, Glashütter Damm und Poppenbütteler Straße ist schon heute überlastet. Die Idee mit dem Umweg über den Grundweg / Bargweg / Kreuzweg ist realitätsfern, zumal es sich hier um 30er-Zonen und eine SPIEL-Straße handelt.	Eine neue Anbindung an die S-H-Straße ist weder genehmigungsfähig noch verkehrsplanerisch sinnvoll (s.o.).				
		1.7. Wechselseitiges Parken auf dem Glashütter Damm. Unter Berücksichtigung der oben genannten Gründe (enge Fahrbahn, stetig steigender Verkehr, größere Autos und Kleinbusse) sollte hiervon dringend abgesehen werden. Gerade die Strecke zwischen Wilhelm-Busch-Platz und Glashütter Damm / Jägerlauf ist viel zu eng und es staut sich jetzt schon aufgrund diverser Baustellenfahrzeuge, die auf der Fahrbahn parken. Schauen Sie sich die Gegebenheiten vor Ort an. Die Rückstaulängen sind heute schon sehr lang, sobald auch nur 1 Auto auf der Fahrbahn parkt.	Die Parkplatzanordnungen auf dem Glashütter Damm sind nicht Inhalt dieses Rahmenplanes. Gutachterlich ist nachgewiesen, dass der Glashütter Damm die zusätzlichen Verkehrsmengen aufnehmen kann. Die im Gutachten dargestellten Maßnahmen sind vorerst unverbindliche Vorschläge, deren Umsetzung in eigenen Verfahren zu prüfen ist.				X
9.7		2. Bedenken wegen LÄRM und LUFTVERSCHMUTZUNG, besonders durch LKW-Verkehr während der Bauphase und später durch weitere	Es ist nicht davon auszugehen, dass bei ca. 500 WE derart viele Fahrzeuge hinzu kommen. Immerhin wird der Anteil sozial geförderter Wohnungen bei 50% lie-			X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
9.8		1.000 PKW der Anwohner und weitere Besucher-PKWs. 3. Gibt es Platz für 2 Autos pro Haushalt auf den Grundstücken, so dass wir vermeiden, dass unsere Straßen in Parkplätze umgebaut werden?	gen und auch bei barrierefreien Wohnungen für Senioren ist realistisch von einem deutlich geringerem Kfz-Besatz auszugehen. Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist der Flächenverbrauch zu reduzieren. Ein großer Anteil des Flächenverbrauches ist auf den erheblichen Platzbedarf von Autos zurückzuführen. In Anbetracht der Anstrengungen zur Attraktivierung von Mobilitätsalternativen (z.B. Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes, Ausbau des ÖPNV) ist es nicht zu rechtfertigen, dass dem Auto mehr Raum als notwendig eingeräumt wird.			X	
9.9		4. ÖPNV - Wie soll im engen Glashütter Damm eine Buslinie realisiert werden? Es ist unmöglich für 2 Busse, den Glashütter Damm nebeneinander zu passieren.	Aufgrund des Straßenprofils wird die Einrichtung einer Minibuslinie geprüft.	X			
9.10		5. Grundsätzlich ist es sehr befremdlich, dass auf all die Kritik zur Verkehrslage während der Veranstaltung überhaupt nicht eingegangen und lediglich auf ein Verkehrskonzept aus 2019 (worin allerdings die Verkehrsstärke aus 2013, 2014 und 2016 gemessen wurde) verwiesen wurde. Die Daten aus dem Konzept sind nicht mehr repräsentativ und zeitmäßig.	Die Verkehrszahlen im Stadtgebiet werden kontinuierlich erhoben. Somit kann gut eingeschätzt werden, ob Gutachten veraltete Zahlen verwenden oder weiterhin anzuwenden sind. Sobald Anlass für eine neue Begutachtung besteht, wird diese im Rahmen der Bebauungsplanverfahren auch in Auftrag gegeben.				X
9.11		Warum wurde die Anbindung an die Schleswig-Holstein-Straße seinerzeit verworfen? Bitte nennen Sie die Gründe dafür.	Eine neue Anbindung an die S-H-Straße ist nicht genehmigungsfähig, denn der Sinn einer Ortsumfahrung ist es die Zubringer auf ein Minimum zu reduzieren. Auch verkehrsplanerisch ist eine Anbindung nicht sinnvoll. Sie liegt zudem nicht in der Zuständigkeit der				X

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
9.12		6. Wie sehen die Pläne im Neubaugebiet für Einkaufsmöglichkeiten aus? Wird hier Raum für einen neuen Supermarkt eingeplant? Es kann nicht die Idee sein, dass alle künftigen Bewohner den kleinen Nahkauf im Immenhof oder den Lidl Markt an der Segeberger Chaussee nutzen müssen. Beide Märkte sind schon heute maßlos überlaufen. Abschließend möchte ich anmerken, dass die meisten der genannten Punkte mit einer Zufahrt über die Schleswig-Holstein-Straße weitestgehend gelöst oder mindestens stark gemildert werden würden. Daher nochmals die Bitte, diese Überlegung erneut in Betracht zu ziehen. Bitte lassen Sie unsere Anmerkungen in das weitere Vorgehen einfließen und teilen Sie uns zu den genannten Punkten Ihre Stellungnahmen mit.	Stadt Norderstedt. So kann zusätzlicher Schleichverkehr zur Umfahrung der Knoten S-H-Straße/Poppenbütteler Straße und Knoten Ochsenzoll für eine deutlich höhere Belastung im Bereich Grundweg, Bargweg, Kreuzweg und Glashütter Damm führen. Ein weiterer Grund ist sicher die dauerhaft erforderliche Querung der Tarpenbekniederung, die ein ökologisch hochwertiger Freiraum im Stadtgebiet ist. Natürlich ist kein neuer Supermarkt vorgesehen. Dies würde in einen Bereich der Stadt, der von Fremdverkehr aufgrund der ruhigen Wohnlage eher freigehalten werden soll, unnötig Verkehr ziehen. Die vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten befinden sich in zumutbarer Entfernung. Darüber hinaus hat das Nahversorgungszentrum Immenhof eher Probleme, vorhandene Flächen für den Einzelhandel und wohnortnahe Dienstleistungen zu vermieten. Dies betrifft auch den Lebensmitteleinzelhändler. Insofern kann die zuziehende Bevölkerung durchaus als Unterstützung gefährdeter Nahversorgung verstanden werden. Neue Standorte wären hier kontraproduktiv.			X	
10.	Einwender*in 25.04.2021	In dem jetzigen Entwurf, wirkt die geplante Bebauung, teilweise wie ein Fremdkörper. Die Geschosshöhen müssen auf maximal 2 Vollgeschosse plus Staffelgeschoss begrenzt werden, wie am Glashütter Damm und in den Neubaugebieten (großer Born, Nachverdichtung Poppenbütteler Straße Ost) üblich.	Aufgrund der Erforderlichkeit flächensparend zu bauen sieht der Rahmenplanentwurf neben 2- geschossiger Bebauung auch bis zu 4- geschosige Gebäude vor. Das Thema Einfügen in die umliegende Bebauung wurde hierbei bereits im Beteiligungsverfahren intensiv diskutiert. Mit dem Bebauungskonzept wurde eine für			X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
10.1		Es sollte eine geneigte Dachform vorgeschrieben werden.	die Nachbarschaft und für die städtebauliche Anmutung des Stadtteils positive Lösung gefunden. Zu den Rändern (Siedlungsrand, Nachbarbebauung) hin ist eine 2-Geschossigkeit vorgesehen, während die etwas höhere Bebauung im zentralen Planbereich untergebracht wird. Beeinträchtigungen der Nachbarschaft wie auch des Ortsbildes werden damit weitestgehend ausgeschlossen.		X		
10.2		Verkehr Das Verkehrskonzept bleibt bei vielen Punkten wage und widersprüchlich. Bevor der Rahmenplan erlassen wird, sollte zwingend ein Gutachten erstellt werden, in dem korrekt beschrieben wird, welche Umbaumaßnahmen an den Kreuzungen Poppenbüttelerstrasse / Glashütter Damm und an der Kreuzung Segeberger Chaussee / Glashütter Damm erforderlich und machbar (B432 ist ja eine Bundesstraße / Flächenankauf) sind. Ohne eine verpflichtende Zusage und Beteiligung der Stadt Norderstedt zum Betrieb der geplanten „Buslinie mit Kleinbussen besteht die Gefahr, dass die Line bei knappen Finanzmittel eingestellt wird.	Geneigte Dachformen sind (zum Erhalt des Ortsbildes) z.B. am Glashütter Damm vorgesehen. Leider können geneigte Dächer nur bedingt als Gründächer errichtet werden, was aus Gründen der Regenwasserrückhaltung und Verdunstung mit positiven Effekten z.B. auf das Stadtklima ebenso Ziel der Entwicklung ist. Insofern sind für den Großteil des Baugebietes keine geneigten Dächer angedacht In einem Rahmenplanverfahren werden die betroffenen Themen wie z.B. auch Verkehrsabwicklung oder Einrichtung eines Minibussystems hinsichtlich ihrer Machbarkeit überprüft und als Ziele definiert. Es werden Maßnahmen benannt, die in den dem Rahmenplan folgenden Verfahren bzw. parallel zum Verfahren konkretisiert werden. Das sind dann auch die Zeitpunkte, an denen die politischen Gremien zu entscheiden haben.		X		

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
11.	Einwender*in 30.04.2021	anbei finden Sie das Feedback und die Forderungen von über 300 Norderstedtern in Bezug auf das Planungsgebiet 7 Eichen. Die Zugehörige Petition und ein paar Kommentare finden sie unter: http://chnq.it/97dRiVyGtC Nach deren Abschluss, werden wir Ihnen die gesamte Liste zukommen lassen. Wir freuen uns auf eine konstruktive Zusammenarbeit & Lösung.	Zur Kenntnis genommen.				X
11.1		nach der letzten Bürgerbeteiligung im Rahmen der Planung des Baugebietes 7 Eichen kam bei etlichen das Gefühl auf, dass die Anliegen der Anwohner nicht ausreichend berücksichtigt werden und sich von Seiten der Stadt - teilweise auch bewusst - nicht an vorherige Absprachen gehalten wird. Folgende Punkte sind uns dabei aufgefallen:	In Anbetracht der zahlreichen in der Planung berücksichtigten Einwände aus der Öffentlichkeit fällt es schwer nachzuvollziehen, dass Anliegen nicht gehört wurden.				X
11.2		Verkehr: Das am 23.03.2021 vorgestellte Konzept für den gesamten Verkehr der neuen ca. 500 Wohneinheiten widerspricht jeder Vernunft. 1. Äußeres Verkehrskonzept: Knotenpunkte (z.B. Wilhelm-Buschplatz — Segeberger Chaussee) haben jetzt schon mangelhafte Qualität, und es bilden sich lange Rückstaus. Dieses wird selbst im Verkehrskonzept bestätigt, und es werden drei Maßnahmen genannt, von denen eine gewählt werden muss, um einen ausreichenden Verkehrsfluss gewährleisten zu können.	Hierbei handelt es sich um eine Beurteilung eines anerkannten und neutralen Verkehrsgutachters. Die Qualität an den Knotenpunkten ist tatsächlich nicht gut. Die schon heute nicht befriedigende Situation an den beiden Einmündungen des Glashütter Damms auf die übergeordneten Straßen kann aus gutachterlicher Sicht dahingehend verbessert werden, dass auch der zusätzliche Verkehr aus dem neuen Baugebiet mit abgewickelt werden kann.				X

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
11.3		Bevor man an die Erschließung des Baugebietes geht, sollten doch erst einmal die verkehrsrechtlichen Grundlagen dafür geschaffen sein. 2. Öffentlicher-Personen-Nahverkehr: ÖPNV scheidet als Alternative im Moment praktisch aus, da dieser nicht im Planungsgebiet vorhanden ist. Dieses wird selbst im Verkehrskonzept offen zugegeben. Zitat <i>"Mit dem derzeit vorhandenen Busliniennetz Ist das Plangebiet als nicht erschlossen zu bewerten, da das gesamte Plangebiet außerhalb der Haltestellen liegt"</i> HVV-Busse können auf dem Glashütter Damm nicht fahren. Die Lösung der Stadt, mit dem HVV den Einsatz von Minibussen zu vereinbaren, ist reine Utopie und kein Lösungsansatz (und wird ebenfalls in dem von der Stadt veranlassten Verkehrskonzept als unwirtschaftlich erachtet).	Die Anbindung an den ÖPNV muss auch schon heute für die bereits vorhandene Wohnbevölkerung verbessert werden, um einen Beitrag dazu zu leisten, dass möglichst viele Menschen auf das Mobilitätsangebot des Umweltverbundes umsteigen. Die Wirtschaftlichkeit und Attraktivität einer ÖPNV Erschließung dieses Stadtteils steigt mit der Entwicklung des neuen Baugebietes mit etwa 500 WE. Über die Einrichtung eines Minibussystems ist eine Verbesserung des ÖPNV möglich. Inwiefern dies nur als Utopie abgestempelt wird oder als Investition in einen Baustein der Verkehrswende, ist politisch abzuwägen.			X	
11.4		3. Fahrradfahren: Im Verkehrskonzept wird festgehalten, dass der Fahrradverkehr auf dem Glashütter Damm sehr gering ist. Diesem stimmen wir durchaus zu, allerdings liegt dies wohl auch daran, dass aufgrund der Breite der Straße, des fehlenden Mittelstreifens und häufig auf der Straße parkender Autos die Situation für Fahrradfahrer äußerst gefährlich ist. Es wird darauf verwiesen, dass Radfahrer über die Strecke Grundweg/Bargweg ausweichen können; zugleich wird darauf verwiesen, dass auch Autofahrer diese Strecke bevorzugen könnten, weil die Einmündung	Die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen sind der Stadt bekannt. Sie treten für die Autofahrer*innen deutlicher zutage, je mehr Menschen z.B. auf das Fahrrad umsteigen und entsprechende Flächen im Straßenraum beanspruchen. Insofern ist es an vielen Orten zu erwarten, dass der Kfz-Verkehr die ihm bisher weitgehend uneingeschränkt zur Verfügung gestellten Verkehrsflächen mit alternativen Mobilitätsangeboten und deren hochwertigen Ausbau teilen müssen.	X			

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
11.5		in die Segeberger Chaussee am Grundweg ampelgesteuert ist und daher viel einfacher nach links abgebogen werden kann als an der Einmündung Wilhelm-Busch-Platz. Nicht berücksichtigt wird, dass dabei zusätzliche Konflikte zwischen Radfahrern und Autofahrern auf sehr engen, teils einseitig oder gar auf beiden Seiten zugeparkten und eigentlich verkehrsberuhigten Straßen (30-km/h-Zone) entstehen. Daher fordern wir, bevor ein Bebauungsplan aufgestellt und verabschiedet wird, erst ein realistisches Verkehrskonzept für alle Verkehrsteilnehmer erarbeitet und umgesetzt wird. Bebauungsplanung: 0. Bebauung in der Höhe: 3 vs. 4 (5) geschossig. Gemäß dem Protokoll des Workshops vom 16.11.2016 gab es gegensätzliche Erwartungen an das Planungsgebiet. DH und EF vs. DH, EF und maximal 2-3 geschossige Mehrfamilienhäuser. In den folgenden Sitzungen hatte man sich dann maximal auf 2 Vollgeschosse plus Staffel oder 3 Gesamtgeschosse geeinigt. Diese Vereinbarung wird in dem am 23.03.2021 vorgestellten Entwurf komplett ignoriert, und es wurden Wohnbunker mit 5 Gesamtgeschossen vorgestellt (4 Vollgeschosse plus Staffelgeschoss). Dieses passt nicht in die Gegend und bricht klar mit allem, was abgesprochen war. Wenn so eine Bürgerbeteiligung in Norderstedt aussieht, ist sie nichts weiter als Augenwischerei. Hier fordern wir, sich an	Da es sich bei dem Baugebiet um eine Siedlungsarrondierung im Bestand handelt, muss auch hier mit den vorhandenen Rahmenbedingungen gearbeitet werden. Die Konflikte bestehen bereits heute und werden durch das neue Baugebiet nicht maßgeblich verschlechtert. Die Erschließung des neuen Baugebietes bietet aber einen Anlass, um die Situation zu verbessern, was auch der bereits ansässigen Wohnbevölkerung zugutekommen wird. Z.B. wird im Rahmenplan das vom Kfz-Verkehr unabhängig geführte Rad- und Fußwegenetz ergänzt, um hier sichere Alternativen zu schaffen. Das bisher vorliegende Verkehrskonzept weist die Machbarkeit nach, welche konkreten Maßnahmen im Verkehrsnetz außerhalb des Plangebietes noch vorzunehmen sind, gilt es im weiteren Verfahren, der verbindlichen Bauleitplanung, zu benennen. Eine 5-geschossige Bebauung (bzw. 5-geschossig anmutend bei 4+ Staffel) ist nicht vorgesehen. Eine 4-Geschossigkeit ist ausschließlich für die Bebauung am zentralen Grünzug mittig im Baugebiet vorgesehen, dies entspricht der so auch kommunizierten Anmutung von 3 Geschossen + Staffelgeschoss. Im Gegenzug sind sowohl die Stadtvillen- Typologien zum Glashütter Damm, als auch die dörflichen Nachbarschaften/ Wohnhöfe zu angrenzenden bestehenden Wohngebieten und die Einfamilien-/ Doppelhäuser am nördlichen Siedlungsrand nur 2-geschossig. Negative Auswirkungen auf die Nachbarbebauung oder das Ortsbild sind damit ausgeschlossen, gleichzeitig wird aber dem Ziel zum schonenden Umgang mit Boden entsprochen. Die Anregungen der Öffentlichkeit wurden gehört und im Konzept berücksichtigt.		X		

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
11.6		die Vereinbarung von maximal 3 Gesamtgeschossen zu halten.	In einem persönlichen Gespräch konnten wir verdeutlichen, dass es sich bei derartigen Verfahren um laufende Prozesse handelt. Vereinbarungen wurden nicht geschlossen.		X		
11.7		1. Bebauung an den Randflächen. Es wurde in den vorhergehenden Sitzungen immer zugesagt, dass an den Randflächen nur DH und EH gebaut werden. Dieses wurde nicht komplett eingehalten und muss konsequent zur Anwendung kommen.	Zu den Rändern des neuen Baugebiets sind 2-geschossige Bautypologien (in vielen Bereichen EFH/ DH) vorgesehen. Damit wird dem Ansinnen der direkten Nachbarschaft auf einen verträglichen Übergang voll und ganz entsprochen und gleichzeitig den darüber hinausgehenden Zielen der Stadtentwicklung, z.B. verschiedenartige Wohnangebote zu schaffen und flächensparend zu bauen, entsprochen.				
11.8		2. Wege an der Randlage: An der Randlage ist ein Grünstreifen auf der Seite zum Neubaugebiet (Kreuzweg) eingeplant, während die existierenden Häuser (Jägerlauf) direkt einen Weg an den Gartenzaun bekommen sollen. Hier fordern wir, dass auch an der Randlage zum Jägerlauf einen Grünstreifen angelegt wird.	Die Grünstreifen entlang der Ränder des neuen Baugebietes wurden aufgrund der Anregungen der Nachbarschaft aufgenommen und sorgen dafür, dass die neue Bebauung Abstand einhält. Dieses ist sowohl im Osten wie im Westen identisch vorgesehen. Die Stadt wird die Grünstreifen natürlich nicht ungenutzt lassen, sondern als Wegeverbindungen ausbauen, dies wurde auch immer so kommuniziert. Wege sind rundherum (auch in Richtung Ernst-Bader-Ring/ Kreuzweg) geplant.	X			
		Zusammenfassend noch einmal die Forderungen zur Anpassung des Rahmenplans: 1. Erarbeiten Sie ein tragfähiges Verkehrskonzept, bei dem ganz klar festgelegt wird, welche Maßnahmen die Stadt durchführt, um: a. die Knotenpunkte zu entlasten, b. eine realistische ÖPNV Anbindung zu gewährleisten und	Das vorliegende Verkehrsgutachten ist in diesem Verfahrensschritt ausreichend. Im weiteren Verfahren, der verbindlichen Bauleitplanung, werden dann erforderliche weitere Untersuchungen durchgeführt und Maßnahmen für den Straßenverkehr, ÖPNV und Fahrradverkehrs definiert.	X			

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
11.9		c. ein sicheres Fahrradfahren zu ermöglichen. 2. Einhalten der Absprachen: a. Maximal 3 Geschosse b. Bebauung an den Randflächen nur EH und DH. c. Grünstreifen auch zur Seite Jägerlauf. Weiterhin würden wir Sie bitten, spätestens bis zur nächsten Bürgerbeteiligung darzulegen, wie sich die neuen 500 Wohneinheiten auf die anliegenden Schul- und Kitakapazitäten auswirken. Viele Anwohner haben das Gefühl, dass die Kapazitäten in den beiden (dem Planungsgebiet anliegenden) Grundschulen jetzt schon erschöpft sind. Über einen Ausbau dieser Kapazitäten ist nichts bekannt.	In einem persönlichen Gespräch konnten wir verdeutlichen, dass es sich bei derartigen Verfahren im laufenden Prozesse handelt. Vereinbarungen wurden nicht geschlossen. Die Anregungen wurden gehört und berücksichtigt. Planung ist aber auch ein Prozess, der auf sich ändernde Anforderungen Antworten finden muss. Beispielsweise wurde im Rahmen der Beteiligung eine Quote von 30% sozial geförderter Wohnungen vorgegeben. Dieser Wert liegt inzwischen bei 50%, hierauf muss Planung reagieren. Darum lassen sich nicht alle Themen auf Rahmenplanebene bis zum Ende durchplanen, sondern müssen vielfach auf einer funktionsfähigen aber relativ allgemeingültigen Zielvorgabe belassen werden. Diesen planerischen Spielraum gilt es dann in nachgelagerten Verfahren zu füllen. Die für die Kapazitäten von Schulen und Kitas verantwortlichen Fachdienststellen sind in das Verfahren eingebunden. Zu a.: Ausschließlich im zentralen Bereich des Plangebietes ohne bestehende Nachbarschaft sind bis zu max. 4-geschossige Gebäude vorgesehen, um die Ziele der Entwicklung (z.B. günstigen Wohnraum, großzügige Parks, max. 2-geschossige Bebauung zu den Rändern) umzusetzen. Zu b.: Einfamilienhäuser sind im nördlichen Baufeld vorgesehen und somit im Randbereich. Die Randbereiche mit Nähe zum Glashütter Damm sind als 2-geschossige Bebauung nicht höher, aufgrund der ge-		X		
					X	X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			wünschten Bebauungsdichte im Hinblick auf den schonenden Umgang mit Boden aber nicht als EFH und DH geplant. Zu c.: Die Planung sieht einen umlaufenden Grünstreifen und somit auch östlich (zur Bebauung Jägerlauf) vor.	X			
12.	Einwender*in 27.03.2021	das Verkehrskonzept Glashütter Damm habe ich mir angesehen - wichtigster Kritikpunkt: die Erhebungsdaten sind von 2013 und irgendwann in 2016, und sie beziehen sich jeweils auf einen Zeitraum von 24 Std. (nachts ist eher wenig los! da helfen auch irgendwelche Kennwerte wenig). Inzwischen hat sich aber viel geändert, u.a. mit Zustimmung der Stadt wurde "nachverdichtet", es entstanden neue Häuser mit mehr Wohneinheiten als vorher. Auch dient der Glashütter Damm als vermeintlich schnellere Alternative zur Segeberger Chaussee, dort wird es eng und langsam, u.a. wegen der Kita kurz vor der Strasse Am Böhmerwald, sowie div. Linksabbiegern zu Geschäften.	Die Verkehrszahlen im Stadtgebiet werden kontinuierlich erhoben. Somit kann gut eingeschätzt werden, ob Gutachten veraltete Zahlen verwenden oder weiterhin anzuwenden sind. Sobald Anlass für eine neue Begutachtung besteht, wird diese im Rahmen der Bebauungsplanverfahren auch in Auftrag gegeben. Insofern wird mit Zahlen gerechnet, die weiterhin zutreffend sind.	X			
12.1		Für das Gebiet 7 Eichen gehen die Gutachter ausserdem von 1,2 Personen pro KfZ aus, nach meiner Beobachtung ist das zu viel. Nach meiner Beurteilung der Situation des Gebietes 7 Eichen (teuere, wenige, kleine Bauplätze, teure Häuser) sollte man von 2 KfZ pro WE und 1 Person pro KfZ ausgehen, trotz der geförderten WE. D.h., die Erhebungsdaten geben nicht mehr die Realität wider.	Im Gutachten wird der Besetzungsgrad je Pkw mit 1,2 angenommen. Dieser statistische Wert dient der Berechnung der Quell- und Zielverkehre im Zusammenhang mit der voraussichtlichen Einwohnerzahl des neuen Gebietes und deren täglichen Fahrten. Sicher nicht korrekt ist der Vorschlag für die Fahrten von 1 Person/ Kfz auszugehen, denn das würde bedeuten, dass nie zwei oder mehr Personen in den Autos sitzen.			X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
12.2		Lage heute: In Spitzenzeiten ist auch in der Zone (30 km/h) vor Schule, Kirche, Spielplatz, ein Überqueren der Strasse nur mit Mühe und z.T. längerer Wartezeit möglich. Am Wilhelm-Busch-Platz sind Staus bzw. Warteschlangen die Regel. Ich halte es für sehr bedenklich, dass dieses alte Gutachten zur Grundlage von Planungen für ein Neubaugebiet gemacht wird. Sehr misslich finde ich auch, dass den Gutachtern, wohl von der Stadt, der Anschluss über den Kreuzweg an die Schleswig Holstein Strasse als alternatives Denkmodell "verboten" wurde. P.S.: noch ein paar Worte zum Bargweg: bitte fahren Sie doch Mal mit einem PKW dort entlang, Sie werden erkennen, dass dieser Weg als Alternative zum Glashütter Damm schlicht Quatsch ist.	Der Glashütter Damm ist geeignet, die anfallenden Fahrten aufzunehmen. Lediglich die beiden schon heute stark belasteten Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrsnetz müssen durch Maßnahmen ertüchtigt werden. Das Verkehrsgutachten geht weiterhin von auch heute noch zutreffenden Verkehrszahlen aus. Der Anschluss des Baugebietes an die S-H-Straße ist weder genehmigungsfähig noch verkehrsplanerisch sinnvoll. Bei einem Anschluss des neuen Baugebietes an die S-H-Straße ist für die Straßen Glashütter Damm, Kreuzweg, Bargweg und Grundweg mit deutlich mehr Durchgangsverkehr zu rechnen, da diese dann als Schleichwege zur Umfahrung der Knoten Ochsenoll und Stormarnstr./ Poppenbütteler Str. genutzt werden könnten. Dies ist aus Sicht der Stadt und sicher auch für die Anwohner*innen nicht gewünscht.		X		
13.	Einwender*in 14.06.2021	der Seniorenbeirat der Stadt Norderstedt bedankt sich für die Übersendung der Unterlagen zum Rahmenplan der Stadt Norderstedt " Sieben Eichen-Glashütter Damm". Nach Durchsicht der umfangreichen Unterlagen bittet der Seniorenbeirat um Aufnahme der Thematik "preiswerte und behindertengerechter Seniorenwohnungen"	In Kapitel 7.3.4 des Rahmenplanentwurfes wird u.a. das Ziel formuliert, barrierefreie Wohnangebote für Ältere Menschen und auch Gemeinschaftsanlagen/ Quartierstreff zu schaffen. Für den endgültigen Rahmenplan sollen diese Funktionen im Plan noch verortet werden.	X			
14.	Einwender*in, Aus der Internetliste 23.03.2021	Im Verkehrskonzept finde ich nicht berücksichtigt, dass zu den Hauptverkehrszeiten die --Elterntaxis-- v.a. an der Grundschule Immenhorst, aber auch am Kindergarten Vicelin-Gemeinde die Straße teilsperren.	Verkehrswidriges Verhalten ist eher ein Fall für die entsprechenden Ordnungskräfte. Insofern kann dieser Hinweis in diesem Rahmenplanverfahren nicht bearbeitet werden.				X

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
15.	Einwender*in, Aus der Internetliste 05.04.2021	Das Verkehrsgutachten beruht auf Verkehrszählungen aus den Jahren 2013, 2014 und 2016. Für den Abschnitt "Kreuzung Poppenbütteler Str. / Glashütter Damm" stammen die Zahlen von 2013, sind somit 8 Jahre alt! Beruhend auf diesen, bereits 8 Jahre alten Zahlen, wurde im Gutachten auf Seite 12 der Hinweis gegeben, dass es zu einem Rückstau der Linksabbieger (GD -rgt; PStr.) in Spitzenzeiten kommen kann. Da keine separate Linksabbiegerspur im GD vorhanden ist kommt es also zu einem kompletten Rückstau im Glashütter Damm (auf "allen" Spuren)! In den letzten 8 Jahren hat der Verkehr merklich zugenommen, allein auf Grund der seit dem neu entstandenen Wohnungen/Häuser im Einzugsbereich des GD. Der mit den 8 Jahre alten Zahlen prognostizierte Rückstau ist heute real vor Ort täglich im Berufsverkehr zu beobachten. Insbesondere die Vollsperrung der Segeberger Chaussee zeigt noch eine extreme Verstärkung dieses Effekts. Ich fürchte diese besondere, zum Glück nur temporäre Situation ermöglicht einen Ausblick auf das zukünftige, tägliche Verkehrsgeschehen - oder vielmehr auf das zu erwartende tägliche Verkehrschaos...	Die Verkehrszahlen im Stadtgebiet werden kontinuierlich erhoben. Somit kann gut eingeschätzt werden, ob Gutachten veraltete Zahlen verwenden oder weiterhin anzuwenden sind. Das Verkehrsgutachten geht weiterhin von auch heute noch zutreffenden Verkehrszahlen aus. Sobald Anlass für eine neue Begutachtung besteht, wird diese im Rahmen der Bebauungsplanverfahren auch in Auftrag gegeben. Die Vollsperrung der Segeberger Chaussee ist nicht als Referenzzeitraum zur Beurteilung des zukünftigen Verkehrsaufkommens geeignet. Zusammen mit der Entwicklung des Baugebiets eröffnen sich darüber hinaus Möglichkeiten, um die Angebote für alternative Mobilität zu verbessern. Beispiele sind die Verbesserung der ÖPNV Anbindung und die Vervollständigung eines Straßenunabhängigen Fuß- und Radwegenetzes. Diese und andere Maßnahmen sorgen bei der Verkehrsmittelwahl auch der bereits vorhandenen Wohnbevölkerung für mehr Wahlmöglichkeiten.				X
15.1		Ich finde es daher dringend erforderlich einen direkten verkehrlichen Anschluss des Neubaugebiets an die Schleswig-Holstein Straße (über Kreuzweg?) erneut zu prüfen, unabhängig von der Vereinbarung in früheren Veranstaltungen (vor 4 Jahren!!). Schon jetzt, in diesem Jahr, ist eine Aktualisierung der Verkehrsstudie dringend erforderlich.	Der Anschluss des Baugebietes an die S-H-Straße ist weder genehmigungsfähig noch verkehrsplanerisch sinnvoll. Sie liegt zudem nicht in der Zuständigkeit der Stadt Norderstedt. Bei einem Anschluss des neuen Baugebietes an die S-H-Straße ist für die Straßen Glashütter Damm, Kreuzweg, Bargweg und Grundweg mit deutlich mehr Durchgangsverkehr zu rechnen, da			X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
15.2		Nur auf dieser Grundlage kann eine sinnvolle Planung des gesamten Wohnbaugebiets erfolgen, ohne in 2-3 Jahren eine Umplanung, aufgrund des dann vielleicht erst vorliegenden Verkehrsgutachtens, durchführen zu müssen. Noch ein Hinweis: Bspw. naturschutzfachliche Kartierungen dürfen zum Zeitpunkt der Planfeststellung nicht älter als 5 Jahre sein, ggf. ist eine Aktualisierung erforderlich. Gilt eine solche Grenze auch für Verkehrszählungen?	diese dann als Schleichwege zur Umfahrung der Knoten Ochsenoll und Stormarnstr./ Poppenbütteler Str. genutzt werden könnten. Dies ist aus Sicht der Stadt und sicher auch für die Anwohner*innen nicht gewünscht. An dieser grundsätzlichen Entscheidung ändert auch ein neues Gutachten nichts. Solange fachlich keine Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass die Zahlen nicht mehr zutreffen, sind keine neuen Zählungen erforderlich. Die Verwaltung wird dies dann zu gegebener Zeit entsprechend aufarbeiten, denn zum heutigen Zeitpunkt besteht kein Anlass, die Zahlen in diesem Bereich neu zu erheben.				X
16.	Einwender*in, Aus der Internetliste 02.04.2021	Habe an der letzten Informationsveranstaltung 23.3.21 teilgenommen und nachträglich die bereits vorher entworfenen Pläne und Konzepte gelesen. Da ich an den vorangegangenen Veranstaltungen nicht teilgenommen habe, hätte ich gerne nochmal erklärt bekommen, warum keine Anbindung des Gebietes sieben Eichen an Poppenbüttler Str. Oder S.H. Str. erfolgen kann. Die bisher ausgearbeiteten Pläne enthalten wirklich viele gute Idee, aber bei dem Verkehrskonzept habe ich erhebliche Bedenken. 1. Der Glashütter Damm ist nicht breit genug 2. Der Verkehrsfluss zur Hauptverkehrszeit wird durch Schulbetrieb und Kindergartenbetrieb stark ausgebremst. Auch für das kleine Einkaufszentrum Immenhorst wäre das Auf- und Abfahren in der Feierabendzeit noch schwieriger. 3. Nachdem das Verkehrskonzept geschrieben wurde, wurden das Plambeckgrundstück bebaut,	Eine Anbindung an die S-H-Straße ist nicht genehmigungsfähig, denn der Sinn einer anbaufreien Ortsumfahrung ist, dass der Fluss des übergeordneten Verkehrs durch möglichst wenig Kreuzungen gewährleistet bleibt. Sie liegt zudem nicht in der Zuständigkeit der Stadt Norderstedt. Ist dem nicht so, verliert die Strecke an Attraktivität und der Verkehr sucht sich andere Wege durch das Stadtgebiet und belastet dieses unnötig. Der Anschluss des Baugebietes an die S-H-Straße ist auch verkehrsplanerisch nicht sinnvoll. Bei einem Anschluss des neuen Baugebietes an die S-H-Straße ist für die Straßen Glashütter Damm, Kreuzweg, Bargweg und Grundweg mit deutlich mehr Durchgangsverkehr zu rechnen, da diese dann als Schleichwege zur Umfahrung der Knoten Ochsenoll und Stormarnstr./ Poppenbütteler Str. genutzt werden könnten. Dies ist aus			X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
16.1		das Wohngebiet Bader Ring erschlossen und auch im Ostteil des Glashütter Damms mehrere Zweifamilienhäuser gebaut, so dass zwangsläufig auch auf dem Glashütter Damm geparkt werden muss. Das Verkehrskonzept hat zwar gute Ideen (Linksbieger auf Segeberger, Abbiegespuren zur Poppenbüttler) aber eigentlich wirkt das Verkehrskonzept für das Bauprojekt sieben Eichen wie gewollt und konnte nicht. Ich bin stark dafür, das ganze Projekt grün zu halten, aber eine Anbindung an S.H. Str. , evtl. mit Kreisel an der Einmündung des Kreuzweges und Verbindung zum Gebiet vor dem Ernst Bader Neubaugebiet, wäre meines Erachtens wichtig, um den Glashütter Damm zu 40 % zu entlasten. Alternativ könnte auch Achter Born eine Anbindung an die Poppenbüttler erfolgen. Wohlgemerkt Anbindungen als 30 km Zone! Letztlich möchte ich noch sagen, dass vierstöckige Wohnhäuser, evtl. noch mit Staffelgeschoss zu groß sind. Dreistöckig erachte ich als wesentlich gelungener, notfalls mit Staffelgeschoss, um einen Kompromiss anzubieten	Sicht der Stadt und sicher auch für die Anwohner*innen nicht gewünscht. Ein Anschluss an die S-H-Str. ohne mit dem Glashütter Damm zu verbinden ist nicht denkbar, da eine Einbindung in das Quartier nicht mehr gegeben ist. Ein weiterer Grund, nicht an die S-H-Str. anzubinden, ist die erforderliche Zubringerstraße und Anschlussknotenpunkt inmitten der zu schützenden Tarpenbekniederung. Die Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen sind der Stadt bekannt. Da es sich bei dem Baugebiet um eine Siedlungsarrondierung im Bestand handelt, muss hier mit den vorhandenen Rahmenbedingungen gearbeitet werden. Die Konflikte bestehen bereits heute und werden durch das neue Baugebiet nicht maßgeblich verschlechtert. Die Erschließung des neuen Baugebietes bietet aber einen Anlass, um die Situation zu verbessern, was auch der bereits ansässigen Wohnbevölkerung zugutekommen wird. Z.B. wird im Rahmenplan das vom Kfz-Verkehr unabhängig geführte Rad- und Fußwegenetz ergänzt, um hier sichere Alternativen zu schaffen. Vier Eine 5-geschossige Bebauung (bzw. 5-geschossig anmutend bei 4+ Staffel) ist nicht vorgesehen. Eine 4-Geschossigkeit ist ausschließlich für die Bebauung am zentralen Grünzug mittig im Baugebiet vorgesehen, dies entspricht der so auch kommunizierten Anmutung von 3 Geschossen + Staffelgeschoss.			X	

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
			Im Gegenzug sind sowohl die Stadtvillen- Typologien zum Glashütter Damm, als auch die dörflichen Nachbarschaften/ Wohnhöfe zu angrenzenden bestehenden Wohngebieten und die Einfamilien-/ Doppelhäuser am nördlichen Siedlungsrand nur 2-geschossig. Negative Auswirkungen auf die Nachbarbebauung oder das Ortsbild sind damit ausgeschlossen, gleichzeitig wird aber dem Ziel zum schonenden Umgang mit Boden entsprochen. Die Anregungen der Öffentlichkeit wurden gehört und im Konzept berücksichtigt.				
17.	Einwen-der*in Aus der Internetliste 11.04.2021	Mich würde interessieren, ob an der Kreuzung Segeberger Chaussee / Wilhelm-Busch-Platz auch über den Bau eines Kreisels nachgedacht wurde. Ich finde, dass in Norderstedt viel zu häufig Ampeln an Stelle von Kreiseln errichtet werden. Ein gutes Beispiel ist die Kreuzung Lawaetzstraße / Sackgasse Jungheinrich. An Stelle einer Ampel wäre ein Kreisel viel sinnvoller gewesen. Vor allem, da Ampeln Folgekosten für den Betrieb verursachen, während ein Kreisel wenn er mal gebaut wurde nur noch Kosten wie andere Straßen erzeugen.	Auch in Norderstedt werden an vielen Orten Kreisverkehre errichtet, bei Umbauten von Kreuzungen ist dies auch immer eine zu prüfende Variante. An der genannten Stelle ist ein Kreisverkehr nicht vorgesehen. Dies hat verkehrstechnische Gründe. Bei der Segeberger Chaussee handelt es sich um eine weitaus höher belastete Durchgangsstraße als es der Glashütter Damm ist. Dies ist ein übergeordneter nicht in der Zuständigkeit der Stadt (Bundesstraße) befindlicher Belang, dem sich die städtische Verkehrsplanung unterzuordnen hat.			X	
18. 18.1	Einwen-der*in Aus der Internetliste 25.04.2021	ich habe folgende Anmerkung zu RAHMENPLAN SIEBEN EICHEN - GLASHÜTTER DAMM. Der Glashütter Damm ist eine schöne Straße mit einem tollen Baumbestand. Ich vertrete die Ansicht das hier der Baumbestand unverändert bestehen muss. Im Verkehrskonzept wird vorgeschlagen den Glashütter Damm in eine 30-Zone umzuwandeln mit wechselseitigem Parken auf der Straße. Ich	Der Glashütter Damm ist geeignet die zusätzliche Verkehrsmenge aufzunehmen. Dies ist die für das Rahmenplanverfahren wesentliche Aussage des Gutachtens. Es wird die Auffassung geteilt, dass der Alleecharakter unbedingt erhalten werden sollte. Alle Maßnahmen, die dazu beitragen können den Erhalt und eine sichere Verkehrsabwicklung miteinander in Einklang zu bringen, sind zu prüfen.				X

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
18.2		kann nicht nachvollziehen wie hierdurch die Einmündung zur Segeberger Chaussee im Bereich des Wilhelm-Busch-Platz entlastet werden soll. Auf dem Glashütter Damm gibt es überwiegend nur Anliegerverkehr und durch das wechselseitige Parken wird durch Bremsen und Anfahren von Fahrzeugen die Lärmbelästigung stärker. Besser wäre eine Anbindung über den Kreuzweg zur Schleswig-Holstein-Straße. Ich habe nie verstanden warum ich an einer Schule vorbeifahren muss um über den Kreisel nach Norden zu fahren obwohl es über den Kreuzweg besser wäre.	Es werden im Gutachten 3 Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsqualität am Wilhelm-Busch-Platz/ Segeberger Chaussee vorgeschlagen, eine Umwandlung zur 30-Zone und wechselseitiges Parken auf dem Glashütter Damm sind nicht darunter. Der Kreuzweg konnte früher genutzt werden. Ein dauerhafter Anschluss an die S-H-Straße ist aber nicht genehmigungsfähig, da es sich um eine Ortsumfahrung mit möglichst wenig Knotenpunkten handelt. Verkehrsplanerisch nicht sinnvoll ist ein Anschluss der Baugebietes an die S-H-Straße, da für die Straßen Glashütter Damm, Kreuzweg, Bargweg und Grundweg mit deutlich mehr Durchgangsverkehr als Schleichweg zur Umfahrung der Knoten Ochsensoll und Stormarnstr./ Poppenbütteler Str zu rechnen ist. Dies ist aus Sicht der Stadt und sicher auch für die Anwohner*innen nicht gewünscht. Auch der Bau der Zubringerstraße und eines Knotens mitten in der Tarpenbekeniederung ist abzulehnen.			X	
19.	Einwender*in Aus der Internetliste 30.04.2021	bereits in den vorherigen Ausführungen wird darauf hingewiesen, dass die Verkehrszählungen im Zusammenhang mit dem Neubaugebiet Sieben Eichen überholt sind. Die Zahlen werden zu Beginn der Bauphase teilweise mehr als 10 Jahre zurückliegen. Ich halte es deshalb für geboten, alle seinerzeit ermittelten Werte zu aktualisieren. Dies auch vor dem Hintergrund der bis zum 30.06.2022 zu erstellenden Lärmaktionsplanung.	Die Verkehrszahlen im Stadtgebiet werden kontinuierlich erhoben. Somit kann gut eingeschätzt werden, ob Gutachten veraltete Zahlen verwenden oder weiterhin anzuwenden sind. Das Verkehrsgutachten geht weiterhin von auch heute noch zutreffenden Verkehrszahlen aus. Sobald Anlass für eine neue Begutachtung besteht, wird diese im Rahmen der Bebauungsplanverfahren auch in Auftrag gegeben.	X			

Lfd. Nr.	Schreiben von/vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
19.1		Eine erneute Prüfung, das Neubaugebiet verkehrlich über die Schleswig-Holstein-Straße (ggf. über den Kreuzweg) abzuwickeln, ist dringend erforderlich. Dies gilt insbesondere bereits während der Bauphase für den zu erwartenden umfangreichen Baustellenverkehr.	Lösungen für den Baustellenverkehr sind nicht Inhalt des Rahmenplanes. Erst im Zuge des weiteren Verfahrens werden Bauabläufe definiert und erst dann können auch konkrete Maßnahmen für die Abwicklung der Baustelle benannt werden. Die Prüfung einer Anbindung an die S-H-Straße ist abgeschlossen, die Beweggründe hiervon abzusehen haben sich zwischenzeitlich nicht geändert. Der Anschluss des Baugebietes an die S-H-Straße ist verkehrsplanerisch nicht sinnvoll. Bei einem Anschluss des neuen Baugebietes an die S-H-Straße ist für die Straßen Glashütter Damm, Kreuzweg, Bargweg und Grundweg mit deutlich mehr Durchgangsverkehr zu rechnen, da diese dann als Schleichwege zur Umfahrung der Knoten Ochsenoll und Stormarnstr./ Poppenbütteler Str. genutzt werden könnten. Dies ist aus Sicht der Stadt und sicher auch für die Anwohner*innen nicht gewünscht. Ein Anschluss an die S-H-Str. ohne mit dem Glashütter Damm zu verbinden ist nicht denkbar, da eine Einbindung in das Quartier nicht mehr gegeben ist. Ein weiterer Grund, nicht an die S-H-Str. anzubinden, ist die erforderliche Zubringerstraße und Anschlussknotenpunkt inmitten der zu schützenden Tarpenbekniederung.		X		
19.2		Es muss bei der abschließenden Planung deutlich werden, dass die Anliegen und Anforderungen der im Glashütter Damm betroffenen Bürger ernst genommen werden und deren Belange ausreichend gewürdigt werden. So habe ich jedenfalls die bisherigen Informationsveranstaltungen verstanden.	Die Anregungen der Anwohner*innen wurden gehört und haben sich im Konzept an vielen Stellen niedergeschlagen. In den Veranstaltungen wurde aber auch versucht deutlich zu machen, dass nicht über Grundsatzfragen entschieden wird, z.B., ob überhaupt ge-	X			

Lfd. Nr.	Schreiben von/ vom	Anregung	Abwägungsvorschlag	berücksichtigt	teilweise berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Kenntnisnahme
19.3		Abschließend ebenfalls noch ein Hinweis auf die jüngste Sperrung der Segeberger Chaussee, die den Glashütter Damm phasenweise zur B 432 werden ließ. Weder die Verwaltung noch die Polizei haben eine erkennbare Einhaltung der ausgewiesenen Umleitung kontrolliert. Trotz der mehrfachen Beschilderung, die ein Durchfahrtsverbot des Glashütter Damms auf dem Teilstück Wilhelm-Busch-Platz zur Poppenbüttler Straße für LKWs anzeigten, konnten LKWs und XXL-LKWs ungehindert, teilweise unter Nutzung der Bürgersteige, den Glashütter Damm befahren. War das der Vorgeschmack auf die Zukunft?	baut werden soll oder ob überhaupt sozialer Wohnungsbau errichtet werden soll. Dies sind feste Rahmenbedingungen. Da die Segeberger Chaussee als übergeordnete Hauptverkehrsstraße in dieser Funktion weiterhin zur Verfügung steht, kann die Umleitung kein Vorgeschmack auf die zukünftige Situation sein. Der Rahmenplan hat zum Ziel ein Wohngebiet zu entwickeln, das ausschließlich zusätzlichen Anwohnerverkehr auslöst.				X

2. III, Herr Dr. Magazowski, z.K. (gez.)
3. 60, Frau Rimka, z.K. (gez.)
4. z.d.A.