

# BESCHLUSSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: B 05/0006</b>
<b>6013 - Team Stadtplanung</b>			<b>Datum: 07.01.2005</b>
<b>Bearb.</b>	<b>: Herr Röll, Thomas</b>	<b>Tel.:</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.</b>	<b>: 6013/rö - ti</b>		

## Beratungsfolge

## Sitzungstermin

**Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr**

**20.01.2005**

## Rahmenplan Garstedter Dreieck

### **Beschlussvorschlag**

Die Ausführungen zum Sachverhalt werden zur Kenntnis genommen.

**Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr beauftragt die Verwaltung die weiteren Planungen zur konzeptionellen Entwicklung des Garstedter Dreiecks auf der Grundlage der Variante B zu erarbeiten.**

Die Machbarkeit der optionalen Baufelder im nördlichen Bereich der Grünzäsur Ost-West ist grundsätzlich zu prüfen.

### **Sachverhalt**

Die Aktivierung der im Garstedter Dreieck befindlichen Potentialflächen für den Wohnungsbau wird einen bedeutenden Beitrag zur zukünftigen Innenentwicklung der Stadt Norderstedt leisten.

Der Untersuchungsraum für das Garstedter Dreieck umfasst ca. 50 ha Fläche brutto und liegt zwischen dem Friedrichsgaber Weg, dem Buchenweg, der U-Bahntrasse Linie U1 und dem Nordabschnitt der Straße Kohfurth.

Für das prognostizierte Wachstum der Stadt Norderstedt ist das Garstedter Dreieck einer von sechs Entwicklungsschwerpunkten (Friedrichsgabe-Nord mit einer Gewerbeentwicklung beidseitig Quickborner Straße, Harkshörn mit einer Wohnbebauung am Harkshörner Weg, Harksheide mit einer Wohnbebauung zwischen Harckesheyde und Mühlenweg, Glashütte mit einer Abrundung des nördlichen Ortsrandes mit Wohnbebauung und gemischten Baustrukturen entlang Segeberger Chaussee und der Gewerbeentwicklung in Garstedt-Süd), die im Konsens mit den landschaftsplanerischen Leitvorstellungen wegen der zentralen Lage und der guten infrastrukturellen Voraussetzungen einer zukünftigen Wohnbauentwicklung mit Vorrang zugeführt werden sollen.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr vom 04.11.2004 hat die Verwaltung über Ziele, Rahmenbedingungen und über erste Grundlagenenerhebungen berichtet:

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	---	--------------

## Ziele:

- Verdichtung im unmittelbaren U-Bahn-Bereich
- Aufnahme der Grünstrukturen und Berücksichtigung der erhaltenswerten Grünbestände
- Integration der Ost-West-Grünzäsur
- Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Straßenverbindung mit der Option Umgehung Garstedt
- Verlängerung Berliner Allee nach Norden gemäß Beschlusslage
- Städtebauliche Integration der künftigen Hauptverkehrsstraßen unter den Aspekten Emissionen und Aufenthaltsqualität
- Sicherung und Stärkung der bestehenden Einzelhandelsstandorte Herold-Center, Kohfurch und Norderstedt-Mitte

## Rahmenbedingungen

### Planungsrechtliche Ausgangslage

Der FNP 84 der Stadt Norderstedt stellt für den überwiegenden Bereich des Untersuchungsraumes Flächen für die Landwirtschaft dar. Mit der 4. Änderung des FNP erfolgte die Herausnahme eines Teiles der Verlängerung Berliner Alle nach Norden und eines Abschnittes der Flughafenschnellbahn. Ein Teil der Flächen südlich Buschweg wurde in Grünflächen geändert. Im Empfehlungskonzept des Stadtentwicklungsprogramms (STEP) 2010 ist das Garstedter Dreieck einer der Entwicklungsschwerpunkte für das zukünftige Wachstum der Stadt, der im Rahmen der Neuaufstellung des FNP Berücksichtigung finden soll. Im Regionalplan für den Planungsraum I von 1998 wurde die Neutrassierung der B 432 herausgenommen und eine Ost-West-Grünzäsur zwischen den Siedlungsräumen Garstedt und Norderstedt-Mitte festgelegt. Die Siedlungsentwicklung von Norderstedt-Mitte ist westlich der U-Bahnlinie mit den Bebauungsplänen Nr. 174 und Garstedt 34 planerisch abgeschlossen.

## Verkehr

Für die Einbindung des Planungsgebietes in das Verkehrsnetz bildet die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes im Rahmen des FNP 2020 die Grundlage. Danach sind die Anbindung der Ortsumfahrung Garstedt an den Friedrichsgaber Weg und die Verlängerung der Berliner Allee in Richtung Norden die wesentlichen Veränderungen in der Verkehrsnetzstruktur im unmittelbaren Umfeld. Der Planfall P7 liefert dafür die Verkehrsbelastungen des Straßennetzes. Für das Plangebiet werden folgende tägliche Verkehrsmengen prognostiziert:

- |                                   |                     |
|-----------------------------------|---------------------|
| a. - Ortsumfahrung Garstedt:      | 15.000 Kfz          |
| b. - Buchenweg:                   | 9.500 – 12.000 Kfz  |
| c. - Friedrichsgaber Weg:         | 17.000 – 29.000 Kfz |
| d. - Verlängerung Berliner Allee: | 8.500 – 10.000 Kfz  |

Derzeit bestehen Defizite für die Verkehrsanlagen des Buchenweges hinsichtlich Fahrbahnbreite und Nebenflächen. Zur Beseitigung des Unfallschwerpunktes Friedrichsgaber Weg/Buchenweg ist, laut Beschluss Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vom 02.12.2004, der Umbau des Knotenpunktes zum Kreisverkehrsplatz geplant. Das Gebiet ist derzeit für den ÖPNV über die U1 (Haltepunkt Richtweg) sowie über eine Busverbindung (Friedrichsgaber Weg) nur tangential erschlossen. Darüber hinaus bestehen

Defizite für die Erschließung der Wohngebiete nördlich des Buchenweges.

Die Haupttrouten für den Radverkehr führen über den Friedrichsgaber Weg, entlang der Bahntrasse sowie über den Richtweg bzw. Buschweg.

Die weit fortgeschrittenen Planungen für das Regenrückhaltebecken Moorbek III schaffen für den Anbindungspunkt Umgehung Garstedt an den verlegten Buchenweg Fakten. Diese sind bei der Entscheidung Anbindung Buchenweg/ Friedrichsgaber Weg zu berücksichtigen.

### **Bewertung Baum- und Knickbestand**

Auf Grund des im Untersuchungsgebiet befindlichen, landschaftsprägenden Baumbestandes wurde eine Bewertung des Baum- und Knickbestands (Landschaftsplanungsbüro Meyer und Schramm Stand: November 1997) erstellt. Bei der Abgrenzung der in den Strukturvarianten dargestellten Baufelder sind die aus grünplanerischer Sicht zu stellenden Anforderungen zum nachhaltigen Erhalt der Gehölzbestände umfänglichst berücksichtigt (Anlage 1). Diese beinhalten neben dem Erhalt der Bäume/Baumreihen bis zu 50 m breite Gehölzschutzstreifen. Gesetzlich geschützte Biotope sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

### **Grundwasseruntersuchung**

Im Untersuchungsgebiet wurden die hydrogeologischen Verhältnisse im Rahmen einer Grundwasseruntersuchung erkundet (Büro BRUG, Stand Juni 1999).

Der geologische Untergrundbau im Untersuchungsgebiet ist mit oberflächennahen Sanden und darunter liegenden Geschiebemergelschichten sehr einheitlich. Setzungsempfindliche Sedimente (Torfmudden) sind nur sporadisch vorhanden.

Flurabstände des Grundwassers bewegen sich zwischen 1 bis 2 m unter Geländeoberfläche. Anhand der festgestellten Grundwasserstände zeichnen sich für den nördlichen Untersuchungsraum eine Grundwasserstromrichtung in westliche Richtung (Moorbek) und für den südlichen Untersuchungsraum eine Grundwasserstromrichtung in südliche Richtung (Tarpembek) ab.

### **Eigentumsverhältnisse**

Die Stadt Norderstedt verfügt im Untersuchungsgebiet nur über einen geringen Anteil an Flächen (Flurstücke 285/84, 84/1, 80/1, 82/10, 70/48, 70/71, 70/70, Flur 11, Gemarkung Garstedt). Hinzu kommen die im städtischen Eigentum befindlichen Verkehrsflächen.

Der überwiegende Flächenanteil ist im Privatbesitz, gestreut auf diverse Grundeigentümer. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der an anderen Stellen gemachten Erfahrungen prüft die Verwaltung ein förmliches Bodenordnungsverfahren.

Die Verwaltung hat in Anbetracht der vorgenannten Rahmenbedingungen diverse Konzeptüberlegungen zu einer zukünftigen Wohnbauentwicklung des Garstedter Dreiecks angestellt. Im Ergebnis wurden für eine vertiefende Betrachtung zwei Konzeptvarianten entschieden (siehe Anlagen) und einer vergleichenden Bewertung unterzogen (siehe Anlage).

Die in den Strukturvarianten A und B im nördlichen Bereich der Ost-West-Grünzäsur optional dargestellten Baufelder kollidieren mit den Vorgaben des Regionalplanes. Da jedoch auch Aspekte dafür sprechen ( Lärmschutz für den südlich angrenzenden Grünzug in Variante B, gesteigerte Realisierungschancen für die Gesamtmaßnahme unter Berücksichtigung der Eigentumsverhältnisse etc.), sind diese als optionale Darstellungen in die Planungsüberlegungen aufgenommen. Dies würde allerdings zulasten der Größenordnung des Grünzuges gehen.

### **Strukturkonzept A (Anlage 2)**

#### **Verkehr:**

Die äußere Erschließung der Baufelder erfolgt über die nach Norden verlängerte Berliner Allee und einen verlegten Buchenweg als sog. Südtrasse. Der Verkehrsknoten Friedrichsgaber Weg/ verlegter Buchenweg/Umgehung Garstedt erfolgt als vierarmiger Knoten. Die Innenerschließung der Baufelder soll von der Verlängerung Berliner Allee bzw. verlegten Buchenweg vorgenommen werden. Die geplante Randbebauung südlich Buchenweg soll an geeigneten Stellen vom Buchenweg erfolgen. Der Buschweg wird als Geh- und Radweg zurückgebaut.

#### **Städtebau und Grün:**

Die Siedlungsentwicklungen von Garstedt und Norderstedt-Mitte werden getrennt durch eine in Ost-West-Richtung verlaufende Grünzäsur als eigenständige Siedlungskörper konzipiert. Norderstedt-Mitte erhält südlich des verlegten Buchenweges eine Randbebauung. Unter Berücksichtigung erhaltenswerter, vorwiegend linearer Baumstrukturen ist eine Bebauung der Flächen des Garstedter Dreiecks mit kleinräumigen Quartieren denkbar. Den Anforderungen der zunehmenden Verdichtung um ÖPNV-Haltepunkte soll durch die Entwicklung von verdichteten Wohnformen – insbesondere um den U-Bahn-Haltepunkt Richtweg – entsprochen werden.

### **Strukturkonzept B (Anlage 3)**

#### **Verkehr:**

Die äußere Erschließung der Baufelder erfolgt über die nach Norden verlängerte Berliner Allee und einen verlegten Buchenweg als sog. Nordtrasse. Der Verkehrsknoten Friedrichsgaber Weg/ verlegter Buchenweg/Umgehung Garstedt erfolgt als vierarmiger Knoten südlich des Rückhaltebeckens NoMi (Fläche EGNo). Die Innenerschließung der Baufelder soll von der Verlängerung Berliner Allee bzw. verlegten Buchenweg vorgenommen werden. Der Buschweg wird als Geh- und Radweg zurückgebaut.

#### **Städtebau und Grün:**

Die Siedlungsentwicklungen von Garstedt und Norderstedt-Mitte werden getrennt durch eine in Ost-West-Richtung verlaufende Grüne Mitte mit hoher Aufenthaltsqualität konzipiert. Die Bebauung südlich des verlegten Buchenweges fungiert als nördliche Randbebauung. Unter Berücksichtigung erhaltenswerter, vorwiegend linearer Baumstrukturen ist eine Bebauung der Flächen des Garstedter Dreiecks mit kleinräumigen Quartieren denkbar. Den Anforderungen der zunehmenden Verdichtung um ÖPNV-Haltepunkte soll durch die Entwicklung von verdichteten Wohnformen – insbesondere um den U-Bahn-Haltepunkt Richtweg – entsprochen werden. Die Flächen zwischen Buchenweg neu und alt sind für notwendige wasserwirtschaftliche Einrichtungen, geländemodellierten Lärmschutz in Kombination mit Spiel- und Freizeiteinrichtungen vorzuhalten.

## **Bewertung der Strukturkonzepte (Anlage 4)**

Beide Strukturvarianten wurden einer vergleichenden Bewertung unterzogen. Maßgebliche Kriterien stellen die Auswirkungen der Trassenvarianten verlegter Buchenweg auf die Wohn- und Grünraumqualitäten der zukünftigen Siedlungsentwicklung dar. In Variante A führt die sog. Südtrasse zu einer Trennung von Grünraum und Wohnbebauung, durchschneidet den Grünzuges in Nord-Südrichtung und führt zu einer Emissionsbelastung des Grünzuges Ost-West durch Verkehrslärm.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb, die Variante B als Grundlage für die weiteren Planungen zum Garstedter Dreieck zu entscheiden.

## **Verfahren**

- Auf der Grundlage eines zu favorisierenden Strukturkonzeptes werden die weiteren Bedingungen/ Eckpunkte entwickelt.
- Dieses konkretisierte Strukturkonzept ist Grundlage für ein Wettbewerbsverfahren Rahmenplan (nach Beschluss ASUV).
- Ziel des Verfahrens ist es, die verbindliche Bauleitplanung (z.B. vorhabenbezogene Bebauungspläne auf Quartiersebene) auf der Basis von Realisierungswettbewerben zu erstellen

## **Anlagen:**

1. Restriktion Grün
2. Variante A
3. Variante B
4. Vergleichende Bewertung der Varianten A und B