

öffentliche N I E D E R S C H R I F T

VERTEILER:

Körperschaft	: Stadt Norderstedt	
Gremium	: Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr, SZ-051HZ9G	
Sitzung am	: 05.06.2003	
Sitzungsort	: Sitzungsraum 2	
Sitzungsbeginn	: 18:30	Sitzungsende : 22:25

Öffentliche Sitzung

Es folgte eine nichtöffentliche Sitzung

Das Ergebnis der Beratung ergibt sich aus den Anlagen, die Bestandteil dieser Niederschrift sind.

Genehmigt und wie folgt unterschrieben:

Vorsitzende/r : gez.

Schriftführer/in : gez.

TEILNEHMERVERZEICHNIS

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr
Sitzungsdatum	: 05.06.2003

Sitzungsteilnehmer

Verwaltung

Unger, Ellen	18:30 bis 22:00
Reher, Uwe	18:30 bis 22:00
Kröska, Mario	18:30 bis 22:00
Kroker, Beate	18:30 bis 22:00
Kremer-Cymbala, Reinhard	18:30 bis 22:00
Deutenbach, Eberhard	18:30 bis 22:00
Hohmann-Hansen, Renate	18:30 bis 22:00

Teilnehmer

Wagner, Gunnar	18:30 bis 22:00
-----------------------	------------------------

Verwaltung

Farnsteiner, Birgit	18:30 bis 22:00
----------------------------	------------------------

Teilnehmer

Pfarr, Carsten	18:30 bis 22:00
-----------------------	------------------------

Verwaltung

Bosse, Thomas	18:30 bis 22:00
Borchardt, Hauke	18:30 bis 22:00

Entschuldigt fehlten

Sonstige Teilnehmer

**VERZEICHNIS DER
TAGESORDNUNGSPUNKTE**

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr
Sitzungsdatum	: 05.06.2003

Öffentliche Sitzung

TOP 1 :

Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

TOP 2 :

Beratung und Beschlussfassung zur Tagesordnung

TOP 3 : B03/0046

**GOP zum B-Plan Nr. 34 Garstedt (Neufassung) Gebiet:
"Platanenweg/Buchenweg/Rüsternweg" a) Entwurfs- und Auslegungsbeschluss**

TOP 4 : B03/0047

**Bebauungsplan Nr. 34 - Garstedt - (Neufassung) Gebiet: Buchenweg, Platanenweg,
Rüsternweg hier: a) Beschluss über das Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung
b) Entwurfs- und Auslegungsbeschluss**

TOP 5 :

Einwohnerfragestunde - wird als erster Tagesordnungspunkt nach 19.00 Uhr aufgerufen

TOP 6 : M03/0194

**Ulzburger Straße, Gebiet: gesamte Ulzburger Straße von Segeberger Chaussee bis
Stadtgrenze, hier: Bericht Teil 1 - Vorstellung der städtebaulichen und
verkehrsplanerischen Konzepte**

TOP 7 : B03/0139

**Bebauungsplan 170 - Norderstedt - 2. Änderung Gebiet: "Am Forst Rantzau, westl.
Friedrichsgaber Weg/nördl. Zwiindrechtring sowie südl. Hainholz", hier: Beschluss zur
Einstellung des Verfahrens**

TOP 8 : B03/0125

**Ergebnis der Untersuchung von Potentialen zur Innenentwicklung Norderstedter
Wohnungsbauflöchen (kurz "Nachverdichtungskonzept") hier: Grundsatzbeschluss zum
weiteren Vorgehen**

TOP 9 : M03/0186

**Anfrage von Frau Hahn zur Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für Radfahrer aus
der Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 19.12.2002, Punkt 7.8**

TOP 10 : B03/0191

Umrüstung von 14 Lichtsignalanlagen auf LED-Technik**TOP 11 : B03/0196****Grünflächensatzung, hier: Vorstellung des Satzungsentwurfs****TOP 12 :****Besprechungspunkt Berichte T1/2003 der Ämter 60 und 70****TOP 13 :****Berichte und Anfragen - öffentlich****TOP M03/0227****13.1 :****6. Änderung des Flächennutzungsplanes und 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanese Nr. 33 "Auf dem Berge" der Stadt Kaltenkirchen betreffend die geplante Erweiterung des Möbelhauses Dodenhof GmbH + Co. KG und Ergänzung um zusätzliche Sortimente/Ang****TOP****13.2 :****Bericht zu einer Jugendreise nach Aalborg****TOP M03/0091****13.3 :****Anfrage von Frau Paschen zu einer möglichen Querungshilfe Rathausallee/In der Großen Heide****TOP M03/0193****13.4 :****Radwegabsenkungen im nördlichen Bereich der Ulzburger Straße hier: Anfrage von Herrn Dittmayer in der Sitzung des Planungsausschusses am 15.05.03****TOP M03/0092****13.5 :****Beantwortung der Anfragen von Herrn Langeheinicke zum T 03/2002 des Amtes für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr aus der Sitzung vom 19.02.2003****TOP****13.6 :****Beantwortung einer Einwohnerfrage aus der Sitzung des Umweltausschusses vom 17.04.2002 TOP 4****TOP****13.7 :****Anfrage von Frau Hahn zum Thema B-Planverfahren und Datenschutzsatzung****TOP****13.8 :****Bitte von Frau Hahn zur Beschaffung von BauGB****TOP****13.9 :****Anfrage von Frau Reinders zur Thematik der Ausgleichsflächen**

TOP

13.10 :

Anfrage von Frau Reinders zur Thematik Oberflächenwasser

TOP

13.11 :

Anfrage von Herrn Lange zur Schranke an der Heinrich-Lönnies-Straße

Nichtöffentliche Sitzung

TOP 14 :

Berichte und Anfragen - nicht öffentlich

TOP

14.1 :

Bericht zu einer multifunktionellen Eissporthalle

TOP M03/0224

14.2 :

Bebauungsplan Nr. 149, Gebiet: Lütt Wittmoor - Nachfolgeregelung, hier: Anfrage aus dem Ausschuss fü

TOP 15 : B03/0140

Bebauungsplan 170, 5. Änd. Gebiet: "Westl. Friedrichsgaber Weg, nördl. Zwijndrechtring", hier: Aufste

TAGESORDNUNGSPUNKTE

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr
Sitzungsdatum	: 05.06.2003

TOP 1: Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden, stellt die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlußfähigkeit mit 11 Mitgliedern fest.

TOP 2: Beratung und Beschlussfassung zur Tagesordnung

Es werden folgende Anträge zur Änderung der Tagesordnung gestellt.

Herr Lange merkt an, dass im Tagesordnungspunkt 13, der Tertialbericht des Fachbereichs Umwelt, noch nicht behandelt werden kann, da der Ausschuss noch nicht über die Thematik des Umweltausschusses beraten kann.

Die Verwaltung bittet, den Tagesordnungspunkt 7 der Einladung von der Tagesordnung zu ziehen, und das der Tagesordnungspunkt 8 der Einladung nach den Tagesordnungspunkten 3 und 4 behandelt wird.

Abstimmungsergebnis zur Tagesordnung: einstimmig

TOP 3: B03/0046 GOP zum B-Plan Nr. 34 Garstedt (Neufassung) Gebiet: "Platanenweg/Buchenweg/Rüsternweg" a) Entwurfs- und Auslegungsbeschluss

Die Tagesordnungspunkte 3 und 4 werden gemeinsam aufgerufen.

Herr Jennrich vom Büro PPL und Frau Jacob vom Büro Hess und Jacob stellen die Vorlagen vor und beantworten mit Herrn Reher die Fragen des Ausschusses.

Frau Hahn bittet darum, dass das Öko-Konto Deckerberg hier im Ausschuss vorgestellt werden.

Frau Hahn beantragt, dass im Punkt 8.4 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes der Kronendurchmesser + 2 m festgesetzt wird. Dies wird von der Verwaltung übernommen.

Frau Reinders beantragt, dass ein Spielplatz in dem Gebiet für Kinder bis zu acht Jahren festgesetzt wird. Abstimmungsergebnis 4 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen damit abgelehnt.

Herr Lange bittet, dass zur Entschärfung der Verkehrssituation eine Zusammenlegung der Zuwegungen der Tiefgarage und der Stellplätze geprüft wird.

Beschluss:

- a) Der vom Landschaftsarchitekturbüro Hess - Jacob und dem Team Natur und Landschaft ausgearbeitete Grünordnungsplan, bestehend aus Planzeichnung und Erläuterungsbericht in der Fassung der Anlage 1 zur Vorlage Nr. B 03/0046 (Stand: Januar 2003), werden gebilligt.

Der Entwurf des Grünordnungsplanes mit dem dazugehörigen Erläuterungsbericht ist zwecks Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 6 Abs. 2 Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG) gleichzeitig mit dem Bebauungsplanentwurf Nr. 34 Garstedt (Neufassung) öffentlich auszulegen. Die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzverbände/-vereine sind von der Auslegung zu unterrichten.

Auf Grund des § 22 GO waren keine Ausschussmitglieder von der Beratung und Beschlussfassung ausgenommen. Sie waren weder bei der Beratung noch bei der Abstimmung anwesend: ...

Die Vorlage wurde mit 10 Ja-Stimmen 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltungen mehrheitlich beschlossen

TOP 4: B03/0047

**Bebauungsplan Nr. 34 - Garstedt - (Neufassung) Gebiet: Buchenweg, Platanenweg, Rüsternweg hier: a) Beschluss über das Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung
b) Entwurfs- und Auslegungsbeschluss**

Die Tagesordnungspunkte 3 und 4 werden gemeinsam aufgerufen.

Herr Jennrich vom Büro PPL und Frau Jacob vom Büro Hess und Jacob stellen die Vorlagen vor und beantworten mit Herrn Reher die Fragen des Ausschusses.

Frau Hahn bittet darum, dass das Öko-Konto Deckerberg hier im Ausschuss vorgestellt werden.

Frau Hahn beantragt, dass im Punkt 8.4 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes der Kronendurchmesser + 2 m festgesetzt wird. Dies wird von der Verwaltung übernommen.

Frau Reinders beantragt, dass ein Spielplatz in dem Gebiet für Kinder bis zu acht Jahren festgesetzt wird. Abstimmungsergebnis 4 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen, damit abgelehnt.

Herr Lange bittet, dass zur Entschärfung der Verkehrssituation eine Zusammenlegung der Zuwegungen der Tiefgarage und der Stellplätze geprüft wird.

Beschluss:

- a) Das Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung wird zur Kenntnis genommen. Die Behandlung des Ergebnisses der frühzeitigen Bürgerbeteiligung soll entsprechend den Ausführungen im Vermerk der Arbeitsgruppe Norderstedt-Mitte vom 30.01.2003, der als Anlage 2 dieser Vorlage beigefügt ist, erfolgen.
- b) Der von der Planungsgruppe Prof. Laage (PPL) im Auftrag der Schiffszimmerer-Genossenschaft in Abstimmung mit der Verwaltung ausgearbeitete Entwurf des B 34 Garstedt (Neufassung) für das Gebiet "Buchenweg, Platanenweg, Rüsternweg" - bestehend aus dem Teil A - Planzeichnung - und dem Teil B - Text - wird gebilligt.

Die Begründung wird in der Fassung der Anlage 6 zur Vorlage Nr. B 03/0047 (Stand: 20.02.2003) gebilligt.

Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurf des B 34 Garstedt (Neufassung) sowie die Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen. Die betroffenen Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 4 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 2 BauGB im Parallelverfahren zu beteiligen.

Sollten sich nach der öffentlichen Auslegung durch berücksichtigte Anregungen Änderungen des Bebauungsplanentwurfes ergeben, die die Grundzüge der Planung nicht berühren, wird die Verwaltung beauftragt, eine eingeschränkte Beteiligung gemäß § 3 Abs. 3 Satz 3 i. V. m. § 13 Nr. 2 BauGB durchzuführen.

Aufgrund § 22 GO waren keine Ausschussmitglieder von der Beratung und der Beschlussfassung ausgeschlossen; sie waren weder bei der Beratung noch bei der Abstimmung anwesend: ...

Die Vorlage wurde mit 10 Ja-Stimmen 0 Nein-Stimmen und 1 Enthaltungen mehrheitlich beschlossen

TOP 5:

Einwohnerfragestunde - wird als erster Tagesordnungspunkt nach 19.00 Uhr aufgerufen

Es werden folgende Fragen von EinwohnerInnen gestellt.

Herr Reinhold Bott, Friedrichsgaber Weg 395

Herr Bott stellt die folgenden Fragen und bittet um eine Beantwortung im Ausschuss direkt und um eine zusätzliche Schriftliche Beantwortung:

1. Warum informieren Sie die Ausschussmitglieder nicht über den Schriftwechsel "Innenministerium - EGNo" in dem das Innenministerium vorschlägt, das die 2. B-Planänderung 170 vor Aufhebung der Entwicklungsverordnung durchzuführen?
2. Was sind die Gründe, dass die Verwaltung "schon" nach 15 Jahren merkt, dass der Stadtvertreterbeschluss von 1988 angeblich fehlerhaft ist, wo dieser außerdem 1992 und 1993 noch einmal wiederholt wurde?
3. Was sind die Gründe, dass meine konkreten Fragen zum 2. B-Plan Änderungsverfahren 170, die ich am 01.11.2002 an den Bürgermeister gerichtet habe, und nach ungenügender Antwort am 22.02.2003 noch einmal konkretisiert habe, nicht beantwortet werden?

4. In welchem Jahr hat die frühzeitige beteiligte Fachdienststelle den Verzicht des geplanten Weges kritisch bewertet?
5. Warum fügen sie keinen Hinweis an, dass die Anwohner in dem betreffenden Gebiet sich schriftlich gegen den geplanten Weg ausgesprochen haben?

Herr Bosse antwortet kurz auf diese Fragen, sie werden noch schriftlich beantwortet werden.

Herr Ludwig, Plantanenweg 28

Herr Ludwig fragt nach dem Sinn einer Ausgleichsfläche, wenn diese sich nicht vor seiner Haustür befindet, wo sie auch die neu zu überbauende Fläche liegt.

Herr Berg antwortet, dass natürlich erst im Gebiet auszugleichen ist, wenn dies aber nicht möglich ist, auch außerhalb des Plangebietes ein Ausgleich stattfinden kann.

Frau Jacob ergänzt, dass der Ausgleich manchmal besser nicht direkt im Gebiet durchgeführt wird, weil die Pflanzen und Tiere nach dem Landesnaturschutzgesetz besser in nicht besiedelten Räumen geschützt werden können.

TOP 6: M03/0194

Ulzburger Straße, Gebiet: gesamte Ulzburger Straße von Segeberger Chaussee bis Stadtgrenze, hier: Bericht Teil 1 - Vorstellung der städtebaulichen und verkehrsplanerischen Konzepte

Herr Kröska erläutert die Situation an Hand von Plänen und Herr Bosse an Hand von Folien, die dem Protokoll als Anlage beigefügt werden

Sie beantworten die Fragen des Ausschusses

Frau Hahn beantragt, dass die Erkenntnisse des Lärminderungsplanes mit berücksichtigt werden.

Der Ausschuss bittet die Verwaltung, das die Einmündungsbereiche der Tempo-30-Zonen und die Querung der Fahrradwege in diesen Bereichen noch einmal untersucht werden.

Es wird der folgende Bericht gegeben.

1. Anlass

Mit Erlass vom 07.12.2001 ist die Ulzburger Straße von der Ohechaussee bis zur Schleswig-Holstein-Straße mit Wirkung zum 01.01.2002 zur Gemeindestraße abgestuft worden. Dies wurde durch die Verwaltung zum Anlass genommen, sich intensiv mit der städtebaulichen und vor allem auch mit der verkehrlichen Rolle der Ulzburger Straße im gesamtstädtischen Gefüge zu beschäftigen.

Die Ulzburger Straße stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung Norderstedts dar. Bereits vor Stadtgründung 1970 kam ihr eine besondere Rolle zu. So verlief entlang der Ulzburger Straße die Kreisgrenze zwischen den Kreisen Stormarn und Pinneberg. Zudem verband sie die drei Ursprungsgemeinden Friedrichsgabe, Harksheide und Garstedt. Diese verbindende Funktion übernimmt die Ulzburger Straße noch heute. Zu den drei Stadtteilen, die seit

Stadtgründung unaufhörlich an die Straße herangewachsen sind, wurde der neue Stadtteil Norderstedt-Mitte ebenfalls an die Straße konzipiert, so dass auch das neue Stadtzentrum über die Straße erschlossen wird.

2. Städtebauliche Ziele

Grundsätzlich gilt es, die Ulzburger Straße in ihrer Gesamtheit so zu entwickeln, dass sie ihrer Rolle als bedeutende innerstädtische Hauptverkehrsstraße und als Bindeglied zwischen den einzelnen Stadtteilen gerecht werden kann. Die soll durch die Bildung einzelner Abschnitte erreicht werden, die mit unterschiedlichen Planungszielen entwickelt werden. Dadurch sollen Bereiche entstehen, die individuell erlebbar und nutzbar sind, aber einem Gesamtkonzept unterliegen, dass das verbindende Element, den sogenannten “roten Faden” darstellt.

Vorgehen bei den gegebenen Rahmenbedingungen

Im Rahmen der Abstufung der Ulzburger Straße zur Gemeindestraße wurden Verhandlungen mit dem Straßenbauamt Itzehoe geführt (das Ergebnis wird im Detail als Bericht Teil 2 in der Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr vorgestellt). Ergebnis dieser Verhandlungen war, dass der nördliche Bereich der Ulzburger Straße zwischen Langenharmer Weg und Stadtgrenze durch das Straßenbauamt saniert wird, während der südliche Abschnitt der Ulzburger Straße aus der Sanierungsmaßnahme herausgenommen wurde. So ergab sich für den südlichen Abschnitt die Möglichkeit, eine Verkehrsplanung zu erstellen, die zum primären Ziel hat, eine Verbesserung für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer zu erreichen (die detaillierte Beschreibung der Planung ist unter Punkt 5 Planung dargestellt).

Der städtebaulich und verkehrsplanerisch bedeutendere Abschnitt ist der Bereich zwischen Langenharmer Weg und Quickborner Straße. Eine Planung für den nördlichen Abschnitt war jedoch aufgrund der engen zeitlichen Terminierung, des teilweise fehlenden Planungsrechtes und der unzureichenden Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Da mit der Sanierung Tatsachen geschaffen werden, die eine Überplanung der Straßenverkehrsflächen mit einem kurzfristigen bzw. mittleren Zeithorizont unmöglich machen, soll ein Konzept erarbeitet werden, dass einen Stufenplan zur Aufwertung dieses Bereiches beinhaltet.

Aus beitragsrechtlichen Gründen sollte zudem unbedingt vor Beginn der Ausbaumaßnahmen ein Bauprogramm aufgestellt werden, dass die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen in Abschnitten definiert.

3. Sach- und Rechtslage

Die Ulzburger Straße als “alte vorhandene Straße” war schon vor Stadtgründung als Bundesfernstraße B 433 eingestuft, dementsprechend befindet sich die Straßenfläche im Besitz der Bundesrepublik Deutschland. Lediglich einige Flächen, die zur Anlegung eines Gehweges benötigt wurden, befinden sich in gemeindlichen Besitz (nunmehr Stadt Norderstedt).

1971 ist zwischen der Stadt Norderstedt und dem Land Schleswig – Holstein (Auftragsverwaltung des Bundes) eine **U** (Unterhaltung) / **I** (Instandsetzung) – Vereinbarung abgeschlossen worden. Hier wird geregelt, dass die Stadt die laufende Unterhaltung, Instandsetzung sowie den Winterdienst in den festgesetzten Ortsdurchfahrten der B 433 und der B 432 übernimmt. Dafür bekommt die Stadt eine jährliche Pauschale, die sich nach km Straße und Anzahl der Fahrspuren bemisst. Mit enthalten in dieser Pauschale sind auch die anteiligen Unterhaltungskosten des Bundes an den Entwässerungsanlagen. **Nicht** enthalten in der U / I – Vereinbarung sind größere zusammenhängende Sanierungsarbeiten, hierfür wäre ggf. eine separate Anmeldung der Maßnahme und Bereitstellung der Mittel seitens des Bundes notwendig. Mindestens seit 1971 – also seit rd. 30 Jahren – ist keine zusammenhängende Grundsanierung der Ulzburger Straße durchgeführt worden. Bei Verkehrsbelastungen von rd. 20.000

Kfz / 24 h ist daher von einem schlechten baulichen Zustand auszugehen, dieses wird im Bereich der Fahrbahn speziell bei Regenwetter offensichtlich (Spurrinnen).

1986 ist die U (Umbau) / A (Ausbau) – Vereinbarung zwischen dem Land Schleswig – Holstein und der Stadt Norderstedt abgeschlossen worden. Hier wird geregelt, dass die Stadt Umbau – und Ausbaumaßnahmen der Bundesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten übernimmt. Die Kosten für den Bau übernimmt der Bund, die Stadt bekommt 9 % der tatsächlichen Baukosten für Planungskosten erstattet. Seit Abschluss dieser Vereinbarung sind keine grundsätzlichen Ausbau - / Umbaumaßnahmen im Zuge der Ulzburger Straße durchgeführt worden.

Im März 2000 hat der Bund in Vereinbarung mit dem Land angeordnet, dass die B 433 nach Fertigstellung der Südumgehung Kaltenkirchen bis zur Landesgrenze Hamburg abgestuft wird. In Kaltenkirchen wurde die B 433 bereits rechtskräftig zur Landesstraße 320 abgestuft. Die Südumgehung Kaltenkirchen wurde zur Landesstraße 326 gewidmet. Für die B 433 in Norderstedt kam man zu der Ansicht, dass die Ulzburger Straße von Einmündung Schleswig – Holstein – Straße bis Einmündung Ohechaussee die sachlichen Voraussetzungen für die Einstufung in eine Gemeindestraße aufweist. Der Bundesminister für Verkehr, Bau – und Wohnungswesen bemüht sich schon seit 1995 autobahnparallele Bundesstraßen abzustufen. Begründet wird dieses bei der Ulzburger Straße damit, dass der weiträumige Verkehr einerseits von der A 20 (gemeint ist wohl die A 7) im Westen und andererseits von der L 284 (Schleswig – Holstein – Straße) im Osten aufgenommen wird. Eine weitergehende Begründung (Verkehrszahlen, Erhebungsdaten etc.) für die Abstufung der Ulzburger Straße erfolgt seitens des Landesamtes nicht. Noch offen geblieben ist die beabsichtigte Umstufung des Teilstückes der B 433 im Verlauf der Langenhorner Chaussee (Landesgrenze bis Segeberger Chaussee). Hier ist die Kategorisierung der Langenhorner Chaussee auf Hamburger Gebiet maßgebend für die weitere Beurteilung.

Mit Erlass vom 07.12.2001 ist die Ulzburger Straße von der Ohechaussee bis zur Schleswig – Holstein – Straße mit Wirkung zum 01.01.2002 zur Gemeindestraße abgestuft worden. Von der Schleswig – Holstein – Straße bis zur Gemeindegrenze Henstedt – Ulzburg ist sie zur Landesstraße 326 abgestuft worden.

Die Stadt Norderstedt hat daraufhin fristgerecht gegen die Abstufung zur Gemeindestraße Widerspruch eingelegt (Vorlagen -Nr.: B 02/0052). In der zugehörigen Begründung ist auf die noch vorhandene Bedeutung für überregionalen Verkehr abgestellt worden, welche vor allem durch den dringend notwendigen und geplanten Ausbau der BAB 7 offensichtlich wird.

Der Widerspruch hat formal aufschiebende Wirkung, allerdings würde bei einer Entscheidung zur Rückstufung wiederum der 01.01.2002 Geltung haben. Zwischenzeitlich aufgebrachte Unterhaltungsleistungen durch den Bund / Land wären zurückzuerstatten.

Gemäß § 6 Abs. 1a Fernstraßengesetz (FStrG) hat im Falle einer Umstufung der bisherige Straßenbaulastträger dafür einzustehen, dass er die Straße ordnungsgemäß unterhalten hat. D.h. er ist zur Beseitigung eines Unterhaltungstaus und eventueller Folgeschäden **verpflichtet**.

Die Baulast des Bundes erstreckt sich auf folgende Einrichtungen (s.a. OD– Richtlinien 1976):

- Fahrbahn
- Radwege (hier der westliche Radweg)
- Entwässerungseinrichtungen Oberflächenwasser

Den Gemeinden ist die Baulast für Gehwege und Parkplätze klar zugewiesen.

4. Planerische Rahmenbedingungen/ Bestand

Zunächst wurden als Grundlage für die Planungen die Rahmenbedingungen aus dem Bestand ermittelt.

- Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes
- Verkehrsbelastungen von rd. 15.000 Kfz / 24 h bis zu rd. 22.000 Kfz / 24 h
- Gemäß Leitbild und ersten Vorstellungen im Rahmen der Neuaufstellung des FNP 2020 soll die Ulzburger Straße städtebaulich aufgewertet werden, dafür ist aber die Schaffung eines leistungsfähigen tangentialen Straßenringssystems Voraussetzung
- **MIV** : Neben Anteilen von Durchgangsverkehren, die vor allem im nördlichen Bereich eine bedeutsame Größe ausmachen, sind starke Quell – und Zielverkehre sowie Binnenverkehre vorhanden. Das heißt, dass selbst, wenn eine verkehrliche Entlastung durch alternative Angebote (periphere Straßen, Förderung Umweltverbund) zu erreichen ist, wird dennoch ein nicht unerheblicher Anteil an motorisiertem Individualverkehr verbleiben.
 - *Baulicher Zustand: Asphaltdecke, Fahrbahnbreite im Mittel 7,50 m, fehlende Abbiegehilfen, Spurrinnenbildung insbesondere im Bereich von Knotenpunkten*
- **Radverkehr** : Auf gesamter Strecke ist der Radverkehr lediglich auf der westlichen Seite als Zwei – Richtungsverkehr zugelassen. Im Süden (Ohechaussee bis Langenharmer Weg) ist der Radweg baulich klar vom Gehweg getrennt und erfüllt mit rd. 2,50 m Breite (einschließlich Sicherheitsstreifen) die Mindestmaße nach StVO – Novelle. Aufgrund des fehlenden Radweges auf der östlichen Seite ist dennoch nicht von einem guten Zustand zu sprechen.
- Im nördlichen Bereich verringern sich die Breiten des “Radweges”. Bei rd. 2,0 bis 2,50 m **Gesamtbreite** wird auf der westlichen Seite der Zwei – Richtungs - Radverkehr und Fußgängerverkehr auf einem gemeinsamen Geh – und Radweg abgewickelt. Speziell im mittleren Bereich (Waldstraße bis Quickborner Straße) stellen sich starke Konfliktpotentiale dar, da durch die dortigen beidseitig verdichteten Einzelhandelsnutzungen starker Zu- und Abfahrtsverkehr zu den Grundstücken besteht und gleichzeitig die Anlagen für Fußgänger und Radfahrer sehr schmal werden. Im weiteren nördlichen Bereich verringern sich die Quell- und Zielverkehre für Radfahrer, so dass die Konflikte geringer werden. Auffällig sind die fehlenden Überquerungsstellen in diesem Abschnitt.
 - *Baulicher Zustand: Auffallend ist, dass die Befestigung des alleinigen Radweges bzw. als kombinierte Führung mit dem Fußgängerbereich sehr unterschiedlich ist. In einigen wenigen Bereichen ist über eine längere Strecke rotes Rechteckpflaster aufgebracht, aber im Regelfall sind asphaltierte Flächen oder Gehwegplatten vorhanden. Die Führung über Einmündungsbereiche ist oftmals unzureichend - keine Markierung, fehlende Beschilderung(Zweirichtungsrادweg), zurückgesetzte Furten. Oftmals sind private Grundstückszufahrten angelegt, die (wohl älteren Datums) über die gesamte Fläche (Geh – und Radweg) mit Kleinpflaster befestigt sind.*
- **ÖPNV** : Auf der Ulzburger Straße verkehren – meist im Versatz - 5 Buslinien. Insofern kommt dem ÖPNV eine nicht unbedeutende Rolle zu. Die Fahrbahnbreiten ermöglichen auf gesamter Strecke einen Begegnungsverkehr ohne Engpässe.

Behinderungen ergeben sich eher aus den hohen Verkehrsbelastungen sowie Störungen im Verkehrsfluss durch Abbiegevorgänge und verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge.

- ***Baulicher Zustand:** Im Bereich der Bushaltestellen sind oftmals nicht ausreichende Warteflächen vorhanden und es fehlen teilweise Buswartestände. Durch das mangelhafte Flächenangebot ergeben sich außerdem Konflikte mit Radfahrern und Fußgängern. An einigen Haltepunkten existieren Haltestellenbuchten, oft asphaltiert, an anderen Stellen hält der Bus direkt am Fahrbahnrand (keine Haltestellenkaps).*
- **Fußgänger :** Für Fußgänger wird auf der östlichen Seite mit rd. 2 m Breite eine ausreichende Fläche vorgehalten. Hier ist das Radfahren nicht erlaubt. Auf der westlichen Seite bestehen aufgrund der konkurrierenden Nutzung mit dem Zwei – Richtungs- Radverkehr und der geringen Breite der Nebenanlagen im mittleren und nördlichen Bereich Engpässe und die zur Verfügung stehenden Flächen reichen bei weitem nicht aus. Querungsmöglichkeiten sind – mit Ausnahme der signalisierten Knotenpunkte – kaum vorhanden.
 - ***Baulicher Zustand:** Zu rd. 90 % sind die Gehwege mit grauen Gehwegplatten belegt. Die Querungen an den Einmündungen sind in einigen Bereichen schwierig. Teilweise sind keine Bordsteinabsenkungen vorhanden. Die Gehwegplatten sind streckenweise in sehr schlechtem Zustand.*
- **Grundstückszufahrten :** Sehr problematisch sind die Grundstückszufahrten (bzw. Stellplätze), welche oftmals über die gesamte Grundstücksbreite zur Ulzburger Straße verlaufen. Die senkrecht zur Straße angeordneten Stellplätze haben oft keine Rückstoßfläche auf dem Privatgrundstück, sondern grenzen direkt an die Geh – und Radwege an. Damit sind viele Konflikt – und Gefahrenpunkte für Fußgänger und Radfahrer vorhanden. Teilweise sind diese Stellplätze – nach stichprobenhaften Erhebungen – nicht genehmigt.
 - ***Baulicher Zustand:** Viele Grundstückszufahrten sind mit Gehwegplatten oder Kleinpflaster befestigt. Grundstückszufahrten neueren Datums sind nach heutzutage geltenden Regeln der Technik hergestellt und mit Betonrechteckpflaster befestigt, in wenigen Fällen ist der Radweg (sofern vorhanden) baulich hervorgehoben (rotes Rechteckpflaster).*
- **Ruhender Verkehr:** Im Zuge der Ulzburger Straße sind lediglich ganz im Süden (Breslauer Straße bis Kabelstieg), im Bereich der Rathausallee und zwischen der Waldstraße und Steindamm Längsparkplätze vorhanden. Auf gesamter Länge sind immer wieder Fahrzeuge verbotswidrig abgestellt (im Bereich von Bushaltestellen, auf Gehwegen, auf der Fahrbahn etc.). Speziell im Bereich von Einzelhandelseinrichtungen (z.B. Bäcker) ist diese Erscheinung gehäuft zu beobachten. Teilweise sind private Stellplätze für Kunden auf rückwärtigen Grundstücksteilen vorhanden, werden aber nicht genutzt. Weiterhin stehen sehr viele Fahrzeuge auf unbefestigten Seitenstreifen, die sehr unterschiedlich abgepollert sind.
- **Städtebau :** Der gesamte Bereich der Ulzburger Straße ist durch eine inhomogene städtebauliche Struktur geprägt. Es sind kaum baulich-räumliche als auch funktionale Abschnitte erkennbar bzw. erlebbar. Der Straßenraum ist unzureichend strukturiert. Die Bebauung entlang der Straße ist inhomogen und es sind wenige einheitliche bzw.

abschnittsweise einheitliche Gestaltungsprinzipien erkennbar.

Die Bebauung beidseitig der Ulzburger Straße variiert von eingeschossiger Einzelhausbebauung über Doppel- und Reihenhäuser bis zu mehrgeschossigem Geschosswohnungsbau. Daraus ergeben sich an der Straße mitunter starke Strukturbrüche.

Ähnlich stellt sich die Nutzungsstruktur dar. Während im südlichen Abschnitt und nördlich der Quickborner Straße die Wohnnutzung dominiert, ist der mittlere Bereich zwischen Langenharmer Weg und Quickborner Straße durch eine stärkere Nutzungsmischung gekennzeichnet. Darüber hinaus gibt es an der Straße einige zentrale Bereiche, z.B. das Nachbarschaftszentrum oder der Eingang in die Bahnhofsstraße /Erlengang. Diese Bereiche sind jedoch nicht ausreichend gestaltet. Sie besitzen kaum Aufenthaltsqualitäten und die dort angesiedelten Nutzungen sollten in weiteren Planungen durch "Nutzungsmagneten" unterstützt werden, so dass für Anwohner und Nutzer attraktive Räume entstehen.

- **Planungsrecht:** Die planungsrechtliche Situation an der Ulzburger Straße ist sehr uneinheitlich. In Teilbereichen existieren Bebauungspläne, die jedoch keine abgestimmten Planungsziele festsetzen (die Bebauungspläne sind teilweise noch durch die Ursprungsgemeinden Friedrichsgabe, Garstedt und Harksheide aufgestellt worden) und die auch nicht einheitlich die Straßenverkehrsflächen festsetzen.

In einigen Abschnitten muss eine planungsrechtliche Beurteilung nach § 34 BauGB erfolgen bzw. im nördlichen Bereich der Ulzburger Straße ist eine Beurteilung nach § 35 BauGB erforderlich.

- **Eigentumsverhältnisse :** Entlang der gesamten Ulzburger Straße sind die Eigentumsverhältnisse in einzelnen Abschnitten ungeordnet. Grundsätzlich befinden sich die Flächen der Fahrbahn und des Radweges im Eigentum des Bundes. Einige Flächen müssen durch das Straßenbauamt noch erworben werden, da sie derzeit noch in Privatbesitz sind. Die in Frage kommenden Flächen wurden dem Straßenbauamt Itzehoe schriftlich mitgeteilt. Die verbleibenden Flächen der beidseitigen Nebenanlagen befinden sich überwiegend im städtischen Eigentum. Jedoch sind vereinzelt Flächen im privaten Eigentum und müssen durch die Stadt erworben werden.

5. Planung

Für die weitere verkehrsplanerische und städtebauliche Betrachtung ist die Ulzburger Straße (als Gemeindestraße von der Ohechaussee bis zur Schleswig-Holstein-Straße) mit immerhin rd. 7,4 km Länge in drei Abschnitte aufgeteilt worden. Der bisherige nördliche Abschnitt (zwischen Langenharmer Weg und Schleswig-Holstein-Straße) wurde noch einmal in einen mittleren und einen nördlichen Abschnitt unterteilt, da sich sowohl bei Betrachtung des Bestandes als auch bei Formulierung von Leitbildern für diese zwei Teilabschnitte unterschiedliche Ansätze ergaben.

Der Bereich um den Knotenpunkt Ohechaussee / Ulzburger Straße ist ausgespart worden, da dieser Bereich im Zusammenhang mit dem anstehenden Ausbau der B 432 (Knoten Ochsenzoll) zu betrachten ist.

Der erste Abschnitt ist von der Breslauer Straße bis zum Langenharmer Weg gebildet worden. Breslauer Straße bis Langenharmer Weg

Verkehrsplanung

Ziel ist es zunächst im Zuge der beabsichtigten Sanierung der Verkehrsflächen eine Optimierung der Verkehrsabläufe zu erreichen. Dabei ist besonderes Gewicht auf die Berücksichti-

gung der schwächeren Verkehrsteilnehmer gelegt worden und weiterhin wurde eine möglichst kostengünstige Lösung angestrebt (die Anlagen, welche ohnehin im Zuge der Sanierung angefasst werden müssen, kommen vorzugsweise für einen integrierten Umbau in Frage).

Saniert werden müssen nach städtischen Vorstellungen die Fahrbahn (Decke und streckenweise Binderschichten), außerdem sollen die Trummen – welche in der Regel an der östlichen Fahrbahnkante liegen – komplett mit Anschlüssen saniert werden. Bei einer kompletten Erneuerung der Trummen wären nach den Regeln der Technik die dortigen Bordsteine anzupassen, außerdem ist der Wasserlauf zu erneuern.

Für die Planung ist zunächst angestrebt worden auf gesamter Länge des Bauabschnittes das Angebot beidseitiger Rad – und Gehwege zu schaffen.

Auf der westlichen Seite sind die Anlagen in ausreichender Breite vorhanden.

Um auf der östlichen Seite Radwege herstellen zu können, ist geplant, den dortigen Bordstein streckenweise um einen Meter nach Westen zu versetzen, und somit die Fahrbahn auf 6,50 m zu verjüngen. Eine Breite von 6,50 m entspricht der notwendigen Fahrbahnabmessung für sich begegnenden Bus- und Schwerlastverkehr (zweistreifige Hauptverkehrsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h). Eine weitere Einengung der Fahrbahn wäre nicht vertretbar.

Es ist mit den eingangs beschriebenen Maßgaben möglich auf der östlichen Seite einen Radweg herzustellen – weitgehend können die Regelmaße 1,50 m Radweg zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen, Gehweg mindestens 1,50 m eingehalten, bzw. sogar teilweise überschritten werden. In einigen wenigen Bereichen muss jedoch hinter den Regelmaßen zurückgeblieben werden, es fehlen dort ca. 20 bis 50 cm um die oben genannten Querschnitte einhalten zu können. Dieses wurde planerisch zunächst akzeptiert, da die erste Alternative – zusätzlicher Eingriff in den westlichen Bordstein, um ca. 30 cm zu gewinnen – kostenmäßig stark zu Buche schlagen würde. Die zweite Alternative wäre, die benötigten Flächen über die angrenzenden Privatgrundstücke zu bekommen. Gespräche sollten auf jeden Fall mit den Anliegern geführt werden, aber der zusätzliche Erwerb sollte keine Zwangsbedingung für den Ausbau darstellen.

Es ist bei der Planung davon ausgegangen worden, dass die schon jetzt für Verkehrsanlagen befestigten Flächen (auch wenn sie noch in Privatbesitz sind) ebenso wie die Flächen der Stadt und des Bundes für den Ausbau zur Verfügung stehen. Parallel zur Planung sollen Grunderwerbsverhandlungen durchgeführt werden, einerseits um die bereits als öffentliche Verkehrsflächen genutzten Flächen zu bereinigen, andererseits um für den Ausbau wünschenswerte Flächen ggf. zu erwerben.

Zur Verbesserung der Verkehrsqualität des MIV, ÖPNV sind im Zuge der Strecke zwei Linksabbiegehilfen eingeplant, Einmündung Wiesenstraße (Richtung ARRIBA) und Einmündung Weg am Sportplatz.

Die Aufweitung der Ulzburger Straße an der Wiesenstraße wird dazu genutzt südlich der Kreuzung eine Überquerungshilfe einzuplanen. Zwei weitere Querungsstellen können im Bereich No-MI eingerichtet werden. Somit soll die stark trennende Wirkung der Ulzburger Straße für Fußgänger und Radfahrer zumindest punktuell durchbrochen werden. In der Sitzung werden die Ausbaupläne (Vorplanungen) für diesen Bauabschnitt Ulzburger Straße vorgestellt.

Städtebauliches Konzept

Für diesen Abschnitt soll auch langfristig die Wohnnutzung planungsrechtlich gesichert werden. Dabei können sich auch Nutzungen ansiedeln, die in einem allgemeinen Wohngebiet zulässig sind bzw. ausnahmsweise zugelassen werden können. Details der Zulässigkeit von Nutzungen sind in den weiteren Betrachtungen noch zu klären. Die Anlagen, die der Versorgung des Gebietes dienen, sollen ausgeschlossen werden, da sie eine Konkurrenz zu den zentralen Bereichen Schmuggelstieg/Ochsenszoll, Herold-Center und Norderstedt-Mitte darstellen. Das gesamtstädtische Konzept sieht vor, diese Bereiche zu stärken und planungsrechtlich zu sichern, so dass in anderen Bereichen keine Konkurrenzen entstehen. Für diesen Abschnitt ist eine bauliche Nachverdichtung erstrebenswert. Zudem sollen Gestaltungskriterien entwickelt werden, die zum eine Grundlage für Beratungen bilden sollen, zum anderen aber auch in Bebauungspläne übernommen werden.

Die städtebaulichen Aspekte können nach derzeitigem Kenntnisstand unabhängig von verkehrsplanerischer Maßnahmen zeitlich versetzt über entsprechende Planverfahren gesichert werden. Der städtebauliche Handlungsdruck ist für diesen Abschnitt als nicht hoch einzustufen.

Planungsrecht

Die Planungsrechtliche Situation in diesem Abschnitt ist sehr differenziert. Für einzelne Bereiche sind Bebauungspläne vorhanden, die zumindest in Teilen die Verkehrsfläche festsetzen. Der überwiegende Teil ist nach § 34 BauGB zu beurteilen.

Für die geplante Straßenbaumaßnahme (Verschmälerung der Fahrbahn, Anlegung eines Radweges auf der östlichen Seite) sieht es folgendermaßen aus:

- Die Straßenbaumaßnahme kann, wenn sie sich innerhalb der städtischen Flächen bewegt, ohne das Vorhandensein von Bebauungsplänen durchgeführt werden
- Sind nicht alle Flächen im Eigentum der Stadt Norderstedt (was der Realität entspricht) und ist es nicht möglich, diese Flächen zu erwerben, müssten flächendeckend Bebauungspläne vorhanden sein, das heißt, es sind kurzfristig Planverfahren einzuleiten, die dann auch weitergehende Inhalte behandeln müssten (z.B. Lärmschutz)
- Für die beitragspflichtige Umlegung der Maßnahme ist das Vorhandensein von Bebauungsplänen nicht erforderlich
- Für die Beantragung von GvfG-Mitteln ist das Vorhandensein von Bebauungsplänen nicht erforderlich, wenn sich alle Flächen im Eigentum der Stadt Norderstedt befinden

Der zweite Abschnitt ist vom Langenharmer Weg bis zur Quickborner Straße gebildet worden. Langenharmer Weg bis Quickborner Straße

Verkehrsplanung

Ohne ein städtebauliches Konzept und die Verfügbarkeit von Flächen ist ein vernünftiges Konzept zur Zeit nicht umsetzbar. Selbst wenn in Teilbereichen schon jetzt streckenweise eventuell eine Verbesserung erreicht werden könnte, ist ein potentieller Umbau / Ausbau im Gesamtkontext zu sehen. Unabhängig davon sollte kurzfristig der Einbau von Abbiegehilfen beim Steindamm und Mühlenweg überprüft werden.

Außerdem wird angeregt, als pragmatische Zwischenlösung das Radfahren auch auf der östlichen Seite zuzulassen (gemeinsamer Geh – und Radweg). Als Abschnitt wäre die Teilstrecke zwischen Langenharmer Weg und Quickborner Straße (Querungsmöglichkeiten) zu benennen. Es treffen zwar nicht die Mindestmaße nach StVO – Novelle zu, allerdings treffen sie bei der jetzigen straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung noch weniger zu.

Städtebauliches Konzept

Gerade der “mittlere Bereich” der Ulzburger Straße sollte in den weiteren Planungen durch ein abgestimmtes Gesamtkonzept überplant werden. Derzeit wird eine umfangreiche Bestandserhebung durchgeführt, die unabdingbare Voraussetzung für weitergehende detaillierte Planungen ist.

Der Bereich zwischen Waldstraße und Pestalozzistraße soll in Richtung Mischgebiet entwickelt werden. Dies ist Ergebnis einer gesamtstädtischen Überlegung zu den groben Entwicklungszielen an den großen Norderstedter Hauptverkehrsstraßen. Hier können sich auch zentrenrelevante Nutzungen ansiedeln. Dabei sind Nutzungskonzentrationen auf 3 Bereiche – das bestehende Nachbarschaftszentrum, der Bereich Harckesheyde / Friedrichsgaber Weg, der Bereich Bahnhofstraße / Erlengang - zu reduzieren. Zwischen diesen zentralen Standorten können sich darüber hinaus Nutzungen ansiedeln, die zu einer Belebung der “Zwischenräume” führen. Die an der Ulzburger Straße anzusiedelnden Nutzungen müssen im weiteren Verfahren genau bestimmt werden. Darüber hinaus sollte entlang der Straße eine Nachverdichtung erfolgen. Dafür ist ein abgestimmtes Gestaltungskonzept zu entwickeln, auf dessen Grundlage Bebauungspläne erarbeitet werden können aber auch Beratungen durchgeführt werden sollen.

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Rahmenbedingungen wird von Seiten der Verwaltung ein Konzept erarbeitet, dass durch kurzfristig bis mittelfristig umsetzbare Einzelmaßnahmen zu einer Qualitätssteigerung des öffentlichen Raumes führen kann. So werden z.B. Ideen zu Gestaltungsmöglichkeiten im Bereich Eingang Bahnhofstraße / Erlengang untersucht. Diese Einzelmaßnahmen sollen sich harmonisch in das zuvor beschriebene Gesamtkonzept einbetten.

Voraussetzung für eine langfristige Umgestaltung des Straßenraumes ist die Aufstellung von Bauleitplänen. Darüber hinaus sollten jedoch Instrumente geprüft werden, die auch real einen Strukturwandel ermöglichen, da der Bebauungsplan als Angebotsplanung als alleiniges Instrument nicht ausreichend ist. In diesem Zusammenhang werden Überlegungen angestellt, die vor Ort ansässigen Händler einzubinden.

- Grundlagenermittlung
- Erarbeitung eines städtebaulichen und verkehrsplanerischen Gesamtkonzeptes
- Erarbeitung eines zeitlichen Ablaufes
- Abstimmung im Haus
- Beteiligung der Geschäftsinhaber
- Abstimmung mit den politischen Gremien
- Bürgerbeteiligung
- Einleitung entsprechender Planverfahren

Der dritte Abschnitt ist von der Quickborner Straße bis zur Schleswig – Holstein – Straße gebildet worden.

Quickborner Straße bis Schleswig-Holstein-Straße

Verkehrsplanung

Wichtig wäre in diesem Abschnitt die Durchlässigkeit der Ulzburger Straße für Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen, indem Querungshilfen geschaffen werden.

Ansonsten wird kein dringender Handlungsbedarf gesehen, zumal sich durch den Bau der K 113 und der gleichzeitigen Unterbrechung der Quickborner Straße eine spürbare Entlastung der Verkehre in diesem Abschnitt einstellen wird. Dennoch ist im Rahmen eines Bauprogrammes auch hier mittelfristig eine Sanierung der Nebenanlagen einschließlich der

Einmündungen zu empfehlen. Bis zum Henstedter Weg könnte schon jetzt eine beidseitige Nutzung als gemeinsame Geh – und Radwege vorgesehen werden.

Außerdem sind im Zuge der Erschließung der STEP – Fläche nördlich der Quickborner Straße (Wohnbebauung) die Geh– und Radwegebeziehungen zur Ulzburger Straße (Mitte) ggf. zu verbessern.

Städtebauliches Konzept

Dieser Abschnitt der Ulzburger Straße soll auch langfristig als Wohnstandort gesichert werden. Nachverdichtungen können auf der STEP – Fläche nach Flächennutzungsplan-Neuaufstellung über Bauleitplanverfahren erfolgen.

Darüber hinaus gibt es keinen aktuellen Handlungsbedarf.

6. Bericht Teil 2 – strategisches weiteres Vorgehen / Kosten / Vereinbarungen / Sanierung

Wird in der Sitzung dargestellt, da die Punkte noch abschließend ermittelt werden. Die Berichtsvorlage wird dem Protokoll der Ausschusssitzung als Anlage beigelegt.

Die Sitzung wird um 20.55 Uhr unterbrochen und um 21.05 Uhr fortgesetzt.

TOP 7: B03/0139

Bebauungsplan 170 - Norderstedt - 2. Änderung Gebiet: "Am Forst Rantzau, westl. Friedrichsgaber Weg/nördl. Zwijndrechtring sowie südl. Hainholz", hier: Beschluss zur Einstellung des Verfahrens

Herr Limbacher beantragt, dass der Tagesordnungspunkt vertagt wird und bittet die Verwaltung beim Innenministerium eine rechtsverbindliche Auskunft einzuholen, ob, wenn **die 2. Änderung des Bebauungsplans rechtskräftig** wird, der Stadt, bzw. der EGNo Kosten entstehen

Abstimmungsergebnis hierzu: Mit 11-Ja-Stimmen einstimmig beschlossen

TOP 8: B03/0125

Ergebnis der Untersuchung von Potentialen zur Innenentwicklung Norderstedter Wohnungsbauflächen (kurz "Nachverdichtungskonzept") hier: Grundsatzbeschluss zum weiteren Vorgehen

Herr Deutenbach erläutert die Vorlage und beantwortet die Fragen des Ausschusses..

Beschluss:

Der Ausschuss für Planung, Bau- und Verkehr nimmt das vom Team Planung erarbeitete Ergebnis der Untersuchung von Potentialen zur Innenentwicklung Norderstedter Wohnbauflächen - kurz "Nachverdichtungskonzept" genannt- zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, entsprechend der Prioritätenliste mit den Arbeiten für die Gebiete 1, 1a, 4, 13, 20, 50 und 73 im Jahre 2003 zu beginnen. Dazu sind dem Ausschuss in einer der nächsten Sitzungen entsprechende Pläne und Vorschläge für die Unterrichtung der Betroffenen (frühzeitigen Bürgerbeteiligung) vorzulegen.

Aufgrund des § 22 GO waren keine Ausschussmitglieder von der Beratung und Beschlussfassung ausgeschlossen; sie waren weder bei der Beratung noch bei der Beschlussfassung anwesend: ...

Die Vorlage wurde mit 11 Ja-Stimmen 0 Nein-Stimmen einstimmig beschlossen

TOP 9: M03/0186

Anfrage von Frau Hahn zur Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für Radfahrer aus der Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 19.12.2002, Punkt 7.8


Es wird der folgende Bericht gegeben:


Frau Hahn bittet zu dem Thema Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für Fahrradfahrer einen Tagesordnungspunkt auf die Sitzung des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr am 16.01.03 zu nehmen, wenn noch kein Beschluss der städtischen Gremien zu diesem Thema vorliegt.

Die StVO sieht in § 41 Abs. 2 zum Thema Fahrrichtungsvorgaben zu Z. 220 vor:



Es steht parallel zur Fahrbahn und schreibt allen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn die Richtung vor, Fußgängern jedoch nur, wenn sie Fahrzeuge mitführen. Ist in einer Einbahnstraße mit geringer Verkehrsbelastung die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen auf 30 km/h oder weniger begrenzt, so kann durch

das Zusatzschild  Fahrradverkehr in der Gegenrichtung zugelassen werden. Das Zusatzschild ist dann

auch bei Zeichen 353  anzubringen. Aus der entgegengesetzten Richtung ist dann bei Zeichen 267



das Zusatzschild 1022-10  "Radfahrer (Sinnbild) frei" anzubringen.

Die Verwaltungsvorschrift (VwV) zu Zeichen 220 Einbahnstraße führt dazu unter den Randnummern 8-16 aus:

- 8 IV. 1. Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung kommt nur in Betracht, wenn
- 9 a) nach der flächenhaften Radverkehrsplanung die Benutzung bestimmter Straßenstrecken innerorts erforderlich ist,
- 10 b) die Anordnung der Einbahnstraße unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs nicht aufgehoben oder nicht durch andere Maßnahmen (z. B. unechte Einbahnstraßen mit Z. 267, Einrichtung eines entlang der Einbahnstraße abgetrennten Radweges) ersetzt werden kann,

- 11** c) für den Fahrverkehr auf der Fahrbahn eine Breite von in der Regel 3,50 m, mindestens jedoch 3,00 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten, vorhanden ist; verkehren dort auch Omnibusse des Linienverkehrs oder besteht stärkerer Verkehr mit Lastkraftwagen, so muss die Breite mehr als 3,50 m betragen,
- 12** d) die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an den Knotenpunkten (Einmündungen und Kreuzungen) übersichtlich und die Begegnungsstrecke nur von geringer Länge ist,
- 13** e) für den ruhenden Verkehr Vorsorge getroffen wurde,
- 14** f) für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, zum Einbiegen in die Einbahnstraße in Gegenrichtung ein abgetrennter Einfahrtbereich angeboten wird.
- 15** 2. Die Verkehrszeichen sind in jedem Fall deutlich sichtbar aufzustellen. An Knotenpunkten (Einmündungen und Kreuzungen) ist insbesondere auch darauf zu achten, dass auf die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung mit dem Zusatzschild zu Zeichen 353 deutlich hingewiesen wird.
- 16** 3. Die Straßenverkehrsbehörde muss vor der Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung das Verkehrs- und Unfallgeschehen (z. B. Verkehrsdichte, Verkehrsstruktur, Art und Umfang der Unfälle) dokumentieren und deren Entwicklung nach der Öffnung beobachten, dokumentieren und auswerten. Bei einer Unfallhäufung im Zusammenhang mit der Regelung (z. B. zwei oder mehr Radfahrunfälle mit schwerem Sachschaden und/oder Personenschaden) ist die Regelung sofort aufzuheben.

Daraus ergeben sich Prüffragen:

- Liegt eine geringe Verkehrsbelastung vor?
- Ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit durch Verkehrszeichen auf 30 km/h oder weniger begrenzt?
- Liegt eine flächenhafte Radverkehrsplanung der Gemeinde vor?
- Ist die Benutzung bestimmter Straßenstrecken innerorts erforderlich?
- Könnte die Anordnung der Einbahnstraße unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs aufgehoben werden?
- Oder durch andere Maßnahmen (z. B. unechte Einbahnstraßen mit Z. 267, Einrichtung eines entlang der Einbahnstraße abgetrennten Radweges) ersetzt werden?
- Ist für den Fahrverkehr auf der Fahrbahn eine Breite von in der Regel 3,50 m, mindestens jedoch 3,00 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten, vorhanden (verkehren dort auch Omnibusse des Linienverkehrs oder besteht stärkerer Verkehr mit Lastkraftwagen, so muss die Breite mehr als 3,50 m betragen)?
- Ist die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an den Knotenpunkten (Einmündungen und Kreuzungen) übersichtlich?
- Ist die Begegnungsstrecke nur von geringer Länge?
- Ist für den ruhenden Verkehr Vorsorge getroffen worden?

- Wird für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, zum Einbiegen in die Einbahnstraße in Gegenrichtung ein abgetrennter Einfahrtbereich angeboten?

Die Straßenverkehrsbehörde muss vor der Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung das **Verkehrs- und Unfallgeschehen** (z. B. Verkehrsdichte, Verkehrsstruktur, Art und Umfang der Unfälle) **dokumentieren** und deren **Entwicklung nach der Öffnung beobachten, dokumentieren und auswerten**.

Bei einer Unfallhäufung im Zusammenhang mit der Regelung (z. B. zwei oder mehr Radfahrunfälle mit schwerem Sachschaden und/oder Personenschaden) ist die Regelung sofort aufzuheben.

Unter Beachtung der vorstehenden Prüfkriterien spricht nichts Grundsätzliches gegen die Einführung dieser Maßnahme – dafür wären jedoch umfangreiche Einzelfallprüfungen erforderlich.

Frau Hahn bittet darum, dass bis zur letzten Sitzung vor den Herbstferien eine entsprechende Beschlussvorlage dem Ausschuss vorgelegt wird

TOP 10: B03/0191

Umrüstung von 14 Lichtsignalanlagen auf LED-Technik

Beschluss:

Der Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr beschließt die Umrüstung von 14 Lichtsignalanlagen auf energiesparende LED-Technik

Der Ausschuss bittet die erforderlichen Mittel in Höhe von 153.000 € außerplanmäßig bereitzustellen.

Die Unabwendbarkeit der Bereitstellung von Haushaltsmitteln begründet sich

- a) in der nach Umrüstung sofort eintretenden Energieeinsparung sowie der Minderung der CO₂-Belastung,
- b) in der Reduzierung des Unterhaltungsaufwandes für die umgerüsteten Lichtsignalanlagen,
- c) in der Bereitstellung von Fördermitteln in Höhe von ca. 25 % durch die Investitionsbank Schleswig-Holstein,
- d) in der im Zusammenhang mit a), b) und c) zu sehenden haushaltsmäßigen Entlastung,

und wird vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr bestätigt.

Deckung erfolgt durch die Mehreinnahme "Zuschuss des Landes" in Höhe von 38.000,00 € sowie Minderausgabe bei den Haushaltsstellen 1120.95000 "Klimaschutz" in Höhe von 51.000,00 € sowie Haushaltsstelle 2000.9500 "Sofortmaßnahmen Klimaschutz" in Höhe von 64.000,00 €

Die mit den Stadtwerken bestehenden Instandsetzungsverträge sind anzupassen

Die Vorlage wurde mit 11 Ja-Stimmen 0 Nein-Stimmen einstimmig beschlossen

TOP 11: B03/0196

Grünflächensatzung, hier: Vorstellung des Satzungsentwurfs

Herr Bosse erläutert kurz vorab die Vorlage. Herr Bosse und Herr Reher beantworten die Fragen des Ausschusses.

Der Ausschuss diskutiert die Vorlage kontrovers

Beschluss:

Der Ausschuss bittet die Verwaltung die Vorlage zu überarbeiten und die Satzung auf das Notwendigste zu reduzieren. Die überarbeitete Fassung sollte bis zur letzten Sitzung vor den Herbstferien vorgelegt werden.

7 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 4 Enthaltungen, damit beschlossen.

TOP 12:

Besprechungspunkt Berichte T1/2003 der Ämter 60 und 70

Der Ausschuss verschiebt diesen Tagesordnungspunkt einvernehmlich auf die nächste Sitzung

TOP 13:

Berichte und Anfragen - öffentlich

Es werden folgende Berichte gegeben und Anfragen gestellt.

TOP M03/0227

13.1:

6. Änderung des Flächennutzungsplanes und 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanese Nr. 33 "Auf dem Berge" der Stadt Kaltenkirchen betreffend die geplante Erweiterung des Möbelhauses Dodenhof GmbH + Co. KG und Ergänzung um zusätzliche Sortimente/Ang

Am 15. Mai 2003 wurde im Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr über die gemeinsame Stellungnahme der kooperierenden Städte und Gemeinden Bad Bramstedt, Bad Segeberg, Bad Oldesloe, Elmshorn, Henstedt-Ulzburg, Itzehoe, Neumünster, Norderstedt, Quickborn und die Stadt Wahlstedt berichtet. Die Stadt Kiel und der Vorstand der K.E.R.N.-Region e. V. haben sich hieran angeschlossen.

TOP

13.2:

Bericht zu einer Jugendreise nach Aalborg

Dem Protokoll wird der Bericht über eine Jugendreise als Anlage beigefügt.

TOP M03/0091

13.3:

Anfrage von Frau Paschen zu einer möglichen Querungshilfe Rathausallee/In der Großen Heide

Frau Paschen stellt die folgende Anfrage:

Ist es möglich, in Höhe Rathausallee/In der Großen Heide eine Querungshilfe zum Überqueren der Rathausallee einzurichten?

Der Straßenzug Rathausallee wurde im gesamten Abschnitt von der Ulzburger Straße bis zur Einmündung Oadby-and-Wigston-Straße mit einem Grünstreifen, der beide Fahrspuren trennt, ausgestattet. Somit braucht man beim Überqueren nur auf den Verkehr aus einer Fahrtrichtung zu achten.

Die Einmündung In der Großen Heide/Rathausallee ist auf der Westseite mit einem gepflasterten Übergang für Fußgänger und Radfahrer ausgestattet. Durch die vorhandene Mittelinsel ergibt sich somit eine Querungshilfe. Da der Übergang ausreichend beleuchtet und übersichtlich angelegt ist, sind weitere Maßnahmen nicht erforderlich.

TOP M03/0193

13.4:

Radwegabsenkungen im nördlichen Bereich der Ulzburger Straße hier: Anfrage von Herrn Dittmayer in der Sitzung des Planungsausschusses am 15.05.03

In der Sitzung des Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr am 15.05.2003 teilte Herr Dittmayer mit, dass im nördlichen Bereich der Ulzburger Straße die Radwegabsenkungen teilweise nicht mehr vorhanden seien. Dadurch habe es schon mehrere Stürze von Radfahrern gegeben. Er bittet die Verwaltung zu prüfen, ob die Radwegabsenkung nicht wieder hergestellt werden können.

Antwort:

Da im Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung nicht nachvollzogen werden kann, welche Radwegabsenkungen nicht mehr vorhanden sind bzw. welche Unfallschwerpunkte gemeint sind, wird um konkretere Angabe gebeten.

TOP M03/0092

13.5:

Beantwortung der Anfragen von Herrn Langeheinicke zum T 03/2002 des Amtes für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr aus der Sitzung vom 19.02.2003

Herrn Langeheinicke fehlen Aussagen zur folgenden Themenbereichen:

- Fremdwasseranteil

Bekanntermaßen liegen Frischwassermengen frühestens im März vor.

- Regenrückhaltebecken Moorbek - warum bis heute noch nicht das versprochene Regenrückhaltebecken für Norderstedt-Mitte gebaut wurde! -

Bis heute hat sich an der Antwort der Entwicklungsgesellschaft auf eine Anfrage von Frau Hahn - siehe Protokoll des Ausschuss für Umweltschutz vom 21.11.2001 - nichts geändert.

- P + R-Anlage Rathaus - was gegen die Überflutungen getan wird/wurde -

Siehe Beantwortung der Anfrage von Herrn Lücht in der Sitzung am 18.12.2002

TOP

13.6:

Beantwortung einer Einwohnerfrage aus der Sitzung des Umweltausschusses vom 17.04.2002 TOP 4

Die Beantwortung der Anfrage ist als Anlage beigefügt

TOP

13.7:

Anfrage von Frau Hahn zum Thema B-Planverfahren und Datenschutzsatzung

Frau Hahn fragt an, welche in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne können bisher nicht weiterbearbeitet werden, da bislang keine Datenschutzsatzung (Altlasten) verabschiedet wurde?

Die Problematik der fehlenden Datenschutzsatzung wurde mehrfach im Berichtswesen dargestellt. Ein entsprechender Entwurf soll allerdings sich in Vorbereitung befinden.

Sie bittet um eine Behandlung und Vorstellung dieses Entwurfes im nichtöffentlichen Teil des Ausschusses in der ersten Sitzung nach der Sommerpause.

TOP

13.8:

Bitte von Frau Hahn zur Beschaffung von BauGB

Frau Hahn bittet darum, dass den neuen Mitgliedern des Ausschusses ein BauGB zur Verfügung gestellt wird.

TOP

13.9:

Anfrage von Frau Reinders zur Thematik der Ausgleichsflächen

Frau Reinders bittet um eine schriftliche Übersicht über die Ausgleichsflächen der Stadt Norderstedt, aufgegliedert nach reservierten und bereits in Anspruch genommenen Flächen, sowie um eine Karte, aus der die einzelnen Flächen und Flurstücke ersichtlich sind.

TOP

13.10:

Anfrage von Frau Reinders zur Thematik Oberflächenwasser

Frau Reinders bittet um die schriftliche Beantwortung der folgenden Anfrage:

Versickert Oberflächenwasser grundsätzlich bei allen Bebauungen im Stadtgebiet oder gibt es Ausnahmen?

Wenn es Ausnahmen gibt, welche Bedingungen werden daran geknüpft?

TOP

13.11:

Anfrage von Herrn Lange zur Schranke an der Heinrich-Lönnies-Straße

Herr Lange berichtet von einer defekten Schranke in der Heinrich-Lönnies-Straße und bittet die Verwaltung, die Schranke wieder zu reparieren: