

BESCHLUSSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: B 06/0381
601 - Fachbereich Planung			Datum: 01.11.2006
Bearb.	: Herr Seevaldt, Wolfgang, Freude, Andreas	Tel.: 227/	öffentlich
Az.	: 601.1/tr		

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

15.02.2007

Bebauungsplan Nr. 218 - Norderstedt Gebiet: Gewerbegebiet Stonsdorf, hier: Grundsatzbeschluss zum Verkehrskonzept

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss nimmt die vorgestellten Verkehrskonzepte zur Kenntnis. Die weitere Entwurfsbearbeitung der Verkehrsplanung und der Bauleitplanung (Flächennutzungsplan FNP 2020, Bebauungsplan Nr. 218 – Norderstedt –) soll auf der Grundlage des Verkehrskonzeptes „Netzergänzung –langfristig“ erfolgen.

Auf Grund des § 22 GO waren keine/folgende Ausschussmitglieder von der Beratung und der Beschlussfassung ausgeschlossen; sie waren weder bei der Beratung noch bei der Abstimmung anwesend:

Sachverhalt

1. Anlass und Abhängigkeiten, Ziel und Vorgehen

Bereits Ende der 90er Jahre wurde das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 218 – Norderstedt –, Gewerbegebiet Stonsdorf, begonnen (vgl. Übersichtsplan in Anlage 1). Aufgrund damals unklarer Rahmenbedingungen – insbesondere auf den Flächen der ehemaligen Stonsdorferei, des ehemaligen Kalksandsteinwerkes Potenberg sowie hinsichtlich der weiteren Auskiesung des nördlich angrenzenden Gewässers – ruhte das Verfahren jedoch seit dem Jahre 1999. Zwischenzeitlich sind diese Rahmenbedingungen geklärt, so dass das Verfahren weitergeführt werden kann.

Das Planungserfordernis wird insbesondere durch funktionale städtebauliche Mängel des bereits in den 50-er-Jahren entstandenen Gewerbegebietes hervorgerufen. Diese betreffen die äußere und innere verkehrliche Erschließung (Leistungsfähigkeit des Doppelknotens an der Schleswig-Holstein-Straße, beengte Verkehrsfläche / ungünstige Kurvenradien im Schützenwall, Anlieferung), die Belastung von Wohngebieten durch den Gewerbegebietsverkehr, die Ordnung des ruhenden Verkehrs und der Flächen für Fußgänger und Radfahrer, die sich im Umbruch befindende Nutzungsstruktur (umfangreiche Leerstände, gleichzeitig hat eine Reihe von Betrieben konkreten Erweiterungsbedarf, Bedarf zur Regelung der Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen), den Immissionsschutz und die Altlastenthematik sowie gestalterische Defizite.

Die im Jahre 2011 auf dem nördlich des Gewerbegebietes unmittelbar angrenzenden Stadtparkgelände stattfindende Landesgartenschau (LGS) ist ein weiterer Anlass um das Verfah-

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

ren zum Bebauungsplan Nr. 218 zeitnah wieder aufzunehmen. Bekanntlich wurde auf der Grundlage des in der Sitzung am 16.02.2006 im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr vorgestellten Masterplans zwischenzeitlich ein landschaftsplanerische Realisierungswettbewerb mit hochbaulichem Ideenteil durchgeführt. Das Nutzungs- und Erschließungskonzept für den Stadtpark/LGS sieht danach vor, publikumsintensive Freizeitzonungen am Westufer des Gewässers in guter Erreichbarkeit des sog. Südeinganges (auf dem Gelände des ehemaligen Kalksandsteinwerkes) anzuordnen. In diesem Bereich ist auch eine Parkplatzanlage (ca. 750 Stellplätze temporär während der LGS, ca. 350 Stellplätze dauerhaft) vorgesehen. Eine weitere temporäre Anlage mit 750 Parkplätzen ist im Bereich des Nord-Ost-Einganges der LGS geplant. Die verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Straßennetz erfolgt über die Stormarnstraße an die Schleswig-Holsteinstr. (Anlage 4: Masterplan). Eine zusätzliche Belastung der benachbarten Wohngebiete am Falkenhorst und Langenharmer Weg soll nach Möglichkeit vermieden werden.

Insofern kann im Rahmen des Verfahrens zum B 218 eine Bündelung und Koordination der entsprechenden planerischen Überlegungen erfolgen.

Für den Bereich des vorgesehenen Südeinganges zum Stadtpark- bzw. LGS-Gelände sowie für den Bereich der intensiven Freizeitzonungen, in dem auch dauerhaft bauliche Anlagen vorgesehen sind, ist verwaltungsseitig die Durchführung eines eigenständigen Bauleitplanverfahrens geplant. In diesen Bereich ist dann auch die Fläche des ehem. Kalksandsteinwerkes Potenberg integriert, die am 01.10.2006 in das Eigentum der Stadt Norderstedt übergegangen ist. Nach derzeitigem Sachstand ist eine erste Behandlung im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr zur Einleitung des entsprechenden B-Planverfahrens im 2. Halbjahr 2007 vorgesehen.

Um möglichst frühzeitig aktuelle Kenntnis über die Belange der Betriebe zu erhalten, wurde in diesem Zusammenhang der Dialog mit Grundeigentümern und Betreibern im Gewerbegebiet Stonsdorf intensiviert. Dazu hat unter anderem am 31.07.2006 die Verwaltung Grundeigentümer und Gewerbetreibende aus dem Gewerbegebiet Stonsdorf zu einer sogenannten „Informationswerkstatt“ in das Feuerwehrtechnische Zentrum am Schützenwall eingeladen. Den zahlreich erschienenen Eingeladenen wurde der Stand der Planungen zur LGS / Stadtpark vorgestellt und es wurde gemeinsam erörtert, inwieweit sich daraus auch für das Gewerbegebiet Stonsdorf Möglichkeiten und Chancen ergeben. Des Weiteren wurden auch mögliche Überlegungen für eine Neuordnung des Verkehrs diskutiert.

Zwischenzeitlich wurden von mehreren Betrieben aus dem Gewerbegebiet Stonsdorf konkrete Erweiterungsabsichten an die Verwaltung herangetragen.

Aus den dargestellten Entwicklungen und Abhängigkeiten heraus, hat die Verwaltung die verkehrliche und städtebauliche Situation aktuell analysiert und Grundlagen für ein bereichsbezogenes Verkehrskonzept entwickelt (Verkehrskonzept „Netzergänzung –langfristig“), die im Abschnitt 2 erläutert werden. Alternativ wurden auch ein Verkehrskonzept geprüft, das im wesentlichen auf einer Ertüchtigung des bestehenden Straßennetzes und eine Optimierung der Verkehrssteuerung basiert (Verkehrskonzept „Bestandsertüchtigung – kurzfristig“). (vgl. Abschnitt 2.4). Beide Konzepte sind in Anlage 5 grafisch dargestellt und werden im Abschnitt 2.6 zusammenfassend bewertet.

Ziel dieser Verwaltungsvorlage und der Behandlung im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr ist es, einen Grundsatzbeschluss hinsichtlich des Verkehrskonzeptes herbeizuführen, um damit eine Basis für die weiteren Planungsschritte insbesondere für die Verkehrsplanung (Beauftragung Entwurfsplanung, Stellung von Förderanträgen) und das Bebauungsplanverfahren (Erarbeitung des Vorentwurfes zum B 218 auf dessen Grundlage dann eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden erfolgen kann) sowie die Planung der entsprechenden Finanzmittel zu schaffen.

2. Verkehrskonzept

2.1 Beschreibung des Ist-Zustandes (Analyse)

Der Falkenhorst ist ausgewiesen als Tempo 30 Straße besitzt jedoch den Charakter einer Hauptsammelstraße mit der entsprechenden Verkehrsbelastung und dient auch der Erschließung des Gewerbegebietes und insbesondere des Einzelhandels (Familia, Stormarnstraße).

Über den Langenharmer Weg/Schützenwall und Schützenwall/ Stormarnstraße wird das Gebiet von Süden erschlossen. Der Langenharmer Weg ist Teil der Ost-West Achse die Nordstedt Mitte mit Glashütte und Hamburg (Poppenbüttel) verbindet. Die wachsende Verkehrsbelastung (derzeit ca. 14.000 Kfz, Anlage 2) auf dem Langenharmer Weg erschwert zunehmend das Linksabbiegen in den Schützenwall bzw. das Rechtseinbiegen aus der Gegenrichtung. Dies gilt insbesondere für den ÖPNV, der zudem nur unter Mitbenutzung der Gegenfahrbahn entsprechend ein- bzw. abbiegen kann. Das Gleiche gilt für die Abbiegeverkehre an der Kreuzung Schützenwall Stormarnstraße. Dadurch kommt es für den nachfolgenden Verkehr immer häufiger zu längeren Wartezeiten, bzw. hieraus resultierend zu Verkehrsverlagerungen.

Über die Schleswig-Holstein-Straße erreichen großräumige Verkehre (Hamburg, nördl. Kreis Segeberg, Kaltenkirchen) das Plangebiet. Hier ist die Situation durch die begrenzte Leistungsfähigkeit des Doppelknoten Schleswig-Holstein-Straße/ Stormarnstraße und Schleswig-Holstein-Straße/ Poppenbütteler Straße gekennzeichnet.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen (vgl. Anlage 2) liegen auf dem Langenharmer Weg bei 15.500 Kfz (Abschnitt westl. Stonsdorfer Weg) und 22.000 Kfz (Abschnitt östlich Stonsdorfer Weg) sowie zwischen 16.500 – 28.000 Kfz auf der Schleswig-Holstein-Straße. Diese Verkehrszunahme kann vom derzeit vorhandenen Straßennetz, insbesondere vom Doppelknoten Schleswig-Holstein-Straße und dem östlichen Abschnitt des Langenharmer Weges, nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Aufgrund der geringen verfügbaren Breiten bestehen zudem keine Ausbaumöglichkeiten im Langenharmer Weg.

2.2 Ziele für das Verkehrskonzept

Es wird zwischen rein verkehrlichen und städtebaulichen Zielsetzungen (bezogen auf das Verkehrskonzept) unterschieden :

Ziele Verkehr :

- Entwicklung eines langfristigen Verkehrskonzeptes unter Berücksichtigung der Entwicklungspotentiale des B 218 sowie der Maßnahmen des FNP/ VEP 2020 (Planfall P7)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Doppelknoten Schleswig-Holstein-Straße/ Poppenbütteler Straße und Schleswig-Holstein-Straße/ Stormarnstraße
- Entlastung des östlichen Abschnitts des Langenharmer Weges zwischen Stonsdorfer Weg und Schleswig-Holstein-Straße
- Entlastung Falkenhorst vom Durchgangsverkehr
- Sicherung der Erschließung und angemessener Entwicklungsmöglichkeiten des Gewerbegebietes und Verbesserung, insbesondere für ÖPNV sowie Radfahrer und Fußgänger
- Ordnung des ruhenden Verkehrs auf der Stormarnstraße
- Erschließung des Stadtparks und der Landesgartenschau 2011
- Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Workshops

Ziele Städtebau (bezogen auf das Verkehrskonzept) :

- Aufwertung des Gebiets als gewerblicher Standort durch nachhaltige Verbesserung der verkehrlichen Erschließung
- Berücksichtigung der Entwicklungsbedarfe und –potenziale im Gebiet
- Aufwertung des Gebiets durch Gestaltung der öffentlichen Straßenräume
- Verträglichkeit zwischen Straßenfunktion bzw. Verkehrsbelastung und angrenzenden Nutzungen
- Klarheit und Ablesbarkeit der Straßenfunktionen und Verkehrsführung bzw. Klarheit des Wegenetzes
- Bauliche Selbstdarstellung für Betriebe durch „Adressbildung“
- Entlastung des Wohngebietes Falkenhorst vom Ziel- und Quellverkehr ins Gewerbegebiet
- Keine Belastung des Wohngebietes Falkenhorst vom Ziel- und Quellverkehr zur LGS bzw. Stadtpark sowie vom Parkplatzsuchverkehr
- Entlastung der Wohnnutzung am östlichen Langenharmer Weg vom Durchgangsverkehr
- städtebauliche Einbindung des Südeinganges zum Stadtpark- bzw. LGS-Gelände

2.3 Verkehrskonzept „Netzergänzung- langfristig“

Im Hinblick auf die oben beschriebene Zielsetzung wurde das Verkehrskonzept „Netzergänzung- langfristig“ entwickelt (grafische Darstellung in Anlage 5).

Das Verkehrskonzept beinhaltet die Herstellung einer neuen Hauptverkehrsverbindung über die Stormarnstraße verbunden mit folgenden Maßnahmen:

- Ausbau des 3-armigen Kreisels Langenharmer Weg zum 4-armigen Kreisverkehr mit Anschluss einer neuen Verbindungsstraße zur Stormarnstraße (Anlage 6)
- Ausbau der Stormarnstraße und evtl. Signalisierung des Knotens Stormarnstraße/ Schützenwall
- Evtl. dauerhafte Sperrung Falkenhorst für den Individualverkehr (ÖPNV, Rad und Feuerwehr frei) und damit verbunden die Einrichtung einer zweiten Famila-Zufahrt vom Falkenhorst.
- Anschluss der Poppenbütteler Straße/ Querspange Glashütte an die Stormarnstraße und Ausbau des Knotenpunktes
- Evtl. Rückbaumaßnahmen im Verlauf des östlichen Abschnitts Langenharmer Weg und der Poppenbütteler Straße
- Evtl Rückbau Schützenwall

Das Verkehrskonzept kann in 2 Bauabschnitte unterteilt werden, die sowohl zeitgleich, als auch zeitlich unabhängig umgesetzt werden können.

2.3.1 1. Bauabschnitt

Der 1. Bauabschnitt umfasst die Maßnahmen westlich der Schleswig-Holstein-Straße:

- Ausbau des 3-armigen Kreisels Langenharmer Weg zum 4-armigen Kreisverkehr mit Anschluss der neuen Verbindung zur Stormarnstraße (Anlage 6)
- Ausbau der Stormarnstraße und evtl. Signalisierung des Knotens Stormarnstraße/ Schützenwall
- Evtl. Sperrung Falkenhorst für den Individualverkehr (ÖPNV, Rad und Feuerwehr frei) für die Dauer der Landesgartenschau und damit verbunden die Einrichtung einer zweiten Famila-Zufahrt vom Falkenhorst
- Anpassung der Knotenpunkte (incl. Signalsteuerung) Schleswig-Holstein-Straße/ Poppenbütteler Straße und Schleswig-Holstein-Straße/ Stormarnstraße an die veränderte Verkehrsführung bis zur Umsetzung des 2. Bauabschnitts.

Der östliche Abschnitt des Langenharmer Weges bleibt bis zur Umsetzung des 2. Bauabschnitts in seiner bisherigen Funktion als Hauptverbindung erhalten und führt weiterhin die Verkehre in Richtung Glashütte bzw. Hamburg (Poppenbüttel). Die Verkehre ins Gewerbegebiet und zur Schleswig-Holstein-Straße (Richtung Norden) werden zukünftig über die neue Verbindungsstraße auf die Stormarnstraße geführt. Dadurch kann der Knotenpunkt Schleswig-Holstein-Straße/ Poppenbütteler Straße und der östliche Abschnitt des Langenharmer Weges bereits nach Realisierung des 1. Bauabschnitts von Verkehr entlastet werden.

Mit dem leistungsfähigen Ausbau der Stormarnstraße sind Maßnahmen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs sowie zur Verbesserung des Angebotes an Fuß- und Radwegen verbunden. Über die neue Verbindung soll zukünftig auch der ÖPNV das Gebiet erschließen. Die bisherige mangelhafte Verkehrsführung über den Langenharmer Weg – Schützenwall – Stormarnstraße wird damit beseitigt.

Die in der Stormarnstraße zur Verfügung stehende öffentliche Verkehrsfläche ist nach derzeitigem Kenntnisstand für den Ausbau ausreichend.

Die neue Verbindungsstraße führt über zwei nicht stadteigene Flächen. Gespräche bzw. Verhandlungen mit den Eigentümern zum Erwerb der Flächen verliefen grundsätzlich positiv.

Im weiteren Planungsprozess gilt es insbesondere die geplante Straßenverbindung zwischen Kreisel und Stormarnstraße in der Linienführung auch im Hinblick auf Restflächenverwertung, den Schutz des bestehenden Grünzuges und des Lärmschutzes zu optimieren.

Für den nördlichen Abschnitt der Stormarnstraße (etwa ab Einmündung Falkenhorst) werden zur Herstellung eines optimalen Ausbauquerschnittes zusätzlich ein Flächenstreifen von ca. 3,0 m benötigt. Entsprechende Gespräche über den Erwerb der Flächen liefen bereits positiv.

2.3.2 2. Bauabschnitt

Der 2. Bauabschnitt könnte technisch zeitgleich mit dem 1. Bauabschnitt oder auch zu einem späteren Zeitpunkt (z.B. abhängig von den Planungen zur Querspange Glashütte) umgesetzt werden.

Im 2. Bauabschnitt werden die Maßnahmen östlich der Schleswig-Holstein-Straße realisiert:

- Anschluss der Poppenbütteler Straße/ Querspange Glashütte an die Stormarnstraße und Ausbau des Knotenpunktes
- Evtl. Rückbaumaßnahmen im Verlauf des östlichen Abschnittes Langenharmer Weg und Poppenbütteler Straße

Die Teilverlegung der Poppenbütteler Straße/ Anbindung Querspange Glashütte sollte zusammen mit der endgültigen Herstellung des Knotenpunktes Schleswig-Holstein-Straße erfolgen und schafft damit die Voraussetzung für eine dauerhafte Verkehrsentlastung auf dem östlichen Abschnitt des Langenharmer Weges, die durch geeignete Rückbaumaßnahmen unterstützt werden sollte. Die derzeitige Kreuzung Schleswig-Holstein-Straße/ Poppenbütteler Straße kann als Einmündung für den Langenharmer Weg erhalten bleiben. Der Abschnitt Poppenbütteler Straße (alt) kann ggf. als Fuß- und Radwegverbindung zurückgebaut werden. Die Möglichkeiten des Grunderwerbs müssen in Gesprächen bzw. Verhandlungen erst geführt werden.

2.4 Alternatives Verkehrskonzept „Bestandsertüchtigung - kurzfristig“

Alternativ zum Verkehrskonzept „Netzergänzung- langfristig“ wurden die Möglichkeiten, inwiefern durch Ertüchtigung des bestehenden Netzes die definierten Ziele erreicht werden können durch eine Untersuchung geprüft.

Auf Grundlage des vorhandenen Straßennetzes (ohne Netzergänzungen) werden danach zur Verbesserung der derzeitigen Situation folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Ausbau der Stormarnstraße und Signalisierung des Knotens Stormarnstraße/ Schützenwall
2. Ausbau des Doppelknoten Schleswig-Holstein-Straße/ Stormarnstraße und Schleswig-Holstein-Straße/ Poppenbütteler Straße
3. Ausbau des Langenharmer Weges und Signalisierung des Knotenpunktes Langenharmer Weg/ Schützenwall
4. Signalisierung des Knotenpunktes Stormarnstraße/ Schützenwall

Danach kann durch die oben genannten Maßnahmen eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen für einen kurzfristigen Zeitraum erreicht werden. Langfristig werden jedoch weiterhin Defizite verbleiben. Unter den Rahmenbedingungen des Flächennutzungs- bzw. Verkehrsentwicklungsplans 2020 ist dieses Konzept nicht tragfähig.

Bewertung (Maßnahmen der Bestandertüchtigung) :

Verkehr :

Die Maßnahmen dienen hauptsächlich dem fließenden Kfz-Verkehr und dem ÖPNV und sind kurzfristig nur begrenzt wirksam. Eine langfristige Verbesserung unter Berücksichtigung der Maßnahmen aus FNP und VEP 2020 wird nicht erreicht. Der Falkenhorst wird nicht von Durchgangsverkehr entlastet. Eine Verbesserung für den ruhenden Verkehr sowie dem Rad- und Fußgängerverkehr wird ebenfalls nicht erreicht. Für die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau Langenharmer Weg und der Signalisierung der Einmündung Schützenwall ist Grunderwerb zu tätigen. Eine Entlastung des östlichen Abschnittes des Langenharmer Weges wird nicht erreicht.

Städtebau :

- Eine Aufwertung als Gewerbegebietsstandort durch Verbesserung der verkehrlichen Erschließung erfolgt nur bedingt und nicht nachhaltig
- Langfristige Entwicklungsoptionen im Gebiet werden nicht ermöglicht
- Aufwertung des Gebiets durch Gestaltung der öffentlichen Straßenräume ist möglich
- Belastung der Wohnnutzung am Langenharmer Weg wird erhöht und verbleibt auf Dauer
- Keine Veränderungen am Netz
- Belastung der Wohnnutzung am Langenharmer Weg vom Durchgangsverkehr bleibt
- Sperrung Falkenhorst für den Individualverkehr nicht möglich
- Adressbildung nur für Grundstücke am Langenharmer Weg möglich

In Hinblick auf die Notwendigkeit eines dauerhaften Verkehrskonzepts ist der Investitionsaufwand für diese kurzfristige Konzept nicht vertretbar.

2.5 Kostenschätzung/ Haushaltsmittel/ Förderfähigkeit

Die im Moment geschätzten Kosten für das Verkehrskonzept „Bestandertüchtigung – kurzfristig“ sind geringer als für das „Netzergänzung – langfristig“. Genauere Angaben werden für die Haushaltsanmeldungen 2008/ 2009 im Rahmen der zu beauftragenden Voruntersuchungen ermittelt.

Für die Maßnahmen des langfristigen Verkehrskonzepts ist größerer Grunderwerb zu tätigen als für die Maßnahmen der Bestandertüchtigung.

Im Falle eines Beschlusses sind die Maßnahmen des Verkehrskonzepts „Bestandertüchtigung – kurzfristig“ oder des 1. Bauabschnitts des Verkehrskonzepts „Netzergänzung– lang-

fristig“ in den nächsten 3-4 Jahren umzusetzen. Dies bedeutet, dass diese Mittel entsprechend für die Haushaltsplanung 2008 bis 2011 bereitzustellen sind.

Die Umsetzung des 2. Bauabschnitts steht im Zusammenhang mit den weiteren Planungen zur Querspange Glashütte. Haushaltsmittel sind dafür erst langfristig vorzusehen.

Die bereits im Haushalt befindlichen Finanzmittel für den Umbau des Knoten Schleswig-Holstein-Straße in Höhe von 100.000 € sollten für die weiteren Planungen zur Umsetzung des langfristigen Verkehrskonzepts verwendet werden.

In einem Termin im Landesbetrieb für Verkehr (Itzehoe) wurde das Konzept vorgestellt und die Rahmenbedingungen für eine Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erörtert.

Entsprechend den Bestimmungen des GVFG können u.a. verkehrswichtige innerörtliche Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen und verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz sowie Maßnahmen zur Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur gefördert werden, sofern die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen heute deutlich überschritten ist

Ein Antrag auf grundsätzliche Anerkennung der Förderfähigkeit wäre bis spätestens Oktober 2007 zu stellen. Grundlage dafür ist ein schlüssiges Verkehrskonzept, das den erforderlichen Nachweis nach GVFG erbringt (insbesondere einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Hauptstraßennetz). Grundlage sollte nach Möglichkeit eine Vorentwurfsplanung sein.

Eine Bestätigung der grundsätzlichen Förderfähigkeit wäre Grundlage für die Aufnahme in die Programmplanung 2008. Die Förderquote kann zwischen 60 – 75 % der zuwendungsfähigen Maßnahmen betragen.

2.6 Zusammenfassende Bewertung der Verkehrskonzepte

Zielerreichungsgrad : ++ sehr gut + gut 0 neutral - nicht -- kontraproduktiv

Kriterien	Verkehrskonzept Netzergänzung		Verkehrskonzept Bestands- ertüchtigung
	1. BA	2. BA	
Verkehr :			
Entwicklung eines langfristigen Verkehrskonzeptes unter Berücksichtigung der Entwicklungspotentiale des B 218 sowie der Maßnahmen des FNP/ VEP 2020 (Planfall P7)	+	++	--
Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Doppelknoten Schleswig-Holstein-Straße/ Poppenbütteler Straße und Schleswig-Holstein-Straße/ Stormarnstraße	+	++	+
Entlastung des östlichen Abschnittes des Langenharmer Weges zwischen Kreisel und Schleswig-Holstein-Straße	+	++	--
Entlastung Falkenhorst von Durchgangsverkehr	+	+	--
Sicherung der Erschließung und angemessener Entwicklungsmöglichkeiten des Gewerbegebietes und Verbesserung, insbesondere für ÖPNV sowie Radfahrer und Fußgänger	+	++	0
Ordnung des ruhenden Verkehrs auf der Stormarnstraße	+	+	+
Erschließung des Stadtparks und der Landesgartenschau 2011	+	+	0
Berücksichtigung der Ergebnissen aus den Workshops	++	++	-
Städtebau			
Aufwertung des Gebiets als gewerblicher Standort durch nachhaltige Verbesserung der verkehrlichen Erschließung	+	++	-

Kriterien	Verkehrskonzept		Verkehrskonzept Bestands- ertüchtigung
	Netzergänzung		
Berücksichtigung der Entwicklungsbedarfe und –potenziale im Gebiet	+	++	0
Aufwertung des Gebiets durch Gestaltung der öffentlichen Straßenräume	+	+	+
Verträglichkeit zwischen Straßenfunktion bzw. Verkehrsbelastung und angrenzenden Nutzungen	+	++	-
Klarheit und Ablesbarkeit der Straßenfunktionen und Verkehrsführung bzw. Klarheit des Wegenetzes	+	++	+
Bauliche Selbstdarstellung für Betriebe durch „Adressbildung“	+	++	-
Entlastung des Wohngebietes Falkenhorst vom Ziel- und Quellverkehr ins Gewerbegebiet	+	++	-
Keine Belastung des Wohngebietes Falkenhorst vom Ziel- und Quellverkehr zur LGS bzw. Stadtpark sowie vom Parkplatzsuchverkehr	+	+	-
Entlastung der Wohnnutzung am östlichen Langenharmer Weg vom Durchgangsverkehr	+	++	--
städtebauliche Einbindung des Südeinganges zum Stadtpark bzw. LGS-Gelände	+	+	0
Förderfähigkeit	++	++	0
Kosten: +++++ sehr hoch +++ hoch ++ normal + gering			
Grunderwerb	+++	+++	++
Planung- und Herstellung	+++	+++	++

Eine vergleichende Bewertung der beiden Verkehrskonzepte fällt recht eindeutig zugunsten des Verkehrskonzeptes „Netzergänzung- langfristig“ aus. Insbesondere werden mit diesem Verkehrskonzept die Voraussetzungen für eine langfristig in die Zukunft gerichtete Planung, die sich an den Zielvorgaben der Stadtentwicklung orientiert, geschaffen und Chancen auf die Gewährung von Fördermitteln gewahrt.

Seitens der hauptamtlichen Verwaltung wird daher empfohlen, die weitere Entwurfsbearbeitung der Verkehrsplanung und der Bauleitplanung (Flächennutzungsplan FNP 2020, Bebauungsplan Nr. 218 – Norderstedt –) auf der Grundlage des Verkehrskonzeptes „Netzergänzung –langfristig“ weiterzuführen.

Anlagen:

1. Übersichtslageplan mit Geltungsbereich des B 218
2. Auszug aus dem Vorentwurf Flächennutzungsplan (FNP 2020)
3. Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2020)
4. Masterplan Landesgartenschau/Stadtpark Februar 2006
5. Übersicht Verkehrskonzepte
6. Variante einer Verbindungsstraße zwischen Kreisel Langenharmer Weg und Stormarnstraße