

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
1.	BUND Schleswig-Holstein e. V. Lerchenstr. 22 24103 Kiel 22844 Norderstedt 03.01.2011		Aus personellen und zeitlichen Gründen müssen wir uns in unserer Stellungnahme auf einige wesentliche Punkte beschränken:					
1.1		Naturschutz	<p>A. <u>Vorbemerkung: Planungsziele/Planungsvorgaben</u></p> <p>Grundsätzlich bedauern wir die bereits im FNP 2020 getroffene Vor-Entscheidung, das Garstedter Dreieck in dem vorgesehenen Umfang zu bebauen, da es sich um die einzige größere Grünzäsur in Ost-West-Richtung handelt, die für den lokalen Biotopverbund zwischen Garstedter Feldmark/Moorbekniederung und Tarpenbekniederung eine sehr große Bedeutung hat. Demgemäß wurde die geplante Bebauung in der „Strategischen Umweltprüfung“ zum FNP 2020 zu Recht als „sehr bedenklich“ bezeichnet. Wenn sich Ausschuss und Stadtvertretung in den Folgeentscheidungen für eine intensive Bebauung dieses sog. „Filetstückes“ entschieden haben, so sollten Umfang und Ausgestaltung der geplanten Nutzungen doch sehr sorgfältig bedacht werden:</p>	<p>Die Darstellungen des FNP 2020 wurden unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Strategischen Umweltprüfung (SUP) getroffen. Nachfolgend wird für die Wohnbauflächen des Garstedter Dreiecks die Abwägung nach der Umweltprüfung aus dem Erläuterungsbericht des Flächennutzungsplanes (Seite 156) zitiert:</p> <p><u>„Wohnbauflächen W 16 a-c und W 17 a-c (Garstedter Dreieck)</u> <i>Mit dem städtebaulichen Rahmenplan „Garstedter Dreieck“ (vgl. Sitzung des ASUV 04.05.2006 - Niederschrift SUV/052/IX, TOP 4) wurde ein städtebauliches Konzept zur Entwicklung der Flächen des „Garstedter Dreiecks“ als hochwertiges Wohngebiet entwickelt. Diese Wohnbauflächen liegen unmittelbar an der U-Bahn Station Richtweg und in überwiegend in fußläufiger Entfernung zu allen wichtigen Infrastruktureinrichtungen der Stadt Norderstedt. Sie stellen damit eine der infrastrukturell am besten ausgestatteten Flächen der Region dar. Durch die Lage am schienengebundenen ÖPNV sind hier auch Projekte realisierbar, die den MIV Anteil in Norderstedt verringern können (autofreies/ autoarmes Wohnen). Durch die damit verbundene Verringerung des CO² Ausstoßes hat eine Besiedlung des Garstedter Dreiecks im Vergleich zu anderen Siedlungsflächen auch umweltrelevante Vorteile (Schutzgut Klima/Luft). Gegenüber dem Vorentwurf sind die Wohnbauflächen in Ihrer Ausdehnung nach Norden zurückgenommen worden. Dadurch wird die Grünzäsur in Ihrer Ausdehnung erweitert und die Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter dementsprechend minimiert. Mögliche Beeinträchtigungen des Grundwassers sind auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung durch entsprechende Festsetzungen zu minimieren. Die von der U-Bahn ausgehenden Lärmemissionen liegen hier grundsätzlich im Osten der Bauflächen.</i></p>				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<i>Dadurch können Gebäude/ Grundrisse entwickelt werden, die Aufenthaltsräume und Gartenflächen nach Westen ausrichten und somit die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch Lärm reduzieren und insgesamt ein attraktives Wohnumfeld gewährleisten.“</i>				
		Knickschutz	<p>B. Maßnahmen zum Schutz der Redder- und Knickstrukturen</p> <p>Positiv zu werten ist, dass die prägenden Knick- und Redderstrukturen im vorgestellten Planungskonzept weitgehend erhalten werden sollen.</p> <p>Gleichwohl wird durch die z. T. recht intensive Bebauung erheblich in den Naturhaushalt eingegriffen, da das Ökosystem „Knick“ ohne umgebendes „Grünland“ als zukünftige Abgrenzung der diversen Baufelder nur noch eingeschränkt funktionsfähig ist, zumal der daraus resultierende Nutzungsdruck erheblich ist.</p> <p>Hinzu kommen die besonderen Verhältnisse im gesamten Baugebiet, das sich durch einen besonders hohen Grundwasserstand auszeichnet, dessen – möglicherweise nicht nur vorübergehende – Absenkung durch die geplanten Baumaßnahmen ungeachtet beschwichtigender Aussagen erhebliche Folgen für den wertvollen alten Baumbestand haben dürfte.</p>	<p>Die Knicks werden als 3,00 m breite Streifen zum Erhalt festgesetzt; zusätzlich werden den Knicks 13,00m breite Schutzstreifen (beidseitig, wenn Flächen beidseitig im B-Plangebiet liegen), die als krautreiche Wiesenflächen bzw. Hochstaudenflur zu entwickeln sind, vorgelagert; damit werden die Knicks umgebende Grün-Streifen neu geschaffen.</p> <p>Das Ökosystem „Knick“ bleibt damit funktionsfähig.</p> <p>Dauerhafte Grundwasserabsenkungen sind nicht geplant; dauerhafte Grundwasserabsenkungen stünden im Widerspruch zu den getroffenen Erhaltungsfestsetzungen aller zukunftsfähigen Bäume in den Knicks und sind deshalb auszuschließen.</p>				X
1.2.1			<p>1. Unzureichende Begutachtung bzgl. Auswirkungen der Baumaßnahmen auf den Baumbestand</p> <p>Die Stadt hat zur Klärung der Bebaubarkeit und den möglichen negativen Auswirkungen ein Baumgutachten bei der Fa. Thomsen und ein Grundwassergutachten bei der Fa. E+P (Eickhoff u. Partner) in Auftrag gegeben. Hierbei stellt sich jedoch die Frage, weshalb angesichts der vom Baumgutachter beschriebenen Gefahren für den wertvollen Altbaum-/ Knickbestand (vgl. nachstehend a.) auf eine Grundlagenermittlung (vgl. hierzu b.) verzichtet wurde und die freie und unabhängige Begutachtung durch fragwürdige Vorabfestlegungen (vgl. hierzu c.) eingeschränkt wurde.</p>					
1.2.1 a)			<p>a. Gefährdung Baumbestand – Problematische Boden-/Wasserverhältnisse</p> <p>Wie problematisch die Bebauung ist, ergibt sich aus dem von der Stadt beauftragten Gutachten des Gartenbau-Ing.-Büros Thomsen.</p>	Das angeführte Zitat der Seite 3 aus dem genannten Gutachten stellt den Anlass und die Aufgabenstellung für den beauftragten Gutachter dar. Die Frage, ob im Grundwasser gebaut und gleichzeitig der Baumbestand langfristig erhalten werden kann, ist			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>In dem am 30.06.2009 vorgelegten Gutachten wird auf S. 3 u. a. ausgeführt:</p> <p><u>„Der Grundwasserspiegel befindet sich in dem Gebiet auf ca. 1 – 2 m unter Flur. Zurzeit ist noch unklar, ob ein Bauen im Grundwasser genehmigt wird.</u></p> <p><i>Der alte Baumbestand, die Knicks und die Redder sollen möglichst erhalten bleiben. Da eine erhebliche Gefährdung von einer etwaigen Baumaßnahme in Baumnähe ausgeht, sollen im Rahmen dieser Ausarbeitung diese Gefahren konkret aufgezeigt und Maßnahmen zum Schutz der Bäume ausgearbeitet werden. Dabei ist insbesondere auf die Frage einzugehen, ob ein Bauen im Grundwasser baumverträglich möglich ist. ...“</i> (Unterstreichung v. Unterzeichner)</p> <p>Auf S. 6 f. wird vom Gutachter insbesondere auf mögliche Schäden im Wurzelbereich der Bäume hingewiesen, da Bäume auf Veränderungen im Wurzelbereich sehr empfindlich reagieren würden. Entscheidend für die Untersuchungen sei hierbei nicht der (potentielle) Wurzelbereich eines Baumes, der <u>„sich gemäß DIN 18920 über den gesamten Kronentraufbereich zuzüglich 1,5 m (bei säulenförmigen Bäumen zuzüglich 5,0 m)“</u> erstrecke. Denn in der Praxis hänge <u>„die Wurzelausdehnung hauptsächlich von der Baumart und den Bodenverhältnissen ab“</u> und könne <u>„sich durchaus noch beträchtlich über die Angaben der DIN 18920 ausdehnen. Sperrschichten (z. B. Lehm-/Mergelschichten) und/oder regelmäßig und länger anhaltende hohe Grund- und Schichtwasserstände können eine Wurzelausdehnung in tiefere Bodenschichten verhindern und zu eher flach verlaufenden Wurzelsystemen führen“</u> (Unterstreichung v. Unterzeichner)</p> <p>Sodann wird vom Gutachter auf die durch Baumaßnahmen entstehenden möglichen Schädigungen des Wurzelwerks hingewiesen durch Bodenauf- bzw. Bodenabträge, Bodenverdichtungen, Einträge von schädigenden Stoffen, insbesondere aber durch Veränderungen des Bodenwassers, wobei der Gutachter ausführt:</p> <p><u>„Bäume bilden ihr Wurzelwerk entsprechend den örtlichen Gegebenheiten aus. Bäume, die in einem eher feuchten Boden wachsen, bilden ein eher</u></p>	<p>durch einen externen Baumgutachter bejaht worden. Es sind aber umfangreiche Maßnahmen umzusetzen und intensiv zu überwachen.</p> <p>Durch die für die Knickschutzstreifen festgesetzte Breite von 13,00 m ist bei allen Bäumen im Knick davon auszugehen, dass die Wurzelbereiche innerhalb der Schutzstreifen liegen; die Schutzstreifen gehen im Mittel zwischen 5,00 m bis 9,00 m über die Kronenbreite hinaus. Die schmalste öffentliche Knickschutzstreifenbreite (über die Krone hinaus) ist noch 2,00 m breit; zuzüglich des vorgelagerten 5,00 m breiten privaten Knickschutzstreifens ist auch hier ein ausreichend breiter Wurzelschutz gewährleistet. Säulenförmige Bäume befinden sich außerdem nicht im Gebiet.</p> <p>Dauerhafte Grundwasserabsenkungen sind nicht geplant; dauerhafte Grundwasserabsenkungen stünden im Widerspruch zu den getroffenen Erhaltungsfestsetzungen aller zukunftsfähigen Bäume in den Knicks und sind deshalb auszuschließen.</p> <p>Da während der Bauphase für die Hoch- und Tiefbaumaßnahmen temporäre Grundwasserabsenkungen erforderlich werden können, ist eine Versickerung des geförderten/gepumpten Wassers über Mulden/Rigolen</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<i>flaches Wurzelwerk aus. Kommt es im Zuge von Baumaßnahmen zu einer plötzlichen Absenkung des Grundwassers oder zu einem Abführen von Schichtwasser, können die Wurzeln nicht mehr genügend Wasser aufnehmen, um den Baum ausreichend zu versorgen. Dies kann durch die <u>Kapillarität des Bodens (kapillarer Aufstieg) und durch Wurzelneubildung nur bedingt ausgeglichen werden</u>“ (Unterstreichung v. Unterzeichner)</i>	im Nahbereich der Großbäume während der Bauphase vorzusehen. Um ein „Ertränken“ der Bäume zu vermeiden, sind im jeweils betroffenen Knickschutzbereich zusätzlich Peilbrunnen anzulegen und die Bodenfeuchte ist regelmäßig zu kontrollieren. Die Bewässerungsmaßnahmen sollen zusätzlich durch eine ökologische Bauleitung, bestehend aus einem Grundwasser- und Baumsachverständigen, begleitet werden. Die ökologische Bauleitung wird als aufschiebende Bedingung und als Nebenbestimmung in die im Gebiet beantragten Baugenehmigungen aufgenommen werden.				
1.2.1 b)			<p>b. Fragwürdige Beschränkung des Gutachterauftrags</p> <p>Nachdem der Gutachter zu Recht sehr nachdrücklich auf diese möglichen gravierenden Folgen der geplanten Bebauung hingewiesen hat, hätte sich als notwendige Basis der weiteren gutachterlichen Einschätzungen eine eingehende Grundlagenermittlung anschließen müssen, die als Phase 1 eines jeden Gutachtens unabdingbar ist. Diese notwendige und unverzichtbare eigene Bestandsaufnahme wurde dem Gutachter offenbar vom Auftraggeber nicht zugestanden. So erklärt der Gutachter hierzu auf S. 4 oben: “Aufgrund der Terminvorgaben wurde für diese Ausarbeitung keine Untersuchungen des Baumbestandes (z. B. der Wurzelverläufe) sowie der Bodenverhältnisse durchgeführt.“</p> <p>Statt also zunächst die Verhältnisse vor Ort eingehend zu ermitteln, um im B-Plan-Gebiet die <u>grundsätzliche Bebaubarkeit</u> in den grundwasserhohen Bereichen der Knicks mit altem Eichenbestand zu klären, nimmt das Gutachten letztlich <u>nur Stellung zu drei Bebauungsvarianten</u> „Bauen <u>im</u> Grundwasser“, „Bauen <u>partiell im</u> Grundwasser“ und „Bauen <u>außerhalb des</u> Grundwassers“, die er sodann bei Beachtung diverser Schutzmaßnahmen sämtlich für „baumverträglich“ erklärt, was angesichts der zuvor aufgezeigten erheblichen Gefahren nicht nachvollziehbar ist.</p>	Aufgrund der für die Bebauung des Garstedter Dreiecks festgesetzte und unverrückbare Rahmenbedingung (13 m breite öffentliche Knickschutzstreifen zu jeder Seite) wurde auf eine detaillierte Erkundung der Wurzelverläufe verzichtet. Durch diese breiten Knickschutzstreifen ist bei allen Bäumen im Knick davon auszugehen, dass die Wurzelbereiche innerhalb der Knickschutzstreifen liegen. Die Schutzstreifen gehen im Mittel zwischen 5,00 m bis 9,00 m über die Kronenbreite hinaus. Die schmalste öffentliche Knickschutzstreifenbreite (über die Krone hinaus) ist noch 2,00 m breit; zuzüglich des vorgelagerten 5,00 m breiten privaten Knickschutzstreifens ist auch hier ein ausreichend breiter Wurzelschutz gewährleistet.			X	
1.2.1 c)			<p>c. Fragwürdige Vorab-Festlegungen</p> <p>An einer freien, unabhängigen Begutachtung der Auswirkungen der Bebauung in grundwassernahen Bereichen in Bezug auf die schutzwürdigen Knicks mit ihren Eichenüberständen fehlt es dabei auch aufgrund weiterer einschränkender Festlegungen</p>	Die Feststellungen werden zur Kenntnis genommen.				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>des Auftraggebers: So wurden gemäß Auflistung S. 4 des Gutachtens seitens der Stadt bzw. der Fachplaner von vornherein u. a. folgende Festlegungen und Vorgaben gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Der öffentliche Knickschutzbereich beträgt <u>von vornherein 13 m</u> zu jeder Seite, von der Knickmitte gemessen (S. 4 Ziff. 1). ➤ Eine als weiterer „Schutzstreifen“ bezeichneter Streifen – Abstandsfläche zur Bebauung „Hochbau und Tiefgaragen“ wird <u>von vornherein auf 5 m</u> festgelegt (S. 4, Ziff. 3). In diesem Bereich soll die Bauabwicklung stattfinden. Später sollen hier die Aufschüttungen oder Abfangungen zwischen OK Erdgeschoss und Tiefgaragen erfolgen, und der Bau von Terrassen etc. stattfinden. <p>Gleichzeitig legt das Baumschutzgutachten vom 30.05.2009 in (Auflistung S. 4 Ziff. 4 ff.) jeweils „gem. Angaben Büro Eickhoff u. Partner, Herr Ganter“ zu den Grundwasser-/Bodenverhältnissen folgende Aussagen/Annahmen zu Grunde:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ „Der Grundwasserspiegel ist relativ hoch und befindet sich in großen Bereichen auf ca. 1 -2 m unter Flur“ (vgl. Ziff. 4), ➤ Unterhalb des Oberbodens folgt ein sandiger Boden (vgl. Ziff. 5), ➤ „Der grundwasserführende Sandboden hat eine Mächtigkeit von mehr als 3 Metern“ (vgl. Ziff. 6), ➤ „Aufgrund der Mächtigkeit der grundwasserführenden Schicht wird es auch durch den Bau größerer Baukörper zu keinem Bruch des Grundwasserstromes kommen; das Grundwasser wird die künftigen Baukörper nicht nur umspülen sondern auch unter diesen hindurch fließen“ (vgl. Ziff. 8), ➤ „Der Grundwasserspiegel wird sich nach einer zeitweisen örtlichen Absenkung innerhalb eines relativ kurzen Zeitraumes wieder auf seinen alten Stand einpegeln“ (vgl. Ziff. 9), ➤ „Es wird durch den Bau der Häuser und durch die zeitweise Grundwasserabsenkung zu keinen dauerhaften Veränderungen des Wasserstandes kommen“ (vgl. Ziff. 10). <p>Diese bereits <u>vor dem 30.05.2009</u> in diversen</p>	<p>In der Stellungnahme wird davon ausgegangen, dass "Eickhoff+Partner wesentliche Grundlagen für das</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>„Vorgesprächen“ jeweils „gem. Angaben Büro Eickhoff u. Partner, Herr Ganter“ übermittelten Vorab-Aussagen / Annahmen verwundern, da Eickhoff u. Partner ihr eigenes Gutachten zu den Grundwasserverhältnissen und den Auswirkungen der umfangreichen Baumaßnahmen auf das Grundwasser erst 4 Monat nach dem Thomsen-Gutachten vorgelegt haben, nämlich am <u>06.10.2009</u>.</p> <p>Grundlagen für das Gutachten von E + P „Auswirkungen von Baumaßnahmen auf das Grundwasser B-Plan 280 Norderstedt“ vom 06.10.2009 waren hierbei neben Daten früherer Untersuchungen (z. B. BRUG 1999) weitere aktuelle Erhebungen wie z. B.</p> <p>„Schichtwasserverzeichnisse u. 42 gestörte Bodenproben von 7 Bohrungen, ausgeführt im <u>Mai/Juni 2009</u>“ (Gutachten/1. Bericht E + P v. 06.10.2009, S. 2) sowie Wasserstandsmessungen vom <u>03.07.2009</u> und <u>09.09.2009</u> an den erst im Mai/Juni 2009 neu erstellten Messpunkten N1 – N7 sowie den bestehenden MPs D5, D6.</p> <p>Hier ist kritisch zu hinterfragen, auf welcher Grundlage die Vorab-Aussagen von E + P gegenüber dem Baumgutachter erfolgten, wenn E + P wesentliche Grundlagen für das Grundwassergutachten erst nach Erstellung des Thomsen-Gutachtens ermittelt hat.</p> <p>Um dem Anschein entgegenzuwirken, die von E + P am 06.10.2009 attestierte weitgehende Unbedenklichkeit hinsichtlich des Bauens im/auf hohem Grundwasserstand habe auch ohne Gutachten schon frühzeitig „festgestanden“, besteht u. E. dringender Klärungsbedarf. Dies gilt auch hinsichtlich der Frage, weshalb statt der logischen Reihenfolge 1. Grundwassergutachten u. – darauf aufbauend – 2. Baumgutachten hier genau umgekehrt vorgegangen wurde und dem Baumgutachter dann noch durch nicht nachvollziehbare enge „Terminvorgaben“ keine eigenen Untersuchungen ermöglicht wurden.</p> <p>Eine objektive, unabhängige Begutachtung wird angezweifelt.</p> <p>Beide Gutachten sind aus den vorgenannten Gründen nicht belastbar. Dies gilt damit auch für die weiteren ausgelegten Planunterlagen, die auf den Gutachten aufbauen und jeweils, die „Unbedenklichkeit“ der 3 unterschiedlichen</p>	<p>Grundwassergutachten erst nach Erstellung des Thomsen-Gutachtens ermittelt hat." Diese Annahme ist insofern nicht zutreffend, als dass die erst nach dem 30.05.2009 hergestellten Grundwassermessstellen sowie die Stichtagsmessungen vom 03.07. und 09.09.2009 keine wesentliche Grundlage für den 1. Bericht von E+P dargestellt haben. Die auf Wunsch der Stadt Norderstedt zur Ergänzung des vorhandenen Grundwassernetzes neu hergestellten Messstellen N1 - N7 dienten bei der Gutachtenerstellung lediglich als Ergänzung bzw. der Bestätigung der vorhandenen Erkenntnisse.</p> <p>Bezüglich der aus dem von BRUG erstellten Gutachten von 1999 sowie den E+P vorliegenden Untersuchungen zum U-Bahn-Bau zwischen 1987 - 1992 erhaltenen Erkenntnissen bestand bereits deutlich vor dem 30.05.2009 ein reger telefonischer Austausch zwischen dem Büro Thomsen, dort Herr Holz, und dem Büro E+P.</p> <p>Weiterhin fand am 02.06.2009 ein Zwischenkolloquium bei der Stadt Norderstedt statt, bei dem von E+P bereits wesentliche Ergebnisse bezüglich der vorhandenen Grundwasserverhältnisse sowie zu den durch Baumaßnahmen bedingten Auswirkungen vorgestellt wurden. Die anschließende Berichtserstellung wurde nur deshalb zurückgestellt, um die zu diesem Zeitpunkt noch ausstehenden Ergebnisse der o.g. neuen Grundwassermessstellen mit den vorhandenen Ergebnissen in einem Bericht zusammenfassen zu können.</p> <p>Insofern können die Zweifel von Herrn Dr. Niehusen an der Gültigkeit des Thomsen-Gutachtens sowie der Berichtserstellung entkräftet werden.</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			Bauvarianten für Grundwasser und Baumbestand zugrundelegen.					
1.2.1 d)			<p>d. weitere Klärungspunkte bzgl. Auswirkungen auf den Baumbestand</p> <p><u>Versickerung Oberflächenwasser</u> Eine wesentliche Vorgabe für das Baumgutachten Thomsen ist gem. Ziff. 13 der Auflistung S. 4 die Feststellung: „Das Oberflächenwasser wird auch nach Fertigstellung der Gesamtbaumaßnahme nahezu vollständig auf der Fläche versickert“.</p> <p>Abgesehen davon, dass die Versickerung wegen der starken Bebauung nicht mehr gleichmäßig verteilt auf der (Grün-) Fläche, sondern punktuell zwischen und neben z. T. ausgedehnten Baukörpern erfolgt, wird gemäß S. 24/25 B-Plan-Begründung unter dem Abschnitt „Niederschlagswasser“ zu dessen Verbleib vermerkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ das anfallende Oberflächenwasser im Einzugsgebiet der neu- und umzubauenden Straßen über Entwässerungsrinnen und Straßenabläufe in Regenwasserkanälen (wird) gesammelt, in einer Abwasservorbehandlungsanlage (Sedimentationsanlage) vorgereinigt und gedrosselt in die Vorflut Moorbek eingeleitet, ▪ Die privaten Versickerungsgräben sind mit Notüberläufen an die öffentlichen Kanalanlagen angeschlossen. ▪ Ferner wird angestrebt, das auf den Dachflächen anfallende Oberflächenwasser in Zisternen zu sammeln und als Brauchwasser für WC, Garten und Wäsche zu nutzen. ▪ Außerdem ist ein kombiniertes Versickerungs- und Rückhaltebecken vorgesehen, das mit einem Notüberlauf an die öffentlichen Kanalanlagen angeschlossen werden soll. Jede einzelne dieser Ableitungen des Niederschlagswassers mag zwar von geringerer Bedeutung sein. Die quantitative Bedeutung aller Ableitungen zusammen ist jedoch nicht ermittelt worden, so dass unklar bleibt, ob das Oberflächenwasser tatsächlich <u>nahezu vollständig</u> versickert wird und für die Bäume weiterhin nutzbar ist. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre die entsprechende 	<p>Im B-Plan ist festgesetzt, dass das anfallende Oberflächenwasser von Dachflächen, Wohnwegen und privaten, befestigten Flächen, von denen kein Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser zu erwarten ist, auf den jeweiligen Grundstücken zu versickern ist.</p> <p>Im Bereich der öffentlichen Knickschutzstreifen ist nach Umsetzung der Planung von einer nahezu vollständigen Versickerung des Oberflächenwassers auszugehen. Da bei allen Bäumen im Knick die Wurzelbereiche mit hoher Wahrscheinlichkeit innerhalb der Knickschutzstreifen liegen, ist auch weiterhin eine ausreichende Zuführung des Oberflächenwassers für die Bäume gewährleistet. Im Bereich der zukünftigen Bauflächen ist das Oberflächenwasser gemäß den Festsetzungen des B-Planes zu behandeln. Das anfallende Oberflächenwasser innerhalb dieser Bereiche (zukünftige Bauflächen) ist derzeit in der Regel auch</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>Vorabfestlegung für das Baumschutzgutachten und damit auch das Gutachten selbst zu korrigieren. Eine entsprechende Prüfung sollte deshalb nachgeholt werden.</p> <p><u>Berücksichtigung Wasserstandsveränderungen</u> Zu hinterfragen sind auch die Aussagen zu den Wasserstandsmessungen im „Grünordnerischen Fachbeitrag“ vom 05.10.2010. Auf Seite 23 werden im Vergleich Messungen von 1987 – 1992, 1999 und 2009 dargestellt.</p> <p>1987 - 1992 WasserständeNN+26,33m 1999 WasserständeNN+25,67m 2009 WasserständeNN+24,84m</p> <p style="text-align: right;">} 1,49 m</p> <p>Daraus ergibt sich, dass die Wasserstände kontinuierlich über die Jahre um 1,49 m gefallen sind. Kann das an der einzigen Baumaßnahme in diesem Bereich, der U-Bahn, liegen? Gibt es hierzu Untersuchungen? In welcher Weise wurde ggf. ein weiteres dauerhaftes Absinken der Wasserstände gutachterlich für das B-Plan-Gebiet 280 insbesondere für den Baum-/Knickschutz berücksichtigt?</p> <p><u>Rückbildung der baubedingten Grundwasserabsenkungen</u> Des Weiteren wurde ermittelt, dass die Grundwasserstränge nur sehr, sehr langsam fließen. Die Bebauung und die Verlegung der Siele erfolgen im größeren Zusammenhang und nicht in kleinen Abschnitten. So werden auch in einer zeitlich langen Phase Grundwasserabsenkungen stattfinden. Diese und ihre Absenkrichter füllen sich nur sehr langsam durch die sehr geringe Strömung wieder auf. Deshalb stellt sich die Frage, wie lange es braucht, bis das Wasser in der für die Bäume notwendigen bisherigen Höhe für ihre Wurzeln wieder zur Verfügung steht. Hierfür liegen keine Berechnungen vor. Angesichts der zu Recht vom Büro Thomsen in den Mittelpunkt gestellten Gefahren für den Baumbestand, ist ohne ergänzende Feststellungen nicht nachvollziehbar, dass das Gutachten eine Gefährdung der Bäume unter Berücksichtigung der genannten Schutzmaßnahmen letztlich ausschließt.</p> <p>Ein Monitoring der Bewässerungssituation der Bäume muss im Übrigen solange fortgeführt werden, bis der notwendige Grundwasserpegel</p>	<p>nicht von den Bäumen unmittelbar nutzbar, sondern es wird in der Regel in erster Linie von den vorhandenen landwirtschaftlichen Kulturpflanzen genutzt.</p> <p>Da während der Bauphase für die Hoch- und Tiefbaumaßnahmen temporäre Grundwasserabsenkungen erforderlich werden können, ist eine Versickerung des geförderten/gepumpten Wassers über Mulden/Rigolen im Nahbereich der Großbäume während der Bauphase vorzusehen. Um ein „Ertränken“ der Bäume zu vermeiden, sind im jeweils betroffenen Knickschutzbereich zusätzlich Peilbrunnen anzulegen und die Bodenfeuchte ist regelmäßig zu kontrollieren. Die Bewässerungsmaßnahmen sollen zusätzlich durch eine ökologische Bauleitung, bestehend aus einem Grundwasser- und Baumsachverständigen, begleitet werden. Die ökologische Bauleitung wird als aufschiebende Bedingung und als Nebenbestimmung in die im Gebiet beantragten Baugenehmigungen aufgenommen werden.</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			wieder erreicht ist, d. h. ggf. auch weit über die Dauer der Baumaßnahme hinaus. Außerdem ist zu klären, wie der Baum-/Knickschutz gewährleistet werden soll, wenn sich die gutachterlichen Einschätzungen als fehlerhaft und die vorgeschlagenen Schutzmaßnahmen als unzulänglich erweisen sollten.					
1.2.2		Knickschutz	<p>2. Minimierung der Eingriffe in den Knickschutzstreifen</p> <p>Zu begrüßen ist zunächst die geplante Sicherung der Knickbereiche durch sog. ein- bzw. beidseitige 13 m breite öffentliche Knickschutzstreifen, die „zur Schaffung landschaftlich vielfältiger und ökologisch hochwertiger Bereiche als arten- und krautreiche Wiesenfläche bzw. Hochstaudenflur entwickelt und dauerhaft erhalten“ werden sollen. Ob diese Schutzstreifen die ihnen zugeordnete Funktion aber erfüllen können, erscheint mehr als fraglich, wenn in der B-Plan-Begründung (S. 27) durch zahlreiche Ausnahmen zugleich eine intensive Nutzung mit hohem Gefährdungspotential zugelassen wird. So werden im sog. „Knickschutzstreifen“ u. a. für „ausnahmsweise“ zulässig erklärt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wege in wassergebundener Ausführung mit befestigten Allwetterstreifen, • Anlagen zur Oberflächenentwässerung (Mulden), • die Verlegung einer Schmutzwasserleitung von der neuen Berliner Allee in Richtung der Straße Kohfurth, • kurze Sticleitungen für die öffentliche Beleuchtung, • Spielpunkte für die Aufstellung von Spielgeräten mit einer Nettospielfläche von insgesamt 1.000 m². <p>Abgesehen davon, dass damit bereits in der ersten Bau-Phase massiv in den Knickschutzstreifen eingegriffen wird, ist offenbar der Wegebau im sog. Schutzstreifen in „freier Wegelage“ vorgesehen. Das Büro Zumholz – Landschaftsarchitektur erweitert und verstärkt in seinem Grünordnerischen Fachbeitrag vom 15.10.2010 den Eingriff noch sehr deutlich. Die Wege sollen danach eine Breite von 2,50 bzw. 3,00 m haben, wobei die 3 m breiten Wege in halber Breite wasserundurchlässig versiegelt werden sollen. Thomsen ergänzt im</p>	<p>Eine „intensive Nutzung mit hohem Gefährdungspotenzial“ wird im Bereich der Knickschutzstreifen durch die genannten „Ausnahmen“ nicht zugelassen, denn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Von den insgesamt 44.470 qm großen öffentlichen Grünflächen für den Knickerhalt und die Schaffung vorgelagerter Schutzstreifen, werden nur 9 % der Fläche von diesen „Ausnahmen“ tangiert; 91 % der Flächen sind vollständig für den Knickerhalt und die Schaffung von krautreichen Wiesenflächen und damit offenen und wasserdurchlässigen Böden 			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>„Baumgutachterlichen Kurzbefund“ (S. 2), dass davon ausgegangen wird, „dass in Zukunft reger Personenverkehr unterhalb oder zumindest im Nahbereich der Bäume stattfinden“ wird.</p> <p>Der auf S. 25 unten propagierte „landschaftsplanerische Grundgedanke“, nämlich „die Vermeidung negativer Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild durch die überwiegende Erhaltung und dauerhafte Sicherung der wertvollen Knick- und Redderstrukturen durch Schaffung breiter Knickschutzbereichen beidseitig der Knicks“ wird dadurch verfehlt.</p> <p>Mit der intensiven Nutzung des sog. Knickschutzstreifens durch intensiven Personenverkehr ist ebenso wenig die Aussage in der B-Plan-Begründung (S. 27 oben) vereinbar: „Innerhalb der öffentlichen Grünflächen wird der langfristige Erhalt der Knicks möglich und <u>damit werden die Lebensräume von Vögeln, Fledermäusen und anderen Tieren gesichert</u>“.</p> <p>Intensiver Personenverkehr ist im Norderstedter Siedlungsbereich auch mit einer Vielzahl freilaufender Hunde verbunden. Derartige ständige Störungen sind z. B. für hecken- und bodenbrütende Vögel nicht lebensraumfördernd, wenn Wege unmittelbar am Knickfuß bzw. im Baumscheibenbereich verlaufen.</p> <p>Um einen Mindestschutz der Knicks und der dort lebenden Fauna zu ermöglichen, sollten Wege am äußersten Rand der Schutzstreifen geführt und auch die sonstigen Nutzungen punktuelle <u>Ausnahmen</u> bleiben, wenn die Zielvorgaben der Planung glaubhaft bleiben sollen.</p> <p>Verbindlich festzuschreiben sind ferner sämtliche im Baumschutzgutachten Thomsen vom 30.05.2009 auf S. 14 unter „<u>7. Baumverträgliche Herstellung der Knickschutzstreifen</u>“ vorgeschlagenen Maßnahmen</p>	<p>festgesetzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Von den 9 % sind 6 % als wasserdurchlässig versiegelte Wegeflächen festgesetzt und nur 3 % sind für wasserundurchlässige Wegeflächen und Spielpunkte festgesetzt. • Wege innerhalb der Knickschutzstreifen werden immer nur auf einer Seite der Knicks zugelassen • Mulden dürfen nur maximal 30 cm tief sein und dienen überwiegend der Versickerung des Wassers im Einzugsbereich der Bäume • Das Niederschlagswasser der befestigten Wegebereiche wird nicht abgeführt, sondern über ein Gefälle den offenen Knickschutzbereichen zugeführt. <p>Der landschaftliche Grundgedanke wird damit nicht verfehlt, sondern über die getroffenen Festsetzungen in der Planung umgesetzt.</p> <p>Durch die Darstellungen des B-Planes werden diese Forderungen erfüllt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wege am äußersten Rand der Schutzstreifen • Festlegung der Spielpunkte an 5 klar umgrenzten Bereichen im B-Plan <p>Wird zur Kenntnis genommen und zu gegebener Zeit, im Rahmen der Ausführungsplanung, berücksichtigt.</p>				X
1.2.3		Knickschutz	<p>3. sonstige Auflagen zum Knickschutz</p> <p>Umzusetzen sind ferner sämtliche der im Baumschutzgutachten Thomsen unter „<u>6. Maßnahmen zum Schutz der Bäume</u>“ vorgeschlagenen Vorkehrungen (vgl. dort S. 10 bis S. 13) und die unter Ziff. 8 aufgeführten „weiterführenden Untersuchungen“, die auch aus unserer Sicht vor Beginn der Baumaßnahmen bzw. baubegleitend unabdingbar sind.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und zu gegebener Zeit, im Rahmen der Ausführungsplanung, berücksichtigt.</p>				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
1.3.1		Artenschutz	<p>C. Fledermausschutz</p> <p>1. Maßnahmen Fledermäuse allgemein</p> <p>Da von Bioplan im Plangebiet im Rahmen der Freilanderfassungen immerhin 6 Fledermausarten sicher nachgewiesen werden konnten, sind die diesbezüglichen Belange im Plangebiet von erheblicher Bedeutung. Zur Erfüllung der strengen Anforderungen des europäischen Artenschutzes schlagen wir folgende Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Grundsätzlich müssen alle potentiell geeigneten Quartierstandorte (Gebäude, Bäume etc.) auf Fledermausbesatz hin abgeprüft werden (Tötungsverbot!) - im Sommer durch Begehungen mit einem Ultraschalldetektor (s. auch weiter unten), kombiniert mit Sichtbeobachtungen, im Winter, falls möglich, mit Endoskoptechnik. Nicht nur Baumhöhlen sind Quartierstandorte, auch hohle Äste, lose Rinde etc. – Vor einer Fällung ist es kaum möglich, alle Spaltenverstecke an einem Baum auf Fledermäuse im Winter abzu prüfen. Die Ausführenden sollten auf das Auftauchen von Fledermäusen hingewiesen werden und müssen wissen, an wen sie sich im Bedarfsfall wenden können. 	<p>Grundsätzlich ist die Auffassung korrekt, dass ein absichtliches Töten von Tieren mit allen zumutbaren Mitteln zu vermeiden ist.</p> <p>Die lückenlose Erfassung von Gebäudequartieren ist in diesem Zusammenhang jedoch nicht notwendig, da keine Gebäude beseitigt werden und damit ein Töten der Tiere oder auch eine unmittelbare Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte durch Rückbau ausgeschlossen werden kann. Für <u>Bäume</u> ist Folgendes anzumerken: Die Beschränkung der Fällung auf den Winterzeitraum schließt die Tötung von Tieren in ihren Zwischen- und Sommerquartieren (Tageseinstände, Balzquartiere, Wochenstuben) aus. Winterquartiere in Bäumen werden in Schleswig-Holstein regelmäßig nur vom Großen Abendsegler bezogen. Alle anderen Arten wie Braune Langohren, Wasser- oder Mückenfledermäuse überwintern nur ausnahmsweise in Bäumen, so dass für diese Arten bei Baumfällungen im Winter generell von keinem Tötungsrisiko auszugehen ist, das über dem allgemeinen Lebensrisiko anzusiedeln ist. Darüber herrscht in Fachkreisen in Schleswig-Holstein und auch beim LLUR (R. ALBRECHT) Konsens. Mögliche Tötungen, die von artenschutzrechtlicher Relevanz sein können, beschränken sich daher auf den Großen Abendsegler als die einzige regelmäßig in Baumhöhlen überwinternde Fledermausart Schleswig-Holsteins. Diese Art stellt an ihre Überwinterungshöhlen relativ hohe Ansprüche. Sie muss nicht nur dauerhaft frostfrei sondern auch groß genug sein, um die in größeren Gruppen überwinternden Großfledermäuse aufnehmen zu können. Mittlerweile haben wir für Schleswig-Holstein auch diesbezüglich Einigkeit erzielt, indem wir davon ausgehen, dass für Bäume mit weniger als 50 cm Stammdurchmesser <u>in Höhlenhöhe</u> keine Winterquartiereignung für Große Abendsegler besteht, da erst ab dieser Größe die zentralen Anforderungen an Frostfreiheit und Höhlengröße realistisch gegeben sind. Im Gutachten</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="696 722 1234 994">– Ersatzmaßnahmen wie das Anbringen von Kästen sollten erst nach gründlicher Prüfung der realen Gegebenheiten ins Auge gefasst werden. Weiterhin ist zu klären, wer die Kästen für die nächsten 20 Jahre kontrolliert, wartet, defekte Geräte aus welchen Mitteln erneuern kann etc. Leider ist immer wieder festzustellen, dass Kästen in den Folgejahren „vergessen werden“, obwohl der Ersatz <u>dauerhaft</u> zu erstellen ist. <li data-bbox="696 1257 1234 1393">– Ausgleich für verloren gegangene Flächen 1:1 (Grünland mit alten Bäumen etc.) durch Ankauf oder zumindest langjährige Anpachtung vergleichbarer Flächen <u>in unmittelbarer Nähe zu den Verlustflächen</u>. <li data-bbox="696 1409 1234 1485">– Die Ausgleichsflächen müssen vergleichbar genutzt werden, z. B. extensive Landwirtschaft. Ungeeignet: Flächen zwischen Wohnbebauung 	<p data-bbox="1261 148 1839 671">wird dazu auf S. 47 unter Vermeidungsmaßnahmen beim Großen Abendsegler konkret Folgendes ausgesagt: „Die notwendigen Baumfällungen sind zur Vermeidung des Tötungsverbots ausschließlich in den Wintermonaten im Anschluss an eine längere Frostperiode durchzuführen, da zu dieser Zeit mit einiger Gewissheit davon ausgegangen werden kann, dass sich die Fledermäuse nicht in Baumhöhlen oder –spalten im Planungsraum sondern in ihren Winterquartieren aufhalten. Spätestens unmittelbar vor der Fällung sind noch einmal alle Laubbäume mit einem Stammdurchmesser von 50 cm und mehr auf das Vorhandensein von Höhlen zu überprüfen. Sollten größere Höhlen mit potenzieller Winterquartiereignung vorhanden sein, müssen diese vor der Fällung z.B. mit einem Endoskop dahingehend überprüft werden, ob sich darin überwinternde Abendsegler aufhalten können.“. Dem ist an dieser Stelle nichts hinzuzufügen!</p> <p data-bbox="1261 730 1839 1225">Die Anmerkung, dass der Ersatz durch Fledermauskästen dauerhaft zu stellen ist, ist nicht ganz korrekt. Dauerhaft ist lediglich die <u>ökologische Funktionsfähigkeit der Lebensstätte</u> sicherzustellen. Dies wird am Standort (Straße ‚Am Knick‘) bei vereinzelter Baumverlust (für neue Verkehrsfläche Apfelblütenweg) <u>vorübergehend</u> durch die Anbringung von Ersatzquartieren erreicht, so dass der hohe Quartierbedarf der Art gedeckt werden kann. Die Pflege der Höhlenquartiere ist allerdings anders als bei den selbstreinigenden Spaltenkästen z.B. durch vertragliche Vereinbarungen mit den lokalen Naturschutzverbänden für einen Zeitraum von mind. 10 Jahren sicherzustellen. Danach sollten sich in den verbleibenden Baumbeständen wieder neue Höhlen gebildet haben, die die Funktionen der Ersatzquartiere übernehmen können. Eine Erneuerung nach 10 Jahren ist aus gutachterlicher Sicht daher nicht notwendig.</p> <p data-bbox="1261 1265 1839 1342">Zu Umfang, Ortsnähe und allgemeiner Eignung der ausgewählten Kompensationsflächen wird unten detailliert Stellung genommen.</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>mit „Erhalt“ oder Neuanlage von Knicks, Alleen etc. Die Knicks werden schnell zu Gartenhecken, Alleen unterliegen der Verkehrssicherungspflicht, usw.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die gesamte Fläche wurde überhaupt nicht als Biotopverbundsachse, z. B. auch für Fledermäuse in ihrer wahren Bedeutung untersucht. Der Bereich ist der letzte grüne Streifen in West-Ost-Richtung durch relativ dichte Wohnbebauung etc. hindurch. Es müsste mit Horchboxen und Detektorbegehungen abgeklärt werden, ob hier im Frühjahr und Herbst nennenswerte Wanderbewegungen von verschiedenen Fledermausarten stattfinden. Gerade Myotisarten benötigen gute Verbundsachsen, um beispielsweise zum europaweit bedeutendsten Fledermausquartier „Segeberger Kalkberghöhle“ an- und abzuwandern. - Das Potentialgutachten erwähnt nur die relativ häufigen Fledermausarten in Schleswig-Holstein und lässt seltenere Arten, wie z. B. die Zweifarbfledermaus völlig außer Acht. Gerade im Umland von größeren Siedlungen mit hohen Gebäuden sind Jagdreviere oder auch Sommerquartiere (in den Gebäuden des Plan-Gebietes) nicht auszuschließen. Auch hier müsste von Frühjahr bis Herbst für mindestens ein Jahr exakter mit den geeigneten Methoden untersucht werden. Dann würden sich möglicherweise noch ganz andere Bewertungen und Ausgleichsregelungen ergeben. 	<p>Der Biotopverbund bleibt für Fledermäuse insbesondere auch in seiner potenziellen Bedeutung als Leitstruktur erhalten, da die Knicks und Alleen im B-Plan als Bestand festgesetzt und mit einem Knickschutzstreifen versehen werden. Eine Beeinträchtigung der Leitlinienwirkung ist nicht erkennbar. Eine bestehende Wechselbeziehung dieser kleinräumigen Verbundstrukturen zur ca. 40 km entfernten Segeberger Kalkberghöhle herzustellen ist fachlich nicht haltbar. Eine tiefer gehende Untersuchung einer möglichen Leitlinienwirkung der Gehölze im Frühjahr und/oder Herbst artenschutzrechtlich nicht notwendig, da von der Beantwortung dieser Frage keine Verbotstatbestände (Verbot der Beseitigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten, Tötungsverbot, Verbot der erheblichen (populationsrelevanten) Störung) betroffen sind.</p> <p>Das Potenzialgutachten hat die Aufgabe, die „<u>wahrscheinlichen</u> Artvorkommen“ für das Untersuchungsgebiet abzuleiten. Naturgemäß sind die häufigeren Arten verbreiteter und damit auch wahrscheinlicher als die selteneren. Im vorliegenden Fall hat eine vertiefende Potenzialabschätzung stattgefunden, deren Prognosen durch die Durchführung von <u>3 nächtlichen Detektorbegehungen</u> zur Hauptaktivitätszeit der Fledermäuse von Juni bis September erhärtet wurden. Für das Auftreten weiterer, seltener Fledermausarten wie der genannten Zweifarbfledermaus gibt es weder anhand der durchgeführten Freilandbegehungen noch anhand der mittlerweile relativ umfangreichen Erkenntnisse des Gutachters zur Fledermausfauna der Stadt Norderstedt irgendwelche Anhaltspunkte. Die grundsätzliche Kritik an der Durchführung von sog. Potenzialabschätzungen wird zwar auch vom Gutachter geteilt, doch ist sie im vorliegenden Fall nicht stichhaltig, da hier einerseits konkrete Ergebnisse zur Fledermausbesiedlung des PG durch die drei durchgeführten Freilandbegehungen vorliegen und andererseits durchaus ein „worst-case-Szenario“ entworfen wurde (z.B. der angenommenen Bedeutung der Weidegrünländer als essentielle Nahrungshabitate der lokalen Breitflügelfledermauspopulation), dass der notwendigen artenschutzrechtlichen Maßnahmen-</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="696 177 1227 368">– Alle Gebäude im Gebiet müssen auf Quartiere (Sommer- und Winter) untersucht werden. Quartiere in den Wohngebäuden etc. der bestehenden Siedlungsflächen müssen auch ermittelt werden. Denn evtl. verlieren auch diese Kolonien mit der Überbauung ihr Hauptjagdgebiet. <li data-bbox="696 1094 1240 1203">– Die alten Baumbestände lassen sich nicht zeitnah ausgleichen, falls in unmittelbarer Nähe keine vergleichbaren Flächen zur Verfügung stehen. <li data-bbox="696 1214 1240 1490">– Grundsätzlich: Alle Fledermausarten können nur sehr begrenzt in andere Reviere ausweichen. In der Landschaft gibt es keine ungenutzten Räume und jede Kolonie hat ihr eigenes Revier und duldet keine weiteren Tiere aus anderen Kolonien. Auch in einer Kolonie gibt es Hierarchien, welche Tiere im Einzugsgebiet einer Kolonie welches individuelle Jagdrevier besetzen. Die in der Hierarchie unten stehenden Tiere bekommen 	<p data-bbox="1261 148 1615 172">ableitung zugrunde gelegt wurde.</p> <p data-bbox="1261 212 1839 456">Da nicht auszuschließen ist, dass in den Gebäuden des Garstedter Dreiecks Fledermausquartiere sind, muss vor möglichen Abrissen im Juni/ Juli überprüft werden, ob dort Quartiere vorhanden sind. Abrisse dürfen keinesfalls während der Wochenstubenzeit der Fledermäuse (April bis September) durchgeführt werden, es sei denn, es kann ausgeschlossen werden, dass sich in den betreffenden Gebäuden Großquartiere befinden.</p> <p data-bbox="1261 461 1839 676">Bei einem Abriss außerhalb der Wochenstubenzeit ist für den Verlust der (potenziellen) Großquartiere ein orts- und zeitnaher Quartierersatz zu leisten. Art und Umfang richtet sich nach der Zahl der möglicherweise betroffenen Quartiergebäude und ist im Bedarfsfall mit dem LLUR (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume) und/oder der Unteren Natur-schutzbehörde abzustimmen.</p> <p data-bbox="1261 681 1839 1094">Dass ggf. Tiere, die in Gebäuden ihre Quartiere besitzen, durch das Vorhaben ihr Hauptjagdgebiet verlieren können, wurde im Gutachten insofern vollumfänglich berücksichtigt, als dass die überbauten Weidegrünländer als <u>essentielle Nahrungshabitate der lokalen Breitflügel-Fledermauspopulation</u> eingeschätzt wurden. Zur Lokalpopulation zählen all die Tiere, die in der Umgebung ihre Quartiere beziehen und zur Jagd regelmäßig im PG erscheinen. Für die artenschutzrechtliche Betrachtung ist lediglich die Funktion der Grünländer als mögliches essentielles Jagdhabitat sowie die auf dieser Annahme basierende Ableitung spezifischer Artenschutzmaßnahmen von Bedeutung. Die konkrete Lage der Quartiere ist dafür nicht notwendig.</p> <p data-bbox="1261 1139 1756 1163">Die Feststellung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p data-bbox="1261 1259 1756 1283">Die Feststellung wird zur Kenntnis genommen.</p>				<p data-bbox="2092 1062 2114 1086">X</p> <p data-bbox="2092 1198 2114 1222">X</p>

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>die schlechteren Jagdreviere. Hier gibt es jeweils feste Strukturen und gute Plätze sind umkämpft. Verschwinden wichtige Hauptjagdgebiete einer Kolonie, kann das somit zum starken Zusammenbruch oder gar zum Erlöschen einer Kolonie führen.</p> <p>– Zur Methodik: Es wurden einige Begehungen gemacht und auch Horchboxen ausgebracht. Hier müsste jedoch geprüft werden, mit welchen Horchboxen gearbeitet wurde und ob die Geräte geeignet sind, auch die Rufe von selteneren Arten aufzuzeichnen (Einholung Auskunft Bioplan). Zwei Abende im Sommer decken nicht alle Aspekte der Fledermausaktivitäten ab, es fehlen das Frühjahr und der Herbst.</p> <p>Wir regen deshalb an, entsprechende Ergänzungsaufträge zu prüfen.</p>	<p>„Normale“ Horchboxen sind grundsätzlich nicht oder zumindest nur eingeschränkt zur Artbestimmung (i.d.R. auch der häufigen Arten) geeignet. Erst hochwertigere Erfassungssysteme wie Batcorder, Anabats oder Avisoft-Geräte, die hier nicht zum Einsatz kamen, erlauben eine konkretere Artdiagnose. Die Funktion der Horchboxen war es in diesem Fall, in potenziellen Jagdhabitaten oder entlang potenzieller Leitlinien Hinweise auf Feldermausaktivitäten zu generieren. Außerdem wurden nicht zwei sondern drei Detektor-begehungen durchgeführt, die den wichtigsten Zeit-raum der Quartiernutzung von Juni bis September ab-deckten. Weiterführende Untersuchungen würden mit hoher Wahrscheinlichkeit weder zu einem größeren, <u>regelmäßigen</u> Arteninventar noch zu abweichenden, über die bisher geplanten, hinausgehenden Maßnahmen führen. Sie werden daher in diesem Fall nicht für notwendig gehalten.</p>			X	
1.3.2 a)			<p>2. weiterer Klärungsbedarf „Breitflügelfledermaus“</p> <p>a. <u>Untersuchungsergebnisse/Schutzstatus § 42 (1) BNatSchG</u></p> <p>In der „Kurzstellungnahme zur artenschutzrechtlichen Notwendigkeit der Bereitstellung von Kompensationsgrünländern für die Breitflügelfledermaus im Rahmen des Projekts „Garstedter Dreieck“ wird vom Büro Bioplan u. a. ausgeführt:</p> <p>„Im Projektgebiet des Garstedter Dreiecks ist die Breitflügelfledermaus (<i>Eptesicus serotinus</i>) eine häufige Fledermausart, die bevorzugt und in hoher Intensität auf den offenen Grünflächen jagt, insbesondere wenn diese, wie es vor Ort die Regel ist, von alten Laubbäumen (ausgebildet als Knicküberhälter und Alleen) flankiert werden. Besondere Schwerpunkte befinden sich auf den Grünländern im Straßendreieck zwischen „Buschweg“ – „Kohfurth“ – „Am Knick“ sowie auf einer Pferdeweide nördlich der Wegekreuzung „Am Knick“/„Buschweg“. Hier weisen die regelmäßigen</p>	<p>Die Feststellung wird zur Kenntnis genommen.</p>				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>und hohen Aktivitäten auf die Nähe eines größeren Wochenstubenquartiers hin, das vermutlich irgendwo im benachbarten Siedlungsraum an der „Kohfurth“ und/oder einem Gebäude am „Buschweg“ zu lokalisieren ist. Obwohl die eigentlichen Quartiergebäude nicht zur Disposition stehen, besitzen gerade diese Grünländer eine erhebliche vermutlich sogar existentielle Bedeutung als Jagdhabitat für die gesamte Lokalpopulation. Alle wesentliche Offenlandjagdhabitats der Art im Südwesten des Planungsraums und auf der Pferdeweide am „Buschweg“ sind nach den gegenwärtigen Planungen für eine zukünftige Bebauung vorgesehen. Der Verlust dieser essentiellen Jagdhabitats könnte für die Lokalpopulation der Breitflügelfledermaus ohne entsprechende Kompensationsmaßnahmen so erhebliche Auswirkungen haben, dass ein Zusammenbruch der gesamten Population befürchtet werden muss. Diese existentiellen Jagdgebiete sind somit durch das europäische und nationale Recht ebenso geschützt wie die eigentlichen Fortpflanzungs- und Ruhestätten, da ihre Beseitigung unmittelbare Auswirkungen auf den Erhalt der Fortpflanzungsstätte haben kann. Ihre Beseitigung ist daher gem. § 42 (1) BNatSchG verboten! Damit das Verbot der nachhaltigen Beeinträchtigung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Breitflügelfledermaus nach § 42 (1) BNatSchG nicht eintritt, sind vorgezogene Maßnahmen, sog. CEF-Maßnahmen, nötig, die die nachhaltige und volle Funktionsfähigkeit der Lebensstätte trotz der Durchführung des geplanten Vorhabens aufrecht erhalten. Es ist daher wesentlich für die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens, dass noch vor Vorhabensbeginn voll funktionsfähige Ersatzjagdhabitats für die lokale Breitflügelfledermauspopulation bereitgestellt werden. Diese vorgezogene Herstellung ist ebenso notwendig wie die Nähe der Ersatzhabitats zum Vorhabensgebiet.</p>					
1.3.2 b)			<p>b. <u>Vorschläge Bioplan bzgl. notwendiger Ersatzjagdhabitats</u> Ausweisung „Grünspange“ Bioplan hatte deshalb in der „Faunistische Potenzialabschätzung“ Garstedter Dreieck v. 15.04.2009 (S. 45) vorgeschlagen, die <u>gesamte</u></p>	Die Feststellung wird zur Kenntnis genommen.				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<u>Grünspange im Norden des Planungsraums als extensives Grünland</u> zu nutzen. Dazu sei eine extensive Beweidung mit Pferden und/oder Rindern notwendig. Mähwiesen seien nicht zielführend, da sie für Breitflügelfledermäuse keine optimalen Jagdhabitats darstellen. Um einen auch nur kurzfristigen Nahrungseingangs für die Lokalpopulation zu vermeiden, müsse dafür Sorge getragen werden, dass die Kompensations-Grünländer unbedingt schon vor Baubeginn ihre volle Funktionstüchtigkeit als Jagdgebiete für die Breitflügelfledermäuse erlangt haben.					
			Ausweisung Ersatzgrünländern im Westen des Friedrichsgaber Wegs Da die sog. „Grünspange“ laut Aussage der Stadt als notwendiges Ersatzjagdhabitat vorerst nicht zur Verfügung steht, hat Bioplan in der „Kurzstellungnahme Breitflügelfledermaus“ v. 06.09.2009 vorgeschlagen, bis zur Verfügbarkeit der „Grünspangengebiete“ durch die Herrichtung von Ersatzgrünländern <u>im Westen des Friedrichsgaber Wegs</u> das erforderliche Ersatzjagdhabitat zu schaffen. Da diese Areale ebenso wie die Flächen des Garstedter Dreiecks <u>an den potenziellen Quartierraum der Breitflügelfledermauspopulation angrenzen</u> würden, seien sie für einen artenschutzrechtlichen Ausgleich ebenso geeignet wie die Flächen der „Grünspange“.	Die Feststellung wird zur Kenntnis genommen.				X
1.3.2 c)			c. <u>ungeeignetes Ersatzhabitat lt. Grünordnerischer FB</u> Wie dem „Grünordnerischen Fachbeitrag“ (Zumholz 15.10.2010) zu entnehmen ist, wurde keiner der Vorschläge von Bioplan aufgegriffen und hierzu stattdessen auf S. 46 von Zumholz unter „ <u>Ausgleich Jagdhabitats</u> “ erklärt: „Die Stadt Norderstedt beabsichtigt die 6,81 ha große städtische Fläche HA 09 Flurstück 44/4 mit dem Namen ‚Kiebitzwiese‘ dem Eingriff in den Lebensraum/das Jagdhabitat der Breitflügelfledermaus als Ausweichlebensraum zuzuordnen. Die Fläche ist derzeit vom Kiebitz verlassen und hat aufgrund der unspezifizierten Regelungen des Tierschutzgesetzes keine Rinderbeweidung mehr. Angestrebt wird die Wiedereinführung einer Rinderbeweidung. Dies stellt sich jedoch angesichts der Auflagen des Tierschutzgesetzes, des Gewässerschutzes, der	Die von Bioplan vorgeschlagenen Flächen standen derzeit nicht zur Verfügung. Die übrigen Feststellungen werden zur Kenntnis genommen.			X	X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			Landesbauordnung, des Artenschutzes (Kiebitz), der artgerechten Tierhaltung (Galloways), der Feuchteverhältnisse/natürlichen Gegebenheiten und vorhandenen Zuwegungen auf der Fläche als sehr problematisch heraus. Sollte der Tierschutz (Kreis Segeberg) weiterhin generell auf allen Flächen die Ganzjahresbeweidung mit Robustrindern untersagen, wird auf dieser problematischen Fläche notfalls eine Sommerbeweidung vom 01.05. – 01.11. mit z. B. Rotbunten durchgeführt. Da diese jedoch die vorhandene Vegetation (Teilbereiche mit Binsen oder Brennesseln nicht vollständig abfressen wäre eine Herbstmahd oder bei zu feuchter Witterung eine Frostmahd als ergänzende Maßnahme erforderlich.“					
			<p>Abgesehen von der dargestellten Problematik, die Fläche als Jagdhabitat herzurichten und in einem geeigneten Zustand zu erhalten, kann nicht mehr davon gesprochen werden, dass diese – wie die von Bioplan vorgeschlagenen Ersatz-Jagdhabitate – <u>an den potenziellen Quartierraum der Breitflügelfledermauspopulation des „Garstedter Dreiecks“ angrenzt</u>. Vielmehr liegt das jetzt gewählte Ersatz-Jagdhabitate ‚Kiebitzwiese‘ weit ab vom Garstedter Dreieck im Ortsteil Harksheide zwischen den HSV-Plätzen und der Schleswig-Holstein-Straße. Diese Fläche erfüllt deshalb keinesfalls die notwendigen Voraussetzungen eines ortsnahen Ersatz-Jagdhabitats.</p> <p>Angesichts der Entscheidungserheblichkeit dieses Punktes für die generelle Zulässigkeit der Bebauung des Garstedter Dreiecks verwundert es, dass in den ausgelegten Planunterlagen keine Untersuchung/ Stellungnahme des Fledermausgutachters von Bioplan zur Geeignetheit der jetzt von der Stadt ausgewählten Ersatzfläche zu finden ist.</p>	<p>Die „Kiebitzwiese“ wurde von Herrn Hammerich (BIOPLAN) im Vorfeld auf ihre mögliche Eignung als Ersatz-Nahrungshabitat für die Breitflügelfeldermaus überprüft und als geeignet eingeschätzt.</p> <p>Zum aktuellen Stand lässt sich aus gutachterlicher Sicht Folgendes sagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Kiebitzwiese befindet sich <u>in einem räumlichen Zusammenhang</u> mit dem Garstedter Dreieck. Sie ist ca. 1 km Luftlinie entfernt und mit dem Garstedter Dreieck über den Deckerberg und die Tarpenbek verbunden. Die flugtüchtigen Breitflügel-fledermäuse können in einer Nacht problemlos mehrere Kilometer auf ihren Jagdflügen zurück-legen, so dass sich die Fläche innerhalb des Aktionsraumes der Lokalpopulation befinden dürfte. Außerdem sind Breitflügelfledermäuse angepasste Siedlungsbewohner. Menschliche Siedlungen stellen im Gegensatz z. B. zu alten Wäldern sehr dynamische Lebensräume dar. Ausgeprägtes Quartierwechslerverhalten und der kurzfristige Verlust sowie das Entstehen neuer Habitate ist ein Charakteristikum dieses Lebensraumtyps. Es ist daher davon auszugehen, dass neu entstandene, hochwertige Jagdhabitate in räumlicher Nähe zum bestehenden Quartierverbund auch rasch entdeckt und genutzt werden. Möglicherweise könnte da-durch eine Verlagerung der Kolonie in größere Nähe zum neuen Jagdhabitat resultieren. Ein Zusammenbruch der Lokalpopulation –und nur das ist in diesem Zusammenhang von artenschutz- 			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>rechtlicher Relevanz- ist jedoch sehr unwahrscheinlich.</p> <p>2. Die Flächengröße von 6,81 ha wird für die Kompensation des Jagdhabitatverlusts als ausreichend angesehen. Voraussetzung ist jedoch die flächendeckende Wiederaufnahme der Beweidung sowie eine strukturelle Verbesserung (Gewässerneuanlage) der Fläche. Die Beschränkung der Beweidung auf den Zeitraum vom 01.05. bis 01.11. wird nicht als problematisch angesehen. Gerade im Frühjahr besitzen vor allem Gewässer eine herausragende Bedeutung als Jagdhabitats. Durch die Neuanlage wird dieser „Engpass“ zu beseitigen versucht. Außerdem bleiben die umfangreichen Altbaumbestände im Garstedter Dreieck als Jagdräume für die lokalen Fledermauspopulationen erhalten. Eine Nachmahd wäre allerdings notwendig, um ein Zuwachsen der Fläche zu verhindern.</p> <p>3. Die Kiebitzwiese ist als „Übergangslösung“ einzustufen. Sie soll die Funktionsfähigkeit der Lebensstätte solange aufrecht erhalten, bis die Flächen der „Grünspange“ als Kompensationsflächen zur Verfügung stehen.</p> <p>4. Die Kiebitzwiese muss vor der Beseitigung der aktuellen Jagdhabitats ihre volle Funktionstüchtigkeit erreicht haben, d.h. alle Flächenmodellierungen müssen vor Beginn der Baufeldfreimachung abgeschlossen sein und die Aufnahme der Beweidung muss spätestens am 01. Mai entweder noch vor Beginn der Baufeldfreimachung oder im unmittelbaren Anschluss an diese erfolgen.</p>				
1.3.3			Wir sehen deshalb die Vermeidung des Verbotstatbestandes des § 42 (1) BNatSchG als nicht erfüllt an. Die Überbebauung der Jagdhabitats im Garstedter Dreieck ist daher derzeit nicht genehmigungsfähig!	<p><u>Fazit:</u> Im Hinblick auf den besonderen Artenschutz des § 44 (1) BNatSchG (Verbot der Beseitigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, Tötungsverbot, Verbot der erheblichen Störung) werden somit gem. § 44 (5) BNatSchG (Aufrechterhaltung der vollen ökologischen Funktionsfähigkeit der Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang) keine Verbote übertreten und das Vorhaben ist genehmigungsfähig.</p>			X	
2.	Verwaltungsbeirat Eigentümergeinschaft der Wohnanlage 22850 Norderstedt	Lärmminde- rungspla- nung	Die Anwohner der o. a. Wohnanlage haben mit sehr großem Interesse die Diskussionen und die vorangegangenen Präsentationen bzw. Workshops zum Bebauungsplan Nr. 280 verfolgt und teilen grundsätzlich die im Bebauungsplan vertretene Auffassung, dass das Gebiet als Wohnbaufläche sinnvoll genutzt wird.					

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>Allerdings können wir die Absicht, die Verlängerung der Berliner Allee über Kohfurth hinaus und durch das neu zu schaffende Wohngebiet als Hauptverkehrsstraße zu bauen, unter Berücksichtigung des einstimmigen Beschlusses durch die Stadtvertretung vom 15.07.2008 bezüglich der Verabschiedung des LAP nach EG-Umgebungslärmrichtlinie nicht nachvollziehen. Die Stadt Norderstedt wollte, so war es wenigstens durch die Verabschiedung des LAP 2008 beabsichtigt, dass die Stadt leiser und für die hier lebenden Menschen attraktiver wird und in Wahrnehmung dieser eigenen Verantwortung konzentriert sich der LAP dabei vor allem auf die Hauptlärmquelle, den Straßenverkehr.</p> <p>Bürgermeister Grote fragte einmal vor Verabschiedung des Lärminderungsplanes, ob eine Stadt wie Norderstedt lebenswert leise sein kann, ob sie es schon ist bzw. ob sie sich dorthin auf dem Weg befindet.</p> <p>Heute, 2011, wissen wir, sie ist weit davon entfernt. Nunmehr wird beabsichtigt, den Verkehr durch ein bereits bestehendes, aber auch neu zu schaffendes Wohnbaugebiet zu leiten. Allgemein wird von einem erweiterten Verkehrsaufkommen von rd. 15.000 Pkw pro Tag ausgegangen, was nicht nur zu einem erheblich höheren Immissionszuwachs, sondern auch zu einer nicht unerheblichen Steigerung der Lärmbelastung führt.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Der im Sommer 2008 beschlossene Lärmaktionsplan (LAP) basiert auf den zuvor gefassten politischen Beschlüssen zum Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplan. Der Planungshorizont des LAP bezieht sich dabei auf das Jahr 2013, bis zudem auch die Verlängerung der Berliner Allee nach Norden und die Entwicklung neuer Siedlungsgebiete (u.a. Garstedter Dreieck) erwartet wurde. Die Planungen zum B280 sind somit schon immer Bestandteil der Lärminderungsplanung gewesen.</p> <p>Als Ziele der Lärminderungsplanung wurden im entsprechenden Leitbild folgende Oberziele beschlossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Schutz der Gesundheit:</u> In Norderstedt ist keine Mensch einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung von 65 dB(A) oder mehr auszusetzen. • <u>Störungsfreier Schlaf:</u> In den Norderstedter Wohngebieten werden alle Menschen vor nächtlichen Lärmbelastungen über 45 dB(A) geschützt, um ihnen einen störungsfreien Schlaf zu ermöglichen. • <u>Störungsfreie Kommunikation:</u> Zum Schutz der Aufenthaltsqualität im Freien werden in allen Wohn- und Erholungsgebieten* maximale Lärmbelastungen von 55 dB(A) angestrebt. <p>Angesichts der hohen Lärmbelastung im Stadtgebiet und in Übereinstimmung mit der Umgebungslärmrichtlinie sind diese Ziele durch geeignete Maßnahmen nach und nach zu erreichen. Diese Zielsetzung wird weiterhin verfolgt. In Anhang 8 des LAPs sind diejenigen Maßnahmen aufgeführt, die zur Zielerreichung innerhalb des 5 Jahreszeitraums 2008-2013 umgesetzt werden sollen. Die Verwaltung gibt alljährlich zum 31.12. Rechenschaft darüber ab, wie weit sie mit der Umsetzung gekommen ist.</p> <p>Im konkreten Einzelfall (Projektebene) gilt es jedoch alle oft widersprüchlichen Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Ergebnisse spiegeln deshalb i.d.Regel nicht die Haltung und konsequente Zielumsetzung nur einer Fachplanung (Immissionsschutz) wider.</p>			X	

* Als Erholungsgebiete werden hier private und öffentliche Grünflächen sowie Wald und Gehölze verstanden.

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				Die Stadt Norderstedt ist auf dem Weg die Zielsetzungen der Lärminderungsplanung zu realisieren, d.h. sie befindet sich in der Umsetzungsphase.				
2.1		Immissionschutz (Lärm)	<p>Der Begründung des Bebauungsplanes vom 15.10.2010 ist zu entnehmen, dass sich bei der schalltechnischen Untersuchung des Straßenverkehrslärms an den <u>zukünftigen Fassaden</u> hohe Lärmbelastungen von tagsüber 65 – 70 dB(A) bzw. nachts von 55 – 60 dB(A) an den zur verlängerten Berliner Allee orientierten Gebäudeseiten ergeben und es wird festgestellt, dass die maßgeblichen schalltechnischen Orientierungswerte sowie die Oberziele der Lärminderungsplanung der Stadt Norderstedt überschritten werden.</p> <p>1. Es stellt sich hier seitens des Verwaltungsbeirates der Eigentümergemeinschaft der Wohnanlage Kohfurth 40 a – g die berechnete Frage, welche Werte bereits an bestehenden Fassaden gemessen wurden, wenn schon an noch nicht bestehenden Fassaden die lärmmedizinische Schwelle für den Gesundheitsschutz nach 55 dB(A) deutlich überschritten wurde.</p> <p>Im Bebauungsplan Nr. 280 weisen sie selbst darauf hin, dass an den lärmzugewandten Fassaden der Berliner Allee weiterhin hohe Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr erwartet werden. Insofern ist überhaupt nicht nachvollziehbar, dass keinerlei Maßnahmen zum Lärm- und Immissionsschutz der bereits bestehenden Gebäude, und hierzu gehört auch die Wohnanlage Kohfurth 40 a – g, die direkt an der neuen Straßentrasse liegt, im Bebauungsplan aufgeführt wurden. So ist z. B. eine „intelligente Grundrissgestaltung“, wie sie in der Begründung zum Bebauungsplan als eine von möglichen Schutzmaßnahmen beschrieben wird, bei den bereits bestehenden Gebäudeanlagen nicht mehr möglich.</p>	<p>Wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen. Die LTU war während der öffentlichen Auslegung in den Räumen der Verwaltung sowie im Internet zur Einsicht bereitgestellt.</p> <p>Nach den Untersuchungen ergeben sich für eine Reihe von Gebäuden Rechtsansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge dem Grunde nach. Das bedeutet, dass hier eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird, auf die mit passiven Schutzmaßnahmen an den Gebäuden reagiert werden muss. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.</p> <p>Die Begründung wird textlich um entsprechende Aussagen zu Rechtsansprüchen für Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigungsansprüchen für die betroffene Wohnbebauung außerhalb des Plangebiets ergänzt.</p>		X		
2.2		Sozialplan	<p>2. Der Verwaltungsbeirat der Eigentümergemeinschaft der Wohnanlage Kohfurth 40 a – g widerspricht ausdrücklich der Auffassung des Bebauungsplanes Nr. 280, dass die Realisierung der Maßnahme die Erarbeitung eines Sozialplanes gem. § 180 BauGB nicht erforderlich</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>§ 180 BauGB greift ausschließlich bei der Anwendung des besonderen Städtebaurechts (Entwicklungsmaßnahmen, Sanierung etc.) und kommt deshalb hier nicht zum Tragen. Die voraussichtlich nachteiligen Auswirkungen des B280</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			macht. Es mag vielleicht richtig sein, dass von nachteiligen Auswirkungen der Lebensumstände der im Gebiet lebenden und arbeitenden Bevölkerung nicht auszugehen ist, aber das betrifft ja wohl mehr den Personenkreis, der bereit ist, sich in diesem Neubaugebiet anzusiedeln.	auf den außerhalb des Plangebiets befindlichen Wohnungsbestandes sind im Rahmen der LTU untersucht worden. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im weiteren Verfahren zu klären, allerdings nicht in Form eines Sozialplans.				
2.3		Sozialplan	3. Völlig unberücksichtigt wurde allerdings der Personenkreis gelassen, der in diesem Gebiet seit mehr als 10 Jahren wohnt. Der Verwaltungsbeirat der Eigentümergemeinschaft der o. a. Wohnanlage ist sehr wohl der Auffassung, dass § 180 BauGB hier greift. Dort ist festgeschrieben, dass, sollten sich Bebauungspläne, städtebauliche Sanierungsmaßnahmen, städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen oder Stadtumbaumaßnahmen voraussichtlich nachteilig auf die persönlichen Lebensumstände der in dem Gebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen auswirken, die Gemeinde, also hier die Stadt Norderstedt, Vorstellungen entwickeln und mit den Betroffenen erörtern soll, wie nachteilige Auswirkungen möglichst vermieden oder gemildert werden können. Nur der Ordnungshalber verweisen wir auch auf § 181 BauGB.	Wird nicht berücksichtigt. Siehe Abwägungsvorschlag zu 2.2. Im Übrigen ist auch § 181 BauGB nur im Zusammenhang mit dem besonderen Städtebaurecht anzuwenden.			X	
2.4		Bereitstellung Gutachten	4. Der Verwaltungsbeirat bittet die Verwaltung der Stadt Norderstedt, die bisher erstellten Gutachten zur Luftqualität, der lärmtechnischen Untersuchungen und ggf. weitere im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben „Garstedter Dreieck West“ erstellte Gutachten zur Einsichtnahme zur Verfügung zu stellen.	Wird berücksichtigt. Alle unmittelbar mit dem Bebauungsplan neu erstellten umweltrelevanten Gutachten waren und sind im Internet auf der Homepage der Stadt Norderstedt eingestellt. Sollte darüber hinaus Informationsbedarf bestehen, können öffentlich einsehbare Gutachten selbstverständlich bereitgestellt werden.	X			
2.5		Anbindung Herold-Center	Nach Aussagen des Ersten Stadtrates der Stadt Norderstedt, Herrn Bosse, wird die Verlängerung der Berliner Allee ins Neubaugebiet ein Ausmaß bezüglich der Breite wie die Rathausallee in Norderstedt annehmen, zuzüglich Mittelstreifen inkl. Begrünung. Damit wird eindeutig signalisiert, dass es sich hier nicht um nur eine Straße handelt, die den Verkehr innerhalb eines neuzubauenden Wohngebietes regeln wird, sondern es ist hier unstrittig davon auszugehen, den Straßenverkehr des Friedrichsgaber Weges in Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße zu entlasten. Das wird aber zwangsläufig zur Folge haben, dass auch der Straßenbereich ab Marommer Straße in Richtung Herold-Center ausgebaut werden müsste, somit dem Wunsch der Politik bezüglich einer	Gemeint ist die Belastung der Rathausallee und nicht die bauliche Ausgestaltung				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>besseren und auch schnelleren Erreichbarkeit des Centers entsprochen wäre.</p> <p>5. Der Verwaltungsbeirat der Eigentümergemeinschaft der Wohnanlage Kohfurth 40 a – g wehrt sich entschieden gegen den Bau einer derartigen Straßentrasse, die die Lebensqualität der Eigentümer/Bewohner unserer Wohnanlage zugunsten von wirtschaftlichen Interessen eines Einkaufszentrums missachtet.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Verlängerung der Berliner Allee erfüllt, neben der Erschließungsfunktion für die neuen Wohngebiete des Garstedter Dreiecks, auch die kommunalpolitische Forderung nach einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung zur Stärkung des regionalbedeutsamen Einkaufszentrums Herold Center. In der „Verkehrsuntersuchung zur äußeren Erschließung der Entwicklungsmaßnahme Garstedter Dreieck in Norderstedt“ aus dem Jahr 2009 wurden die erforderlichen verkehrlichen, organisatorischen und/oder baulichen Maßnahmen für eine den Anforderungen entsprechende Verkehrsabwicklung an den relevanten Knotenpunkten entwickelt. Über die entsprechenden, durch den B280 gesicherten, Straßenaus- und Umbaumaßnahmen im Bereich des nördlichen Kohfurth bis zur Einmündung Marommer Straße hinaus sind zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Ausbaumaßnahmen im hier angesprochenen Bereich vorgesehen.</p> <p>Die Herstellung einer leistungsfähigen Anbindung des Herold Centers ist nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, für die Gewerbetreibenden, sondern auch aus öffentlicher Sicht, für die Erreichbarkeit durch Besucher bzw. Kunden, von gesamtstädtischer sowie regionaler Bedeutung. Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.</p>			X	
2.6		Verlängerung Berliner Allee	<p>6. Der Verwaltungsbeirat stellt in diesem Zusammenhang der Politik auch die daraus resultierende berechnete Frage, wo wird diese ausgebaute Trasse, die zwangsläufig erst einmal an der Ochsenzoller Straße enden wird, wirklich enden?</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Die mit der Durchbindung der Berliner Allee in Richtung Norden hergestellte innerörtliche Verkehrsbeziehung verläuft bis zum Knoten Ochsenzoller Straße und wird ggf. , falls politisch gewollt, durch die geplante Südverlängerung der Berliner Allee (Bebauungsplanverfahren B286) bis an die Tannenhofstraße fortgesetzt. Damit soll eine leistungsfähige Anbindung des Herold Centers aus nördlicher sowie südlicher Richtung hergestellt werden. Die Verbindung stellt eine wichtige Ergänzung des inneren Garstedter Verkehrsnetzes dar, wird u.a. zur Entlastung des hochbelasteten</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				Friedrichsgaber Weges beitragen und überwiegend innerörtlicher Ziel- und Quellverkehre aufnehmen. Durch erhöhte Widerstände an den Knotenpunkten, u.a. aufgrund der vorhandenen Busvorrangschaltung, ist eine überörtliche Bedeutung, verbunden mit einer erhöhten Belastung durch überörtliche Durchgangsverkehre, hier nicht zu erwarten.				
2.7		Erschließungskosten	7. Der Verwaltungsbeirat der Eigentümergemeinschaft der Wohnanlage Kohfurth 40 a – g protestiert schon heute im Namen der Wohnungseigentümer gegen eine evtl. anfallende Beteiligung von Kosten für den Bau/Ausbau der Trasse Berliner Allee/Kohfurth durch die Eigentümer.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
2.8		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	Nach Aussage des Herrn Dipl.-Ing. Röhl, Mitarbeiter der Bauleitplanung Garstedt und Stadtentwicklung, wurde die angedachte Variante, die Stettiner Straße, die durch das Gewerbegebiet Kohfurth führt, zur besseren Anbindung an das Herold-Center zu nutzen, von der Politik verworfen. 8. Wenn man der Argumentation folgt, dass ausschließlich eine bessere Anbindung an das Herold-Center gewünscht wird, dann stellt sich hier seitens des Verwaltungsbeirates die berechnete Frage, warum nicht eine Straße wie die Stettiner Straße sinnvoll umgestaltet und genutzt wird, die bereits existiert und durch ein Gewerbegebiet führt. Welche Gründe gaben für die Politik den Ausschlag, eine derartige Straßentrasse durch ein Neubaugebiet zu ziehen?	Wird nicht berücksichtigt. Die Erschließung des neuen Wohnquartiers über eine Verlängerung der Berliner Allee, wie im B280 vorgesehen, stellt die Umsetzung einer seit dem Jahr 2006 entwickelten, politisch getragenen Rahmenplanung für das Garstedter Dreieck dar. Im Vorwege der Bearbeitung des Rahmenplans wurden 2004 unter der politischen Vorgabe „Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Straßenverbindung“ diverse Trassenvarianten (verlängerte Berliner Allee nach Norden/verlegter Buchenweg, Varianten A, B, C, D mit Untervarianten) untersucht. In einer Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr am 02.06.2006 wurde die Verwaltung beauftragt, die konzeptionelle Entwicklung des Garstedter Dreiecks auf der Grundlage der Variante B 3 zu erarbeiten. Diese legte im Prinzip die auch heute noch vorgesehene westliche Trassenführung parallel zum Kohfurth bis zur Anbindung an den Friedrichsgaber Weg dar. Nach Abschluss der planerisch-konzeptionellen Überlegungen hat der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr in seiner Sitzung am 17.04.2008 die Masterplanung zum Garstedter Dreieck beschlossen. Auf diese Grundlage erging der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplanverfahren am 04.09.2008.			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>Im Übrigen sprechen folgende Gründe gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurth ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p>				
2.9		Leistungsfähigkeit Knotenpunkte	<p>Über die reine Straßenplanung hinaus ist weiterhin bekannt, dass neben dem Kreisell in unmittelbarer Nachbarschaft der Wohnanlage 40 a – g eine weitere Lichtzeichenanlage am Knotenpunkt Kohfurth/ Stettiner Straße installiert werden soll. Bereits am Knotenpunkt Marommer Straße/Berliner Allee befindet sich eine Lichtzeichenanlage.</p> <p>9. Unter Berücksichtigung, dass die Verkehrsplanung gem. Bebauungsplan Nr. 280 seitens der Politik ausschließlich einer besseren Verkehrsanbindung an das Herold-Center dient, gibt der Verwaltungsbeirat der Eigentümergemeinschaft Kohfurth 40 a – g hier</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Im Zuge des Verfahrens zur Aufstellung des B280 wurde im Jahr 2009 eine „Verkehrsuntersuchung zur äußeren Erschließung der Entwicklungsmaßnahme Garstedter Dreieck in Norderstedt“ mit Verkehrszählung für das Garstedter Dreieck und die</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			zu bedenken, dass es aufgrund der räumlichen Nähe zwischen dem Kreisel und der 2. Ampelanlage an der Marommer Straße unweigerlich zu ständigen Verkehrsstauungen kommen wird und somit zu erhöhten Immissionsausschüttungen führt.	<p>angrenzenden Haupterschließungsstraßen sowie eine Verkehrsflusssimulation zum Nachweis der Verkehrsabwicklung u.a. im Kohfurth bzw. verlängerten Berliner Allee von dem Ingenieurbüro SBI Spanheimer Bornemann Großmann durchgeführt. Dabei wurden die straßenverkehrlichen Auswirkungen unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2020 bewertet. Durch den im Weiteren durch das Büro SBI erstellten Vorentwurf für die Straßenplanung sowie Um-, Aus- und Neubauten von Knotenpunkten ist unter Berücksichtigung notwendiger zusätzlicher Fahrstreifen die Leistungsfähigkeit nachgewiesen worden. Den im B280 ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen liegt diese Vorentwurfsplanung zugrunde.</p> <p>Im Einzelnen bedeutet das für den Knotenpunkt Kohfurth / Stettiner Straße, dass hier die Signalisierung mit der Aufweitung des Kohfurth für einen separaten Linksabbiegestreifen (Länge 20 m) in der südlichen Knotenzufahrt sowie der Aufweitung der Stettiner Straße im Einmündungsbereich für einen separaten Links- und Rechtsabbiegestreifen einhergeht. Der Knotenpunkt Kohfurth / Marommer Straße wird durch eine Optimierung der vorhandenen Signalsteuerung bei gleichzeitigem Ausbau der nördlichen Knotenzufahrt mit einem separaten Rechtsabbiegestreifen (Länge 25 m) und der südlichen Knotenzufahrt mit einem separaten Linksabbiegestreifen (Länge 75 m) umgestaltet. Mit diesen Maßnahmen kann die prognostizierte Verkehrsentwicklung für die verlängerte Berliner Allee und den Kohfurth zwischen dem neuen Kreisverkehr und dem Knotenpunkt Marommer Straße leistungsgerecht aufgenommen werden.</p>				
2.10		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	10. Der Verwaltungsbeirat der Eigentümergemeinschaft Kohfurth 40 a – g lehnt die vorliegenden Pläne zur Verkehrsführung gem. Bebauungsplan Nr. 280 ab und befürwortet eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold-Centers, über die Stettiner Straße.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Über die Stettiner Straße und im weiteren Verlauf über den bereits hochbelasteten Friedrichsgaber Weg kann eine leistungsgerechte Anbindung des Herold Centers und neuen des Wohngebietes Garstedter Dreieck nicht hergestellt werden.</p> <p>Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz über eine vergleichsweise kurze Trassenführung. Sie vermeidet unnötige Umwegfahrten für den Ziel- und Quellverkehr und bietet somit auch eine schnelle Erreichbarkeit im Einsatz- bzw. Katastrophenfall. Die Verlängerung der</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				Berliner Allee trägt zu der Entwicklung eines robusten gesamtstädtischen Verkehrsnetzes bei, dass damit auch eine Entlastung des unabhängig von der Entwicklung des Garstedter Dreiecks stark belasteten Friedrichsgaber Wegs bewirkt. Im Übrigen siehe Abwägungsvorschlag zu 8.				
2.11		Naturschutz	Bei der Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 280 erfolgt ein erheblicher Eingriff in die Natur. 11. Der Verwaltungsbeirat der Eigentümergemeinschaft Kohfurth 40 a – g ist der Auffassung, dass, würde eine Verkehrsführung bzw. innerörtliche Erschließung wie unter Nr. 10. aufgeführt erfolgen, ein Eingriff in unsere schützenswerte Natur nicht vorgenommen werden müsste. Für viele Bürger unserer Stadt, aber auch für die Eigentümer und Mieter der Wohnanlage Kohfurth 40 a – g ist es gerade die „bisherige“ Natur der Stadt Norderstedt bzw. seiner Umgebung gewesen, die uns hierher zogen ließ. Uns nützt keine von der Politik „vorgesezte“ Natur von gefälltten Bäumen, begradigten Wegen oder Flussläufen (siehe derzeitige Überschwemmungen in Deutschland), zu Fahrradwegen umgewidmete Straßen etc.	Die Bedenken werden nicht geteilt. Die Entwicklung des Garstedter Dreiecks zu einem neuen Wohnquartier muss durch eine leistungsfähige Erschließung gesichert werden. Auch wenn die Ableitung der inneren Verkehre nicht über eine Durchgangsstraße sondern eine abgehängte Anwohnerstraße erfolgen würde, wären hierfür nur geringfügig verminderte Eingriffe in die bestehenden Grünstrukturen erforderlich. Insgesamt zielt das Vorhaben darauf ab, die vorgefundenen wertvollen Knickbestände zu erhalten und weiter zu entwickeln. Dafür wird ein Viertel der Gesamtfläche des Bebauungsplans als öffentliche Grünfläche gesichert. Für die Einzelbäume, die im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung gefällt werden müssen, wird im B280 ein Ersatz geschaffen. Im Bebauungsplanentwurf werden insgesamt 112 Bäume zum Anpflanzen festgesetzt.			X	
2.12		Immissionsbelastung (Lärm)	Der Verwaltungsbeirat der Eigentümergemeinschaft Kohfurth 40 a – g weist darauf hin, dass den Eigentümern/Mietern bereits durch den in 2010 erfolgte Erneuerung des Straßenbelages und den Bau der Ampelanlage Stettiner Straße/Friedrichsgaber Weg und die daraus resultierende Umleitung ein Vorgeschnack auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen (ca. 15.000 Autos täglich) bekommen hat, welches mit erheblichen Lärm- und Immissionsbelästigungen verbunden war.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
2.13			Der Verwaltungsbeirat der Eigentümergemeinschaft Kohfurth 40 a – g bittet um Prüfung des Sachverhaltes und gem. § 3 Abs. 2 BauGB um Mitteilung über das Ergebnis der Gründe, die zu einer Entscheidung geführt haben.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Ergebnisse der Abwägung werden gem. § 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB mitgeteilt.				X
3.	22848 Norderstedt		Für meine Mandanten erkläre ich hiermit folgende Stellungnahme als <i>Widerspruch</i> gegen die geplante Bebauung und die geplante Straßenführung:					

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
3.1		Lebensqualität	<p>Gegen eine Bebauung innerhalb der Stadt Norderstedt in der Nähe der U-Bahnstrecke mit schnellem Zugang der neuen Bewohner zu diesem öffentlichen Verkehrsmittel sind im Grunde keine Einwendungen zu erheben.</p> <p>Nur darf diese Planung durch die beabsichtigte Straßenplanung nicht dazu führen, dass die Wohnqualität für die Bewohner entlang des Kohfurths bzw. entlang der geplanten Verlängerung der Berliner Allee unzumutbar auf Dauer beeinträchtigt wird.</p> <p>Wenn die Stadt Norderstedt mit dem Slogan „Norderstedt eine Idee voraus“ und als „Umweltfreundliche Stadt, die Stadt im Grünen“, wirbt, so darf die Planung eines neuen Wohngebietes nicht zu Lasten der <u>bereits bestehenden</u> Wohngebiete gehen.</p> <p>Der von Ihnen vorgesehene Kreisel unmittelbar vor dem Gebäudekomplex 40 mit einem Durchmesser von ca. 30 m und einer Verkehrsbelastung, die etwa auf das 10fache steigen wird gegenüber der jetzigen Verkehrsbelastung, würden zu einer unzumutbaren Verschlechterung der Wohnqualität der bisherigen Anwohner führen.</p> <p>Insbesondere die Wohnungen im Bereich Kohfurth 40, die nicht zum Innenhof ihre Balkone haben, sondern Balkone zur Straße hin, verstärkt noch die Wohnungen, die unmittelbar an der Straße mit ihren Terrassen liegen, würden, was die Wohnqualität angeht, auf Dauer beeinträchtigt werden mit einem erheblichen Wertverlust.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen.</p> <p>Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen, werden durch einen weitgehenden Erhalt umfänglich berücksichtigt, womit auch dem Leitbild „Stadt im Grünen“ Rechnung getragen wird. Im Zuge der Erschließung der Neubauf Flächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.</p>			X	
3.2		Immissionschutz (Lärm)	<p>In dem Zusammenhang verweise ich auf das von Ihnen erstellte Lärmgutachten, dort heißt es unter Ziffer 6, dass die im Bereich Kohfurth zu erwartende Lärmbelastigung <u>nicht</u> den Zielen der Lärminderungsplanung von Norderstedt entspricht, sondern diese Planung geradezu ins Gegenteil verkehrt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In dem hier angesprochenen Kap. 6 der Lärmtechnischen Untersuchung werden die Verkehrsbelastungen an den lärmzugewandten Gebäudeteilen entlang der verlängerten Berliner Allee, nicht im Bereich Kohfurth, beurteilt. Ergänzend dazu heißt es im Kap. 3.1 „Um hier [zur Berliner Allee orientierte Gebäudeseiten] trotzdem eine attraktive und gesundheitsverträgliche Wohnnutzung zu ermöglichen, kommt den Festsetzungsvorschlägen zum Lärmschutz besondere Bedeutung zu.“ Bezug genommen wird hier auf die Festsetzungen des B280 zu Gebäude- und Grundrissausrichtungen sowie passiven Schallschutzmaßnahmen an den Außenbauteilen der betroffenen Gebäude.</p> <p>Aussagen zu den zu erwartenden Lärmbelastungen</p>				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				im Bereich der bestehenden Wohngebäude außerhalb des Plangebiets sind der Anlage „Lärmvorsorge für Straßenbaumaßnahmen im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 280 ‚Garstedter Dreieck West‘ in Norderstedt“ zur LTU zu entnehmen.				
3.3		Immissions-schutz (Lärm)	<p>Unter Ziffer 5 werden dazu Empfehlungen zum Lärmschutz aufgeführt, u. a., dass in den neu zu errichtenden Wohngebieten die Planung so zu gestalten ist, dass für jede Wohneinheit mindestens ein Raum zur lärmabgewandten Gebäudeseite orientiert sein muss. Das ist aber für die Wohnungen, die im Kohfurth bereits errichtet sind, nicht mehr möglich. Hier gibt es Wohnungen, die nur 2 Räume haben, die sämtlichst zur lärmzugewandten Gebäudeseite orientiert sind.</p> <p>Das ist bisher unproblematisch, weil die Verkehrsbelastung in dieser ruhigen Nebenstraße sehr gering war.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.				X
3.4		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	<p>Aus dieser ruhigen Nebenstraße soll jetzt eine große Durchgangsstraße werden, die ja auch Teil der Verkehrsachse von und zu Richtung Ochsenzoll werden soll über die Straße Tarpen und Langenhorner Chaussee in die östlichen Stadtteile von Hamburg und in das Zentrum.</p> <p>Dadurch soll es zu einer Entlastung des Friedrichsgaber Weges kommen.</p> <p>Der Friedrichsgaber Weg ist allerdings wesentlich weniger eng wohnlich bebaut; d. h., die jetzige Verkehrsregelung über die Stettiner Straße, die fast nur Gewerbegrundstücke beinhaltet, zum Friedrichsgaber Weg hin gen Norden müsste auch eine Verkehrsregelung für das neue Wohngebiet sein.</p> <p>Das heißt, die bestehende straßenbauliche Situation sollte unverändert weiter genutzt werden, es müsste dann nur im nördlichen Bereich der Stettiner Straße, vom Friedrichsgaber Weg ausgehend eine Zufahrt zu dem neuen Wohngebiet ermöglicht werden.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen eine Erschließung der neuen Wohngebiete über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p> <p>Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz über eine vergleichsweise kurze Trassenführung. Sie vermeidet unnötige Umwegfahrten für den Ziel- und Quellverkehr und bietet somit auch eine schnelle Erreichbarkeit im Einsatz- bzw. Katastrophenfall. Die Verlängerung der Berliner Allee trägt zu der Entwicklung eines robusten gesamtstädtischen Verkehrsnetzes bei, dass damit auch eine Entlastung des unabhängig von der Entwicklung des Garstedter Dreiecks stark belasteten Friedrichsgaber Wegs bewirkt.</p>				
3.5		Immissionschutz (Kosten)	Durch diese Regelung können auch die hohen Kosten für die passiven und aktiven Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigungen, wie sie sich aus dem Lärmgutachten ergeben, wesentlich reduziert werden.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Neben den o.g. Gründen, die gegen eine Erschließung der neuen Wohngebiete über die Stettiner Straße sprechen, ist festzustellen, dass durch die geplante geschlossene Riegelbebauung entlang der verlängerten Berliner Allee auch eine lärmabschirmende Wirkung für die dahinterliegende vorhandene Wohnbebauung im Süden erreicht wird. Dies belegen die schalltechnischen Untersuchungen (siehe z.B. Anlage 2 Blatt 1). Demnach kann durch den B280 eine nachhaltige Entwicklung initiiert werden; die Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen in den Neubauten sind also einer langfristig gesicherten Entwicklungsperspektive entgegen zu stellen.</p> <p>Demgegenüber erscheint die Ableitung des zukünftigen Verkehrs allein über das vorhandene Straßennetz, keine langfristige Lösung, da das Netz heute bereits am Rande des Leistungsvermögens ist.</p> <p>Entschädigungsansprüche dem Grunde nach, wie sie teilweise außerhalb des Plangebietes am Kohfurth</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				nachgewiesen wurden, würden mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in den bewohnten Bereichen in der Stettiner Straße und am Friedrichsgaber Weg entstehen. Ob dieses zu Kostenreduzierungen führen kann, ist derzeit nicht zu beurteilen. Festgestellt werden kann jedoch, dass die verfolgte Verkehrsplanung zu einer Ertüchtigung des Garstedter Verkehrsnetzes führen wird und die damit verbundenen Aufwendungen deshalb notwendig und vertretbar sind.				
3.6		Immissions-schutz (Lärm + Luftschadstoffe)	<p>Dazu heißt es im Gutachten, dort im Anhang zur lärmtechnischen Untersuchung, Ziffer 5, Zusammenfassung auf Seite 10, dass für die Außenwohnbereiche der mehrgeschossigen Wohngebäude östlich des Kohfurths aufgrund der hohen Lärmbelastung empfohlen wird, vorzugsweise bauliche Maßnahmen durchzuführen, soweit dieses möglich ist und von dem Eigentümer gewünscht ist. Im Falle verbleibender Beeinträchtigungen seien die Eigentümer zu entschädigen. Im Lärmgutachten selbst heißt es dazu weiter, dass Außenwohnbereiche an der lärmzugewandten Gebäudeseite durch geeignete bauliche Maßnahmen, wie z. B. Wintergärten, Loggien zu schützen seien, um eine ungestörte Kommunikation im Freien zu gewährleisten.</p> <p>Das ist aber bei den jetzt bereits im Kohfurth bestehenden Baulichkeiten nicht mehr möglich.</p> <p>Zum Beispiel besteht der Gebäudekomplex Kohfurth 40 aus Eigentumswohnungen; selbst wenn die Stadt Norderstedt bereit wäre, den Terrassenwohnungen die Errichtung von Wintergärten als Entschädigung anzubieten, könnten die Eigentümer selbst alleine über diese Wintergärten nicht entscheiden, da sie dazu die Zustimmung der Wohnungseigentümergeinschaft benötigen würden.</p> <p>Die Terrassen im Erdgeschoss des Kohfurths 40 können jedenfalls, wenn die beabsichtigte Planung durchgeführt wird, praktisch nicht mehr genutzt werden.</p> <p>Durch die Zufahrt zum Kreisel mit den damit verbundenen Brems- und Startgeräuschen und den verbundenen Treibstoffemissionen ist ein zumutbarer Aufenthalt im Freien dort nicht mehr möglich.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Eine Verkehrserhöhung außerhalb einer Neubaustrecke ist nach bisheriger Rechtsprechung grundsätzlich hinzunehmen. Hier greift ggf. eine Lärmsanierung bzw. ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz/-entschädigung bei der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Emissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen. Dazu gehört auch der Gebäudekomplex Kohfurth 40.</p> <p>Nach den Untersuchungen ergeben sich für eine Reihe von Gebäuden Rechtsansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge dem Grunde nach. Das bedeutet, dass hier eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird, auf die mit passiven Schutzmaßnahmen an den Gebäuden reagiert werden muss. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.</p> <p>Regelungen zur Umsetzung der entsprechenden Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden können nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens sein und müssen auf privatrechtlichem Wege abgestimmt werden.</p> <p>Das im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan 2020 (SUP) erstellte Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts vom 20. März 2007 (Fa. METCON) weist im Einwirkungsbereich des Plangebiets keinen kritischen Straßenabschnitt aus, an dem jetzt oder in Zukunft ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte der 22.</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				BlmSchV zu erwarten wären.				
3.7		Leistungsfähigkeit Knotenpunkte	In dem Zusammenhang verweise ich auch darauf, dass die Situation nicht dadurch vereinfacht werden würde, wenn statt des Kreisels eine Lichtzeichenanlage angebracht werden würde. Dieses wäre sogar noch eine Verschlechterung der Situation; aus meiner Sicht ist aber an dieser Stelle auch von vornherein eine Lichtzeichenanlage, da bei der beabsichtigten Planung ja keine Kreuzung, sondern eine Verteilung des Verkehrsstroms vorgesehen ist, nicht angebracht.	Wird zur Kenntnis genommen.				X
3.8		Umgehung Garstedt	Der Verkehr muss also unverändert über die Stettiner Straße geführt werden, anderenfalls würde eine Realisierung der von Ihnen beabsichtigten Verkehrsplanung auf Dauer wohl dazu führen, dass der ursprünglich geplante und dann wieder „abgesagte“ Tangentenring doch wieder ins Leben erweckt wird mit dem Anschluss zur A 7.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Die ursprünglich verfolgte Planung für das Garstedter Dreieck basierte auf der Vorgabe einer A7-Anbindung mit Umgehung Garstedt und einer in diesem Zusammenhang prognostizierten Verkehrsmenge von ca. 12.000Kfz/Tag für die verlängerte Berliner Allee. Am 15.07.2008 erging i.V.m. geänderten kommunalpolitischen Mehrheitsverhältnissen der Beschluss der Stadtvertretung zur Aufhebung der im FNP 2020 dargestellten Umgehung Garstedt und des Autobahnanschlusses.</p> <p>Eine in Folge angestellte Neuberechnung der Verkehrsmengenverteilung (dabei wurde eine wie im FNP 2020 dargestellte Südanbindung der Berliner Allee an die Tannenhofstr. eingestellt) ergab eine aktualisierte Prognosebelastung von ca. 14.000 bis 15.000 Kfz/Tag auf der Verlängerung Berliner Allee. Diese verhältnismäßig geringen Verlagerungseffekte von (nur) 2 – 3.000 Kfz/Tag legen den Schluss nahe, dass es sich bei den prognostizierten Verkehren für die neu hergestellte Nord-Süd-Verbindung überwiegend um innerörtliche Ziel- und Quellverkehre handelt.</p> <p>Diese könnten also nicht auf eine wie auch immer gestaltete Umgehung Garstedts verlagert werden. Dies belegt auch das aktuell vorgelegte Gutachten „Verkehrskonzept Garstedt“, Büro Poyry, März 2011.</p>			X	
3.9		Naturschutz/ Verkehrsberuhigung	Sie sollten daher die Verkehrsplanung im Bereich B 280 in der bisherigen Art und Weise aufgeben und eine umweltfreundliche, die Anwohner nicht belästigende Zuwegung zu dem neuen Gebiet herstellen, ggf. auch durch verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich Kohfurth/Am Knick.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Eine Änderung der äußeren Erschließung des neuen Wohngebiets wird aus o.g. Gründen nicht verfolgt.</p> <p>Mit dieser für Norderstedt bedeutenden Wohnbauentwicklungsmaßnahme werden auch weitreichende Maßnahmen zum Schutz der besonderen Qualität des Landschaftsbildes der historisch gewachsenen Knicklandschaft umgesetzt.</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>Die umweltfreundliche Planung zeigt sich auch in der sehr guten Anbindung des Plangebiets an das städtische Fuß- und Radwegenetz und den ÖPNV. Hier könnte in Zukunft im Rahmen der weiteren Planungsschritte ein autoarmes Wohnen (in direkter Nähe zur U-Bahn-Haltestelle Richtweg) gefördert werden.</p> <p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen am Kohfurth würden dem o.g. Ziel der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Garstedter Verkehrsnetzes widersprechen.</p>				
4.	22844 Norderstedt	Alternative Erschließung über Stettiner Straße	<p>Da wir 2 Wohnungen Kohfurth 40 a u. g, 22850 Norderstedt besitzen, möchten wir hiermit unseren persönlichen Widerspruch zu diesem Bauvorhaben einreichen.</p> <p>Den Verkehr durch dieses Baugebiet zu leiten, ist äußerst schädlich. Emissionen, die ein erwartetes Verkehrsaufkommen von ca. 10.000 Pkw pro Tag mit sich bringt, ist von erheblichem Maße.</p> <p>Die Anwohner haben stattdessen vorgeschlagen, den innerörtlichen Kern und damit speziell das Herold-Center über die Stettiner Straße zu erschließen sehen wir als bessere Möglichkeit.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p>				
5.	22844 Norderstedt	Immissionschutz (Lärm)	Ich widerspreche den Planungen zum Bebauungsplan B 280 „Garstedter Dreieck West“. Ich besitze im Kohfurth 40 b eine Eigentumswohnung. Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen, den Bauarbeiten etc. erhöht sich die Lärmbelästigung für meine Mieter erheblich. Dadurch rechne ich mit einer Wertminderung der Wohnung.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Eine Verkehrserhöhung außerhalb einer Neubaustrecke ist nach bisheriger Rechtsprechung grundsätzlich hinzunehmen. Hier greift ggf. eine Lärmsanierung bzw. ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz/-entschädigung bei der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen. Dazu gehört auch der Gebäudekomplex Kohfurth 40.</p> <p>Nach den Untersuchungen ergeben sich für eine Reihe von Gebäuden Rechtsansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge dem Grunde nach. Das bedeutet, dass hier eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird, auf die mit passiven Schutzmaßnahmen an den Gebäuden reagiert werden muss. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.</p>			X	
6.	22850 Norderstedt	Ausbau Konfurth/Am Knick	Hiermit möchte ich Widerspruch gegen den Ausbau der Straßen Kohfurth und Am Knick als Zubringerstraßen mit Kreisel einlegen.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz über eine vergleichsweise kurze Trassenführung. Sie vermeidet unnötige Umwegfahrten für den innerörtlichen Ziel- und Quellverkehr und bietet somit auch eine schnelle Erreichbarkeit im Einsatz- bzw. Katastrophenfall. Die Verlängerung der Berliner Allee trägt zu der Entwicklung eines robusten gesamtstädtischen Verkehrsnetzes bei, dass damit auch eine Entlastung des unabhängig von der Entwicklung des Garstedter Dreiecks stark belasteten Friedrichsgaber Wegs bewirkt.</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
7.	22850 Norderstedt		Wie ich den ausliegenden Plänen entnehme, ist eine große Erschließungsstraße mit Kreisel direkt angrenzend dem Objekt Kohfurth 40 geplant. Diese Straße soll nicht nur der Erschließung des zukünftigen Baugebietes dienen, sondern darüber hinaus als Zubringer zum Einkaufszentrum Herold Center sowie langfristig als Teil einer Verkehrsachse in Richtung Hamburg. Gemäß lärmtechnischer Untersuchung wird ein Verkehrsaufkommen von weit mehr als 10.000 Fahrzeugen auf der geplanten Trasse prognostiziert.					
7.1		Immissionschutz (Lärm + Luftschadstoffe)	Ein derartig hohes Verkehrsaufkommen durch ein bestehendes und noch entstehendes, zukünftiges Wohngebiet zu leiten, halte ich für außerordentlich problematisch. Die entstehenden Emissionen (Lärm, Abgase) werden die Lebensqualität der jetzigen und zukünftigen Bewohner in beträchtlichem Ausmaß beeinträchtigen.	Die Bedenken werden nicht geteilt. Zur Bewältigung der Immissionsthematik wurde im Zuge des Verfahrens eine Lärmtechnische Untersuchung (LTU) erstellt. Die Ergebnisse der LTU sind Inhalt des Bebauungsplans. Ergänzende Aussagen zur zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) wurden in der Anlage zur LTU getroffen. Weiterreichende Erkenntnisse (konkreter materieller Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche) sind im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanungen zur verlängerten Berliner Allee zu ermitteln. Das im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan 2020 (SUP) erstellte Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts vom 20. März 2007 (Fa. METCON) weist im Einwirkungsbereich des Plangebiets keinen kritischen Straßenabschnitt aus, an dem jetzt oder in Zukunft ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte der 22. BImSchV zu erwarten wären.			X	
7.2		Leistungsfähigkeit Knotenpunkte	Über die reine Straßenplanung ist weiterhin geplant, eine zusätzliche Lichtzeichenanlage am Knotenpunkt Kohfurth/Stettiner Straße zu installieren. Ich halte diese Planung aufgrund der räumlichen Nähe zum geplanten Kreisel und zur bestehenden Lichtzeichenanlage Kohfurth/Marommer Straße für unsinnig. Bei den angenommenen Mengen an Fahrzeugen werden ein Kreisel und zwei Lichtzeichenanlagen auf derart engem Raum unweigerlich zu ständigen Verkehrsstauungen mit den entsprechenden zusätzlichen Emissionen führen. Darüber hinaus besteht gerade in diesem Bereich ein lebhafter Kundenverkehr zu den angrenzenden Einzelhandelsgeschäften, der die Verkehrssituation	Die Bedenken werden nicht geteilt. Im Zuge des Verfahrens zur Aufstellung des B280 wurde im Jahr 2009 eine „Verkehrsuntersuchung zur äußeren Erschließung der Entwicklungsmaßnahme Garstedter Dreieck in Norderstedt“ mit Verkehrszählung für das Garstedter Dreieck und die angrenzenden HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRASSEN sowie eine Verkehrsflusssimulation zum Nachweis der Verkehrsabwicklung u.a. im Kohfurth bzw. verlängerten Berliner Allee von dem Ingenieurbüro SBI Spanheimer Bornemann Großmann durchgeführt. Dabei wurden die straßenverkehrlichen Auswirkungen unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2020 bewertet. Durch den im Weiteren			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			zusätzlich verschärfen würde.	<p>durch das Büro SBI erstellten Vorentwurf für die Straßenplanung sowie Um-, Aus- und Neubauten von Knotenpunkten ist unter Berücksichtigung notwendiger zusätzlicher Fahrstreifen die Leistungsfähigkeit nachgewiesen worden. Den im B280 ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen liegt diese Vorentwurfsplanung zugrunde.</p> <p>Im Einzelnen bedeutet das für den Knotenpunkt Kohfurth / Stettiner Straße, dass hier die Signalisierung mit der Aufweitung des Kohfurth für einen separaten Linksabbiegestreifen (Länge 20 m) in der südlichen Knotenzufahrt sowie der Aufweitung der Stettiner Straße im Einmündungsbereich für einen separaten Links- und Rechtsabbiegestreifen einhergeht. Der Knotenpunkt Kohfurth / Marommer Straße wird durch eine Optimierung der vorhandenen Signalsteuerung bei gleichzeitigem Ausbau der nördlichen Knotenzufahrt mit einem separaten Rechtsabbiegestreifen (Länge 25 m) und der südlichen Knotenzufahrt mit einem separaten Linksabbiegestreifen (Länge 75 m) umgestaltet.</p> <p>Im Rahmen der Straßenplanung wurde bezüglich der Grundstückszufahrten im Bereich der Einzelhandelsnutzungen zwischen Stettiner und Marommer Straße eine Aufgabe der Erschließung aus dem Kohfurth und eine Verlagerung in Stettiner Straße und Kösliner Weg vorgesehen. Dies ist mit den Gewerbetreibenden abzustimmen. Grundsätzlich ist dies räumlich und verkehrlich umsetzbar.</p> <p>Mit diesen Maßnahmen kann die prognostizierte Verkehrsentwicklung für die verlängerte Berliner Allee und den Kohfurth zwischen dem neuen Kreisverkehr und dem Knotenpunkt Marommer Straße leistungsgerecht aufgenommen werden.</p>				
7.3		Kreisverkehr Buchenweg	Die geplanten zwei neuen Lichtzeichenanlagen am Friedrichsgaber Weg werden zu einer weiteren Verschärfung der Situation dort führen, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten. Warum hier ohne Not der gut funktionierende Kreisverkehr Buchenweg wieder abgerissen werden soll, ist mir unerklärlich. Der Friedrichsgaber Weg leidet schon jetzt an einem zuviel an Lichtzeichenanlagen die zudem nicht verkehrsgerecht geschaltet sind.	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Im Rahmen der o.g. Verkehrsuntersuchung ist genauso auch die Leistungsfähigkeit auf den umgestalteten Teilbereichen des Friedrichsgaber Wegs nachgewiesen worden. Der vorhandene, seinerzeit provisorisch errichtete Kreisverkehr am Knotenpunkt Buchenweg kann die geforderte Verkehrsqualität für das prognostizierte Verkehrsaufkommen nicht mehr gewährleisten und muss grundsätzlich zu einer ausgebauten und signalisierten Einmündung umgestaltet werden. Dabei kann die volle Inanspruchnahme der im B280 gesicherten Flächen für die Verkehrsinfrastruktur in</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				Abhängigkeit der weiteren verkehrlichen Entwicklungen sukzessive erfolgen. Für die Realisierung des B280 kann in diesem Bereich hinter den Festsetzungen unter Beachtung einer mittelfristigen Entwicklungsplanung zurückgeblieben werden.				
7.4		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	Ich lehne die vorliegenden Pläne zur Verkehrsführung ab und befürworte eine Lösung, die eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold-Centers, über die Stettiner Straße vorsieht.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p>			X	
7.5		Verlängerung Berliner Allee	Die zukünftige Verlängerung der Berliner Allee ist als Anwohnerstraße ohne Durchfahrtmöglichkeit einzurichten und muss wirksam etwaigen Schleichverkehr Richtung Hamburg über Ochsenzoll verhindern.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Mit der Durchbindung der Berliner Allee in Richtung Norden soll eine leistungsfähige Anbindung des Herold Centers hergestellt werden. Die Verkehrsverbindung stellt eine wichtige Ergänzung</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				des inneren Garstedter Verkehrsnetzes dar, wird u.a. zur Entlastung des hochbelasteten Friedrichsgaber Weges beitragen und überwiegend innerörtlicher Ziel- und Quellverkehre aufnehmen. Etwaige Schleichverkehre in und aus Richtung Hamburg sind selbst bei Lückenschluss zur Tannenhofstraße aufgrund diverser Widerstände z.B. an den Knotenpunkten, u.a. durch eine Busvorrangschaltung, von untergeordneter Bedeutung.				
7.6		Umgehung Garstedt	Als Entlastung des Friedrichsgaber Weges wird eine Umgehungsstraße sowie die Schaffung einer Querverbindung über Buchenweg/Ulzburger Straße zur Schleswig-Holstein-Straße befürwortet.	Wird zur Kenntnis genommen. Am 15.07.2008 erging i.V.m. geänderten kommunalpolitischen Mehrheitsverhältnissen der Beschluss der Stadtvertretung zur Aufhebung der im FNP 2020 dargestellten Umgehung Garstedt und des Autobahnanschlusses. Die Entscheidung für die Herstellung einer Ortsumgehung Garstedt und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit nur politisch herbeigeführt werden.				X
7.7			Zusammenfassend möchte ich, dass Sie meine extremen Bedenken bezüglich der Lärm- und Abgasbelästigung, Verschlechterung meiner Wohn- und Lebensqualität und auch die extreme Verminderung des Wertes meiner Immobilie zur Kenntnis nehmen und bei Ihren Entscheidungen berücksichtigen werden. Immerhin hatte ich meine Wohnung damals nur erworben, weil sie in einer verkehrsberuhigten Seitenstraße lag...	Wird zur Kenntnis genommen.				X
8.	22850 Norderstedt		Ich bin im Eigentümerbeirat unserer Wohnungseigentumsgemeinschaft und möchte mit den Eigentümern abgestimmte und qualifizierte Stellungnahme zum o. g. Bebauungsplan abgeben. Für die Eigentümerversammlung mit Abstimmung benötige ich allerdings noch etwas Zeit und bitte Sie daher um Fristverlängerung bis zum Ende der 4. Kalenderwoche 2011.	Wird zur Kenntnis genommen. Alle bis Ende Februar bei der Verwaltung eingegangenen Anregungen wurden in die Abwägung eingestellt.				X
9./9.1	22850 Norderstedt	Lärmminde-rungspla-nung	Wir wenden uns gegen die Planungen zum o. g. Bebauungsplan, insbesondere gegen den Ausbau/Verlängerung der Berliner Allee/Kohfurth/Am Knick sowie den dazugehörigen Kreisel zu einer Hauptverkehrsstraße. Der überwiegende Verkehr, welcher vom Friedrichsgaber Weg kommt, wird dadurch in die Wohnquartiere hineingezogen. Dies widerspricht dem Lärmminde-rungsplan.	Wird nicht berücksichtigt. Der im Sommer 2008 beschlossene Lärmaktionsplan (LAP) basiert auf den zuvor gefassten politischen Beschlüssen zum Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplan. Der Planungshorizont des LAP bezieht sich dabei auf das Jahr 2013, bis zudem auch die Verlängerung der Berliner Allee nach Norden und die Entwicklung neuer Siedlungsgebiete (u.a.			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>Garstedter Dreieck) erwartet wurde. Die Planungen zum B280 sind somit schon immer Bestandteil der Lärminderungsplanung gewesen.</p> <p>Angesichts der hohen Lärmbelastung im Stadtgebiet und in Übereinstimmung mit der Umgebungslärmrichtlinie sind die Ziele des LAPs durch geeignete Maßnahmen nach und nach zu erreichen. Die Stadt Norderstedt befindet sich in der Umsetzungsphase.</p> <p>Im konkreten Einzelfall (Projektebene) gilt es jedoch alle oft widersprüchlichen Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Ergebnisse spiegeln deshalb i.d.Regel nicht die Haltung und konsequente Zielumsetzung nur einer Fachplanung (Immissionsschutz) wider.</p>				
9.2		Lebensqualität	Wir wehren uns dagegen, dass die Interessen und Lebensqualität der dort lebenden Bürger missachtet werden zugunsten der wirtschaftlichen Interessen des Herold-Centers.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Verlängerung der Berliner Allee erfüllt, neben der Erschließungsfunktion für die neuen Wohngebiete des Garstedter Dreiecks, auch die kommunalpolitische Forderung nach einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung zur Stärkung des regionalbedeutsamen Einkaufszentrums Herold Center.</p> <p>Die Herstellung einer leistungsfähigen Anbindung des Herold Centers ist nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen, für die Gewerbetreibenden, sondern auch aus öffentlicher Sicht, für die Erreichbarkeit durch Besucher bzw. Kunden, von gesamtstädtischer sowie regionaler Bedeutung. Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.</p>			X	
9.3		Alternative Erschließung über Stettiner Straße/ Umgehung Garstedt	<p>In den Workshops zum B 280 wurden Vorschläge gemacht, wie man den Verkehr anders legen könnte, z. B. Verkehr durch Stettiner Straße leiten oder auch eine Umgehungsstraße parallel zum Friedrichsgaber Weg. Diese wurden ignoriert. Eine normale Zubringerstraße für die neuen im Quartier lebenden Anwohner ist für uns jedoch akzeptabel.</p> <p>Einstimmige Argumente der Bürger in den Workshops/Infoabenden wurden in der Planung ignoriert.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Ergebnisse der angesprochenen Bürgerworkshops sind in die Vorüberlegungen zur Straßenplanung des Garstedter Dreiecks eingeflossen. Folgende Gründe sprechen jedoch gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p> <p>Die weiterhin diskutierte sog. Kleine Umgehung Garstedt basiert u.a. ebenfalls auf einer Anbindung des innerörtlichen Netzes über die Stettiner Straße und ist somit, wie oben dargestellt, für den prognostizierten Verkehr nicht leistungsfähig herzustellen.</p> <p>Zudem ist aus den aktuellen Berechnungen der Verkehrsmengenverteilung auf der verlängerten Berliner Allee ohne die im FNP 2020 dargestellte Umgehung Garstedt und Autobahnanbindung im Vergleich zu den Berechnungen mit diesen Planungen ein verhältnismäßig geringer Verlagerungseffekt von (nur) 2 – 3.000 Kfz/Tag abzuleiten. Dies legt den Schluss nahe, dass es sich bei den prognostizierten Verkehren für die neu hergestellte Nord-Süd-Verbindung überwiegend um innerörtliche Ziel- und Quellverkehre handelt. Diese könnten also nicht auf eine wie auch immer gestaltete Umgehung Garstedts verlagert werden. Dies belegt auch das aktuell vorgelegte Gutachten „Verkehrskonzept Garstedt“, Büro Poyry, März 2011.</p>				
9.4		Lebensquali-	Wir bitten bei der endgültigen Beschlussfassung über	Wird nicht berücksichtigt.			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		tät/Wertminderung	diesen Plan nicht nur die wirtschaftlichen Interessen Norderstedts zu berücksichtigen, sondern auch die der Anwohner sowie die Wertminderung der Grundstücke.	Eine Realisierung des neuen Wohngebiets gem. B280 verfolgt nicht nur wirtschaftliche Belange, sondern erfüllt das allgemeine öffentliche Interesse an einem Ausbau der gesamtstädtischen sowie regionalen Infrastruktur. Entschädigungsansprüche aufgrund der zukünftigen Immissionsbelastung wurden dem Grunde nach für Teile der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude außerhalb des Plangebietes nachgewiesen. Weiterreichende Erkenntnisse sind im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanungen zur verlängerten Berliner Allee zu ermitteln.				
10.	22850 Norderstedt		Grundsätzlich teilen wir die im Bebauungsplan vertretene Auffassung, dass dieses Gebiet (Buschweg, zwischen Friedrichsgaber Weg, Buchenweg) als Wohnbaufläche sinnvoll genutzt werden kann. Allerdings können wir die Absicht, die Verlängerung der Berliner Allee über Kohfurth und das neu zu schaffende Wohngebiet als Hauptverkehrsstraße zu bauen, nicht verstehen und daher auch nicht gutheißen. Daher legen wir Widerspruch gegen diesen Teil des oben genannten Bebauungsplanes ein.					
10.1		Immissionschutz (Lärm)	Unser Widerspruch begründet sich wie folgt: Den Verkehr zukünftig durch ein neu geschaffenes Wohnbaugebiet zu leiten, ist äußerst schädlich. Die Qualität der dort entstehenden Quartiere wird unter den Emissionen und der Lärmbelastung, die ein erwartetes Verkehrsaufkommen von ca. 15.000 PKW pro Tag mit sich bringt, in einem erheblichen Maße zu leiden haben.	Die Bedenken werden nicht geteilt. Zur Bewältigung der Immissionsthematik wurde im Zuge des Verfahrens eine Lärmtechnische Untersuchung (LTU) erstellt. Die Ergebnisse der LTU sind Inhalt des Bebauungsplans. In weiten Teilen des Plangebiets kann demnach bei Verwirklichung des Vorhabens der Schutz der menschlichen Gesundheit, ein störungsfreier Schlaf und eine störungsfreie Kommunikation gewährleistet werden. Entlang der verlängerten Berliner Allee kann, trotz zu erwartender hoher Lärmbelastungen, durch die Festsetzung von Gebäude- und Grundrissanordnungen sowie passiven Schallschutzmaßnahmen an den Außenbauteilen der Gebäude die Voraussetzung für ein gesundheitsverträgliches Wohnen weitgehend sichergestellt werden. Ergänzende Aussagen zur zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) wurden in der Anlage zur LTU			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				getroffen. Weiterreichende Erkenntnisse (konkreter materieller Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche) sind im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanungen zur verlängerten Berliner Allee zu ermitteln.				
10.2		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	Stattdessen schlagen wir vor, den innerörtlichen Kern und damit speziell das Herold-Center weiterhin über die Stettiner Straße, die im Gegensatz zur Kohfurth und der weiteren geplanten Verlängerung bis zum Kreisel Friedrichsgaber Weg durch ein Gewerbegebiet führt, zu erschließen. Mit dem aktuellen Bebauungsplan würde der innerörtliche Verkehr anstatt durch ein Gewerbegebiet durch ein bestehendes bzw. neu zu schaffendes Wohngebiet geführt.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Ergebnisse der angesprochenen Bürgerworkshops sind in die Vorüberlegungen zur Straßenplanung des Garstedter Dreiecks eingeflossen. Folgende Gründe sprechen jedoch gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p>			X	
10.3		Verlängerung Berliner Allee	Die Berliner Allee sollte nur eine Anwohnerstraße ohne Durchgangsmöglichkeit sein. Somit könnte auch der Schleichverkehr Richtung Hamburg über Ochsenzoll durch das Stadtzentrum vermieden	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Mit der Durchbindung der Berliner Allee in Richtung Norden soll eine leistungsfähige Anbindung des</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			werden.	<p>Herold Centers hergestellt werden. Die Verkehrsverbindung stellt eine wichtige Ergänzung des inneren Garstedter Verkehrsnetzes dar, wird u.a. zur Entlastung des hochbelasteten Friedrichsgaber Weges beitragen und überwiegend innerörtlicher Ziel- und Quellverkehre aufnehmen.</p> <p>Etwaige Schleichverkehre in und aus Richtung Hamburg sind selbst bei Lückenschluss zur Tannenhofstraße aufgrund diverser Widerstände z.B. an den Knotenpunkten, u.a. durch eine Busvorrangschaltung, von untergeordneter Bedeutung.</p>				
10.4		Umgehung Garstedt	<p>Um langfristig den negativen Folgen der starken Frequentierung des Friedrichsgaber Weges zu begegnen und speziell den überörtlichen Verkehr von und in Richtung Hamburg umzuleiten, wurde eine Umgehungsstraße westlich parallel zum Friedrichsgaber Weg sowie die Schaffung einer Querverbindung durch die Ertüchtigung des Buchenwegs über die Ulzburger Straße bis hin zur Schleswig-Holstein-Straße befürwortet. Diese Möglichkeit ist auch unabhängig davon denkbar, ob es mal zu einem direkten Anschluss an die Autobahn A7 für Norderstedt kommen sollte.</p> <p>Ziel der Verkehrsplanung sollte es sein, den Durchgangsverkehr über eine Umgehungsstraße zu leiten, anstatt ihm bewusst die Möglichkeit zu geben, durch ein Wohngebiet zu fließen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Am 15.07.2008 erging i.V.m. geänderten kommunalpolitischen Mehrheitsverhältnissen der Beschluss der Stadtvertretung zur Aufhebung der im FNP 2020 dargestellten Umgehung Garstedt und des Autobahnanschlusses.</p> <p>Die Entscheidung für die Herstellung einer wie auch immer gestalteten Ortsumgehung Garstedt und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit nur politisch herbeigeführt werden.</p> <p>Für das hier behandelte Verfahren ist festzustellen: Aus den aktuellen Berechnungen der Verkehrsmengenverteilung auf der verlängerten Berliner Allee ohne die Umgehung Garstedt und Autobahnanbindung im Vergleich zu den Berechnungen mit diesen Planungen ist ein verhältnismäßig geringer Verlagerungseffekt von (nur) 2 – 3.000 Kfz/Tag abzuleiten. Dies legt den Schluss nahe, dass es sich bei den prognostizierten Verkehren für die neu hergestellte Nord-Süd-Verbindung überwiegend um innerörtliche Ziel- und Quellverkehre handelt. Diese könnten also nicht auf eine wie auch immer gestaltete Umgehung Garstedts verlagert werden. Dies belegt auch das aktuell vorgelegte Gutachten „Verkehrskonzept Garstedt“, Büro Poyry, März 2011.</p>				X
10.5			Zusammenfassend bitten wir Sie, die Planung entsprechend zu ändern, so dass das neu zu schaffende Wohngebiet nur über eine verkehrsberuhigte Anliegerstraße erreicht werden kann und der innerörtliche Verkehr z. B. zum Herold-Center weiterhin über die Stettiner Straße geführt wird, da diese vorwiegend durch ein Gewerbegebiet führt und nicht durch ein reines Wohngebiet.	Wird aufgrund der o.g. Gründe nicht berücksichtigt.			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			Alternativen für den Verkehr der Achse Hamburg – Norderstedt – Kaltenkirchen sind vorhanden und wurden von uns oben dargestellt.					
11.	22850 Norderstedt	Immissionsschutz (Lärm + Luftschadstoffe)	<p>Ergänzung zum Widerspruch vom 27.12.2010:</p> <p>Der Bebauungsplan zeigt auf, dass es für alle Anwohner der verlängerten Berliner Allee, welches den Kohfurth auf diese Achse mit einschließt, zu erheblichen Belästigungen durch Lärm und Abgase kommen wird:</p> <p><u>Bebauungsplan Nr. 280, Seite 33 f.:</u></p> <p><i>„... Dagegen ergeben sich bei der Betrachtung des Straßenverkehrslärms hohe Lärmbelastungen von 65 – 70 dB(A) tags bzw. 55 – 60 dB(A) nachts an den zur verlängerten Berliner Allee orientierten Gebäudeseiten. Hier werden die maßgeblichen schalltechnischen Orientierungswerte sowie die Oberziele der Lärminderungsplanung Norderstedt überschritten. ...“</i></p> <p><u>Bebauungsplan Nr. 280, Seite 41:</u></p> <p><i>„... In einem etwa 30 m breiten Streifen entlang der Straßen Kohfurth und Am Knick liegt der Beurteilungspegel am Tag ebenfalls über 55 dB(A), allerdings noch unter 60 dB(A).</i></p> <p><i>Nachts ist der größte Teil des Plangebietes durch einen Beurteilungspegel unter 45 dB(A) bzw. zwischen 45 und 50 dB(A) gekennzeichnet. Damit fehlen teilweise im Plangebiet die Bedingungen für einen ungestörten Schlaf (bei freier Schallausbreitung), was ebenfalls dem Leitbild der Lärminderungsplanung zuwiderläuft. ...“</i></p> <p><u>Bebauungsplan Nr. 280, Seite 42:</u></p> <p><i>„... Zusätzlich ist die Verlängerung der Berliner Allee nach Norden bis an den Friedrichsgaber Weg südlich des Buchenweges vorgesehen, die zukünftig in diesem Bereich von 14.000 bis ca. 15.000 Kfz/d belastet wird. Dies wird zu erheblichen Lärmbelastungen im Plangebiet führen. ...“</i></p> <p><u>Bebauungsplan Nr. 280, Seite 43:</u></p> <p><i>„... Straßenverkehrslärm Die schalltechnische Beurteilung basiert auf den Verkehrsuntersuchungen des Büros SBI aus dem Jahr 2009 (Szenario 2 bzw. 2a). Sie weist an den zukünftigen Fassaden entlang der verlängerten Berliner Allee eine sehr hohe Lärmbelastung von etwa 65 bis 70 dB(A) am Tag aus. Damit wird hier die lärmmedizinisch begründete</i></p>	Wird zur Kenntnis genommen.				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>Schwelle für den Gesundheitsschutz von 65 dB(A) überschritten. ... Auch nachts werden hier Beurteilungspegel von 55 bis 60 dB(A) erreicht, sodass auch nachts alle zur Beurteilung heranzuziehenden Grenzen bis zur lärmmedizinisch begründeten Schwelle für den Gesundheitsschutz von 55 dB(A) deutlich überschritten werden. ...“</p> <p>Dagegen werden Schutzmaßnahmen mit unverhältnismäßig hohen Aufwendungen und Zugeständnissen an die Wohnqualität für das neue zu bauende Wohngebiet vorgesehen.</p>					
11.1		Immissions-schutz (Lärm)	<p><u>Bebauungsplan Nr. 280, Seite 34:</u> <i>„... Das Ziel der störungsfreien Kommunikation im Freien gemäß dem Leitbild der Lärm-minderungsplanung Norderstedt ist im Plangebiet weitgehend erfüllt. ...“</i></p> <p>Für die bereits bestehenden Wohneinheiten im Bereich „Kohfurth/Am Knick“ gilt dies nicht.</p> <p><u>Bebauungsplan Nr. 280, Seite 47:</u> <i>„... Durch die weitgehend geschlossene Randbebauung an der Berliner Allee kann in weiten Teilen des Plangebietes die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für WA und das Leitbild der Lärm-minderungsplanung erreicht werden. Dies gilt auch für die lärmabgewandten Gebäudeseiten der Gebäude an der Berliner Allee. ...“</i></p> <p><u>Bebauungsplan Nr. 280, Seite 64:</u> <i>„... Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch/Lärm, kann durch die weitgehend geschlossene Randbebauung an der Berliner Allee in weiten Teilen des Plangebietes die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN18005 für WA und das Leitbild der Lärm-minderungsplanung erreicht werden. Dies gilt auch für die lärmabgewandten Gebäudeseiten der Gebäude an der Berliner Allee. An den lärmzugewandten Fassaden der Berliner Allee werden weiterhin hohe Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr erwartet, denen durch passive Maßnahmen begegnet wird. Durch eine „intelligente“ Grundrissgestaltung können für einen Großteil der Wohneinheiten mindestens ein (Schlaf-)Raum und ruhige Außenbereiche für den Aufenthalt auf der lärmabgewandten Seite ermöglicht werden. Dadurch sind zumindest die Voraussetzungen für einen ungestörten Schlaf bei</i></p>	<p>Wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Eine Verkehrserhöhung außerhalb einer Neubaustrecke ist nach bisheriger Rechtsprechung grundsätzlich hinzunehmen. Hier greift ggf. eine Lärmsanierung bzw. ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz/-entschädigung bei der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen. Die LTU war während der öffentlichen Auslegung in den Räumen der Verwaltung sowie im Internet zur Einsicht bereitgestellt.</p> <p>Nach den Untersuchungen ergeben sich für eine Reihe von Gebäuden Rechtsansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge dem Grunde nach. Das bedeutet, dass hier eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird, auf die mit passiven Schutzmaßnahmen an den Gebäuden reagiert werden muss. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.</p> <p>Die Begründung wird textlich um entsprechende Aussagen zu Rechtsansprüchen für Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigungsansprüchen für die betroffene</p>		X		

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>einem Großteil der geplanten Wohnbebauung erreicht. Dies gilt jedoch nicht für den Kopfbau des Wohngebietes WA 1 an der Einmündung Berliner Allee und Friedrichsgaber Weg. Die Bedingungen für eine ungestörte Kommunikation auf den zur geplanten Verlängerung der Berliner Allee weisenden Freiflächen und Fassaden lassen sich nur durch passive Maßnahmen, wie z. B. verglaste Wintergärten oder Vorhangfassaden erreichen. Bebauungslücken bei den straßenbegleitenden Baukörpern, beispielsweise im Bereich der Erschließung, werden zu einer Vergrößerung der verlärmten Flächen führen. Aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen Straßenbaumaßnahmen ist gemäß der schalltechnischen Untersuchung für benachbarte Gebäude außerhalb des Plangebietes mit Ansprüchen auf Maßnahmen der Lärmvorsorge zu rechnen, die in einer gesonderten schalltechnischen Untersuchung gemäß 16. BImSchV zu ermitteln sind. ...“</p> <p><u>Bebauungsplan Nr. 280, Seite 68</u></p> <p>„... Die im Bebauungsplan festgesetzte westliche Trassenführung der verlängerten Berliner Allee stellt bereits die im Rahmen einer Alternativen-Untersuchung geprüfte, immissionstechnisch verträglichste Variante dar. In weiten Teilen des Plangebiets kann bei Verwirklichung des Vorhabens der Schutz der menschlichen Gesundheit, ein störungsfreier Schlaf und eine störungsfreie Kommunikation gewährleistet werden. Entlang der verlängerten Berliner Allee werden weiterhin hohe Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr erwartet. Durch passive Schutzmaßnahmen kann hier die Voraussetzung für ein gesundheitsverträgliches Wohnen weitgehend geschaffen werden. ...“</p> <p>Im Bebauungsplan sind keinerlei Maßnahmen zum Lärm- und Immissionsschutz der bereits bestehenden Wohneinheiten, die direkt an der neuen Hauptverkehrsstraße liegen, berücksichtigt. Eine „intelligente Grundrissgestaltung“ als Schutzmaßnahme gegen die hohe Lärmbelästigung ist wie oben beschrieben hier nicht möglich.</p>	Wohnbebauung außerhalb des Plangebiets ergänzt.				
11.2		Sozialplan	<p><u>Bebauungsplan Nr. 280, Seite 71:</u></p> <p>„... Die Realisierung der Maßnahme erfordert nicht die Erarbeitung eines Sozialplanes gemäß § 180 BauGB. Es ist mit keinen nachteiligen Auswirkungen auf die Lebensumstände der im Gebiet lebenden und arbeitenden Bevölkerung zu rechnen. ...“</p>					

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			Es sind auf jeden Fall Interessensausgleiche für die Anwohner der Kohfurth, die dann zukünftig an der neuen Hauptverkehrsstraße liegen, zu schaffen. Denn es ist eindeutig mit nachteiligen Auswirkungen auf die Lebensumstände der im Gebiet lebenden Bevölkerung zu rechnen.	Wird nicht berücksichtigt. § 180 BauGB greift ausschließlich bei der Anwendung des besonderen Städtebaurechts (Entwicklungsmaßnahmen, Sanierung etc.) und kommt deshalb hier nicht zum Tragen. Die voraussichtlich nachteiligen Auswirkungen des B280 auf den außerhalb des Plangebiets befindlichen Wohnungsbestandes sind im Rahmen der LTU untersucht worden. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im weiteren Verfahren zu klären, allerdings nicht in Form eines Sozialplans.			X	
11.3		Immissionschutz (Kosten)	Zusammenfassend stellen wir fest, dass die Erstellung eines Wohngebietes bereits sehr hohe Aufwendungen erfordert. Allerdings sind die Konzessionen und Aufwendungen zur Lärmvermeidung bzw. -abschirmung (u. a. Seite 45 ff.) unverhältnismäßig hoch, da durch dieses neue Wohngebiet eine Hauptverkehrsstraße geplant ist. Diese unverhältnismäßig hohen Aufwendungen entfielen, wenn dieses neue Wohngebiet mit einer reinen Anliegerstraße ohne Durchgangsmöglichkeit erstellt würde. Dann würde diese Maßnahme tatsächlich nur geringe Auswirkungen auf die Lebensumstände der im Gebiet arbeitenden Bevölkerung haben.	Wird nicht berücksichtigt. Es ist festzustellen, dass durch die geplante geschlossene Riegelbebauung entlang der verlängerten Berliner Allee auch eine lärmabschirmende Wirkung für die dahinterliegende vorhandene Wohnbebauung im Süden erreicht wird. Dies belegen die schalltechnischen Untersuchungen (siehe z.B. Anlage 2 Blatt 1). Demnach kann durch den B280 eine nachhaltige Entwicklung initiiert werden; die Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen in den Neubauten sind also einer langfristig gesicherten Entwicklungsperspektive entgegen zu stellen. Demgegenüber erscheint die Ableitung des zukünftigen Verkehrs allein über das vorhandene Straßennetz, keine langfristige Lösung, da das Netz heute bereits am Rande des Leistungsvermögens ist. Entschädigungsansprüche dem Grunde nach, wie sie teilweise außerhalb des Plangebietes am Kohfurth nachgewiesen wurden, würden mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in den bewohnten Bereichen in der Stettiner Straße und am Friedrichsgaber Weg entstehen. Ob dieses zu Kostenreduzierungen führen kann, ist derzeit nicht zu beurteilen. Festgestellt werden kann jedoch, dass die verfolgte Verkehrsplanung zu einer Ertüchtigung des Garstedter Verkehrsnetzes führen wird und die damit verbundenen Aufwendungen deshalb notwendig und vertretbar sind.			X	
11.4		Umgehung Garstedt	Hier schließt sich unser Vorschlag bzw. Forderung an, die geplante Umgehungsstraße westlich des Friedrichsgaber Weges zu bauen und somit den Hauptverkehrsstrom nach Hamburg aus den Wohngebieten Norderstedts herauszuhalten. Die Straße durch das neue Wohngebiet könnte eine	Wird nicht berücksichtigt. Die hier angesprochene sog. Kleine Umgehung Garstedt basiert u.a. auf einer Anbindung des innerörtlichen Netzes über die Stettiner Straße und ist somit, wie bereits in dem Abwägungsvorschlag zu der Stellungnahme vom 27.12.2010 dargestellt, für den			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>verkehrsberuhigte Anliegerstraße sein. Weiterhin würde somit auch das Verkehrsaufkommen auf dem Friedrichsgaber Weg vermindert und die Situation der sehr hohen Lärmbelastung des neuen Wohngebietes im Bereich des Friedrichsgaber Weges sich definitiv entspannen. Insgesamt würde dies eine Verbesserung des gesamten Stadtklimas bedeuten.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung der von uns aufgeführten Argumentation.</p>	<p>prognostizierten Verkehr nicht leistungsfähig herzustellen.</p> <p>Zudem ist aus den aktuellen Berechnungen der Verkehrsmengenverteilung auf der verlängerten Berliner Allee ohne die im FNP 2020 dargestellte Umgehung Garstedt und Autobahnanbindung im Vergleich zu den Berechnungen mit diesen Planungen ein verhältnismäßig geringer Verlagerungseffekt von (nur) 2 – 3.000 Kfz/Tag abzuleiten. Dies legt den Schluss nahe, dass es sich bei den prognostizierten Verkehren für die neu hergestellte Nord-Süd-Verbindung überwiegend um innerörtliche Ziel- und Quellverkehre handelt. Diese könnten also nicht auf eine wie auch immer gestaltete Umgehung Garstedts verlagert werden. Dies belegt auch das aktuell vorgelegte Gutachten „Verkehrskonzept Garstedt“, Büro Poyry, März 2011.</p>				
12.	93326 Abensberg	Alternative Erschließung über Stettiner Straße	<p>Als Eigentümer einer Wohnung im Kohfurth legen wir hiermit Einspruch gegen den geplanten Ausbau der Straße Kohfurth ein.</p> <p>Wir schlagen stattdessen vor, den innerörtlichen Kern und damit speziell das Herold-Center über die Stettiner Straße zu erschließen.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Verlängerung Berliner Allee	Die Berliner Allee sollte nur eine Anwohnerstraße ohne Durchgangsmöglichkeit sein. Somit könnte auch der Schleichverkehr Richtung Hamburg über Ochsenzoll durch das Stadtzentrum vermieden werden.	<p>Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Mit der Durchbindung der Berliner Allee in Richtung Norden soll eine leistungsfähige Anbindung des Herold Centers hergestellt werden. Die Verkehrsverbindung stellt eine wichtige Ergänzung des inneren Garstedter Verkehrsnetzes dar, wird u.a. zur Entlastung des hochbelasteten Friedrichsgaber Weges beitragen und überwiegend innerörtlicher Ziel- und Quellverkehre aufnehmen.</p> <p>Etwaige Schleichverkehre in und aus Richtung Hamburg sind selbst bei Lückenschluss zur Tannenhofstraße aufgrund diverser Widerstände z.B. an den Knotenpunkten, u.a. durch eine Busvorrangschaltung, von untergeordneter Bedeutung.</p>			X	
		Umgehung Garstedt	Um langfristig die negativen Folgen der starken Frequentierung des Friedrichsgaber Weges zu begegnen und speziell den überörtlichen Verkehr von und in Richtung Hamburg umzuleiten, befürworten wir eine Umgehungsstraße westlich parallel zum Friedrichsgaber Weg, sowie die Schaffung einer Querverbindung durch die Ertüchtigung des Buchenweges über die Ulzburger Straße bis hin zur Schleswig-Holstein-Straße.	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Am 15.07.2008 erging i.V.m. geänderten kommunalpolitischen Mehrheitsverhältnissen der Beschluss der Stadtvertretung zur Aufhebung der im FNP 2020 dargestellten Umgehung Garstedt und des Autobahnanschlusses.</p> <p>Die Entscheidung für die Herstellung einer wie auch immer gestalteten Ortsumgehung Garstedt und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit nur politisch herbeigeführt werden.</p>				X
13.	22850 Norderstedt		Siehe: Punkt 12.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 12.				
14.	22850 Norderstedt	Ausbau Kohfurth/Am Knick	Hiermit erhebe ich Einspruch gegen die im Bebauungsplan Nr. 280 „Garstedter Dreieck West“ vorgesehene Umwidmung des nördlichen Teils der Straße Kohfurth von einer Anlieger- in eine Durchgangsstraße , gegen den Ausbau des nördlichen Teils der Kohfurth zu einer Durchgangsstraße und gegen den Bau eines Kreisverkehrs in Höhe der Straße „Am Knick“.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz über eine vergleichsweise kurze Trassenführung. Sie vermeidet unnötige Umwegfahrten für den innerörtlichen Ziel- und Quellverkehr und bietet somit auch eine schnelle Erreichbarkeit im Einsatz- bzw. Katastrophenfall. Die</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				Verlängerung der Berliner Allee trägt zu der Entwicklung eines robusten gesamtstädtischen Verkehrsnetzes bei, dass damit auch eine Entlastung des unabhängig von der Entwicklung des Garstedter Dreiecks stark belasteten Friedrichsgaber Wegs bewirkt.				
15.	22850 Norderstedt	Verkehrsberuhigung	<p>Da der Beirat unserer Eigentümergemeinschaft erfreulicherweise eine Fristverlängerung erwirken konnte, möchte ich gerne meinen Einspruch vom 26.12.2011 (2010?) um meine Vorstellungen zur Gestaltung des Garstedter Dreiecks West ergänzen:</p> <p>Die Stadt Norderstedt wirbt mit dem Logo „Norderstedt eine Idee voraus“, doch bei der Umwidmung der Straße Kohfurth von einer Anlieger- zu einer Durchgangsstraße wird eine dreißig Jahre alte Planung umgesetzt, ohne neuere Entwicklungen zu berücksichtigen (abgesehen vom Kreisel), innovativ ist das nicht.</p> <p>Innovative Stadtplanung geht heute in Wohngebieten von verkehrsberuhigten, ja sogar von autofreien Zonen aus. (Freiburg-Vauban, Wien-Florisdorf 1999, Amsterdam-Westerpark 1996, Nürnberg-Langwasser 1990 ...)</p> <p>Vorschläge für die Verkehrsführung im Garstedter Dreieck:</p> <p>Innovativ ist die Idee, den alten Baumbestand und vor allen Dingen die Knickstruktur im Garstedter Dreieck zu erhalten. Hier bietet sich für die Stadtplanung die Chance Einmaliges zu schaffen: Knicks als landestypische, ökologisch wertvolle Grenzmarkierung dürften für den urbanen Raum ziemlich einmalig sein.</p> <p>Dies sollte nicht durch eine Durchgangsstraße mit ca. 14.000 Fahrzeugen täglich zunichte gemacht werden, die zudem noch das Wohngebiet in zwei Teile trennen würde.</p> <p>In Anlehnung an die ländlich-urbane Gestaltung wäre ein Straßennetz in Feldwege-Struktur denkbar (selbstverständlich asphaltiert und modernen Anforderungen entsprechend, nur eben schmaler, sich eher durchschlängelnd...), das ganze Wohngebiet sollte als verkehrsreduzierte, bzw. verkehrsberuhigte Tempo-30-Zone ausgewiesen sein. Um unnötige Verkehrskonzentrationen zu vermeiden, müsste das Wohngebiet sowohl von Norden als auch von Süden her zugänglich sein, eine Buslinie sollte durch das</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Insgesamt ist festzustellen, dass mit der im B280 verfolgten Planung bereits eine anspruchsvolle und integrative Verkehrskonzeption umgesetzt wird</p> <p>Die den im B280 ausgewiesenen Straßenverkehrsflächen zugrunde liegende Straßenplanung sieht bereits eine aus den Knotenpunkten heraus verschwenkte Trassenführung für die verlängerte Berliner Allee vor. Die daraus entstehende geschlängelte Führung dämpft das Geschwindigkeitsverhalten deutlich, da eine Art Durchschusseffekt verhindert wird. Eine weitergehende Umgestaltung und insbesondere Reduzierung der Verkehrsflächen, wie hier gefordert, ist aufgrund der nachzuweisenden Leistungsfähigkeit für das prognostizierte Verkehrsaufkommen grundsätzlich nicht machbar. Es ist jedoch möglich, dass für die Realisierung dieses Bebauungsplans in verschiedenen Bereichen eine volle Inanspruchnahme der Flächen für die Verkehrsinfrastruktur in Abhängigkeit der weiteren verkehrlichen Entwicklung erfolgen kann, also hinter den im B280 getroffenen Festsetzungen u.U. zurückgeblieben werden kann.</p>			X	X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Autoarmes Wohnen	<p>Garstedter Dreieck führen, Radwege sollten vorhanden sein. Optisch müsste deutlich werden: Hier dürfen Autos fahren, aber Radfahrer und Fußgänger, Hase und Igel haben Vorfahrt!</p> <p>Ziel sollte es, in einer Stadt mit überdurchschnittlich hoher Fahrzeugdichte sein, beim Bau von 2000 neuen Wohnungen möglichst nicht noch zusätzlich 2000 neue Fahrzeuge in die Stadt zu holen. Für unsere Wohnanlage mit 60 Einheiten kann ich sagen, dass wir auf einem guten Wege sind: Eine ganze Reihe von Bewohnern besitzen gar kein Auto und kaum ein Haushalt verfügt über zwei Fahrzeuge. Unter den Fahrzeughaltern sind wiederum eine ganze Reihe „Wenig-Fahrer“.</p> <p>Doch Menschen, die sich bewusst gegen eine Motorisierung entscheiden, möchten in der Regel auch verkehrsberuhigt und eben nicht an einer Durchgangsstraße wohnen.</p>	<p>Für die innere Erschließung des neuen Wohngebiets war und ist schon immer die Ausweisung einer Tempo 30-Zone vorgesehen. Als Planungsvorgabe hat dies u.a. zur Folge, dass die Anbindung an die verlängerte Berliner Allee mit Überfahrten und nicht als Einmündung ausgestaltet ist. Die von der oberen Planstraße abgehende Stichstraße wird zudem im unteren Bereich mit einer Mischverkehrsfläche als verkehrsberuhigter Bereich festgelegt.</p> <p>Aufgrund der gesamtstädtischen Bedeutung und verkehrlichen Funktion der verlängerten Berliner Allee als leistungsfähige innerörtliche Haupteinfahrtsstraße, die u.a. auch Busverkehre aufnehmen wird, ist die Ausweisung einer Tempo 30-Zone hier verkehrstechnisch nicht realisierbar.</p> <p>Wie o.g. wird zukünftig die Buslinie 193 auf der verlängerten Berliner Allee durch das Plangebiet führen und auf Höhe Buschweg durch eine neue Haltestelle direkt an das neue Wohngebiet angebunden. Weiterhin wird entlang der verlängerten Berliner Allee ein beidseitig verlaufender Radweg vorgesehen sowie mit dem Umbau des Buschwegs zu einer Fuß- und Radwegeachse das straßenunabhängige Wegesystem im Garstedter Dreieck ausgebaut.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Im B280 wird für Geschosswohnungen ein Stellplatzschlüssel von 1:1,2 und für Reihenhäuser ein Stellplatzschlüssel von 1:2 festgelegt. Dies stellt schon einen Kompromiß zwischen den Mindestanforderungen des Stellplatzes des Landes Schleswig-Holstein mit einem Schlüssel von 1: 1 und den für Norderstedt geltenden Erfahrungswerten mit einem Schlüssel von durchschnittlich 1:2 dar. Dies ist geschuldet der besonderen Lagegunst des Plangebiets in enger Anbindung an die Schieneninfrastruktur (U-Bahn-Haltestelle Richtweg) und dem zukünftig mit einer Haltestelle im Bereich der verlängerten Berliner Allee bestehenden Busliniennetz und einer sehr guten Anbindung des Plangebiets an das städtische Fuß- und Radwegenetz.</p> <p>Eine weitergehende Reduzierung des Stellplatzschlüssels ist in diesem ersten Bauabschnitt des Garstedter Dreiecks aufgrund der verhältnismäßig großen Distanz zur U-Bahn-Haltestelle noch nicht</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>sinnvoll. In Zukunft könnte jedoch im Rahmen der weiteren Planungsschritte ein autoarmes Wohnen in direkter Anbindung an die Haltestelle Richtweg gefördert werden.</p> <p>Eine Durchbindung der verlängerten Berliner Allee in Richtung Norden und eine damit verbundene Schaffung einer leistungsfähigen innerörtlichen Verkehrsverbindung wird aufgrund der bereits im Abwägungsvorschlag zur Stellungnahme vom 26.12.2010 vorgebrachten Gründe weiterhin befürwortet.</p>				
16.	22846 Norderstedt		Ich möchte diesem Plan, so wie nebenstehend widersprechen.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>An der städtebaulichen Ausgestaltung der Planungen, wie im B280 vorgesehen, wird festgehalten.</p>			X	
17.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 14.	Siehe Abwägungsvorschlag zur Stellungnahme Nr.14.				
18.	22850 Norderstedt	Immissions-schutz (Lärm)	Wir haben erst jetzt Kenntnis von dem Ausbau der Erschließungsstraße und dem Bau eines Kreisels an den Straßen Kohfurth und Am Knick erfahren. Als Anwohner der Straße Kohfurth legen wir Widerspruch gegen die geplanten Kreisel und der Erschließungsstraße an. Wir sind jetzt schon durch den Lärm des Friedrichsgaber Weges belastet. Eine zusätzlich zu erwartende Lärmquelle nordöstlich von unserem Grundstück ist nicht zu verkraften, zumal der Fluglärm hier nicht unerheblich ist. Auf Grund der kurzfristigen Zeit senden wir vorsorglich eine e-mail. Sollte dies so nicht ausreichen, bitten wir um einen Hinweis. Wir werden dann den von ihnen genannten Weg beschreiten.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Eine Verkehrserhöhung außerhalb einer Neubaustrecke ist nach bisheriger Rechtsprechung grundsätzlich hinzunehmen. Hier greift ggf. eine Lärmsanierung bzw. ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz/-entschädigung bei der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen. Die LTU war während der öffentlichen Auslegung in den Räumen der Verwaltung sowie im Internet zur Einsicht bereitgestellt.</p> <p>Nach den Untersuchungen ergeben sich für eine Reihe von Gebäuden Rechtsansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge dem Grunde nach. Das bedeutet, dass hier eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird, auf die mit passiven Schutzmaßnahmen an den Gebäuden reagiert werden muss. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.</p>			X	
19.	Rechtsanwälte v. Lindeiner, Weinberger, Karczewski, Hauser, Ryll		Wie Ihnen bereits bekannt ist, ist der BVE Eigentümer des Grundstücks Am Knick 2 – 16 in der Gemarkung Garstedt. Dieses Grundstück hat der BVE von der					

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
	Van-Der-Smissen-Str. 2 22767 Hamburg 22850 Norderstedt		<p>stadeigenen Gesellschaft EGNO erworben und mit mehreren Mehrfamilienhäusern bebaut. Diese 96 Wohnungen umfassenden ca. € 18 Millionen teuren Häuser wurden unlängst fertiggestellt. Zur Durchführung dieses Bauvorhabens wurde seinerzeit der Bebauungsplan Nr. 154 beschlossen. Durch das im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 280 geplante Maß des Straßenausbaus in Verlängerung der Berliner Allee werden die Rechte unserer Mandantin nachhaltig verletzt, so dass wir namens und in Vollmacht unserer Mandantin die folgenden Einwendungen erheben:</p>					
19.1		Immissionschutz (Lärm)	<p>1. Aufgrund der Verbreiterung der Straßenführung in unmittelbarer Angrenzung zum Grundstück des BVE wird die dort vorhandene Wohnbebauung nachhaltig unzumutbarer Lärmimmission durch Straßenverkehr ausgesetzt. Dabei soll sich allein durch die Verbreiterung der Straßenführung die Anzahl der Fahrten pro Tag auf 14.000 bis 15.000 erhöhen. Gegen die dadurch verursachte sehr hohe Lärmimmission (vgl. Begründung zum Plan, Seiten 43, 33 f.) ist kein ausreichender Schallschutz möglich bzw. vorgesehen. Dies widerspricht den Absprachen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan sowie dem geschlossenen Durchführungsvertrag, denen zufolge ein etwaiger Straßenausbau nur unter Berücksichtigung des Schallschutz-Bedürfnisses der Anlieger durchgeführt werden sollte.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen.</p> <p>Nach den Untersuchungen ergeben sich für eine Reihe von Gebäuden Rechtsansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge dem Grunde nach. Das bedeutet, dass hier eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird, auf die mit passiven Schutzmaßnahmen an den Gebäuden reagiert werden muss. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.</p>			X	
19.2		Immissionschutz (Lärm)/Lebensqualität	<p>2. Die Schallschutz-Bedürfnisse der Anlieger können aber nur dadurch berücksichtigt werden, dass Schall von vornherein so weit als möglich vermieden wird; dies bedeutet vorliegend, dass Straßen ausschließlich dem Anliegerverkehr dienen dürfen. Etwaige Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle können in ausreichender Höhe nämlich nicht erstellt werden. Durch entsprechende Anlagen würden die Bewohner jener Wohnhäuser, deren Terrassen und Balkone zur Straße hin ausgerichtet sind, in einer Weise eingemauert, welche dem Wohngefühl innerhalb eines Gefängnishofes entspräche. Dies ist nicht zumutbar. Auszüge von Mietern sowie die Unvermietbarkeit des Wohnraums wären die Folge.</p> <p>Zudem wurden die Fenster und Türen der BVE-</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Eine Verkehrserhöhung außerhalb einer Neubaustrecke ist nach bisheriger Rechtsprechung grundsätzlich hinzunehmen. Hier greift ggf. eine Lärmsanierung bzw. ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz/-entschädigung bei der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Dieser ist, wie o.g., geprüft worden.</p> <p>Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen.</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			Häuser mit wohnüblichen Fenstern ausgestattet, welche über keinen gesteigerten Schallschutz verfügen. Aus diesem Grunde würden die Bewohner der Objekte durch die Anlage einer stark befahrenen Straße insbesondere in ihrer Gesundheit (Begründung zum B-Plan, Seite 43) schwer getroffen. Eine Lärmschutzverglasung böte ohnehin keinen Schutz für die errichteten Terrassen und Balkone an der Straßenfront. Diese wären nicht mehr nutzbar. Die Erstellung der Terrassen und Balkone würde eine nutzlose Investition darstellen, weil durch deren Lärmbelastung keine entsprechende Kosten deckende Miete zu erzielen ist; Mietminderungen durch die Bestandsmieter wären zu befürchten.	Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass das Thema einer optionalen Verkehrsstraße im direkten Einflussbereich der Westfassaden des Wohnbauprojekts des BVE seinen Niederschlag in der Begründung (Umweltbericht) des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 154, 2. Änderung gefunden hat. Insofern blieb es dem Vorhabenträger vorbehalten, vorsorglich Lärmschutzvorkehrungen am Gebäude vorzunehmen, unter dem mittelfristigen Aspekt einer optimaleren Vermarktungsmöglichkeit. Dies ist nicht erfolgt.				
19.3		Knickschutz	3. Zudem müssten die am Straßenrand befindlichen Bäume beseitigt werden. Dies stünde im Widerspruch zum angestrebten Planungsziel, das u. a. darin besteht, erhaltenswerte Grün- und Knickstrukturen zu sichern. Im Bereich des Grundstücks des BVE müsste der vorhandene Knick beseitigt werden. Der BVE hingegen hatte seine Planung für die Wohnbebauung dem vorhandenen Knick am Straßenrand anzupassen und musste deshalb mehrere Umplanungen vornehmen. Gem. Ziffer 34 der dem BVE erteilten Baugenehmigung vom 30.11.2006 musste der BVE den am östlichen und westlichen Grundstücksrand befindlichen Knick mit Großbaumbestand ausdrücklich erhalten und pflegen. Entsprechender Schutz ist auch in dem Erschließungsvertrag zwischen der Stadt Norderstedt und dem BVE vom 20./21.06.2006 in § 6 geregelt. Die Bäume wie auch Knicks im Gebiet des Planes Nr. 280 sind unbedingt zu erhalten. Nur auf diese Weise wird eine akzeptable Wohnqualität mit einer gesunden Mischung aus Bebauung und Natur geschaffen. Im Übrigen sind die Knicks schon aus Gründen des Naturschutzes und der Bewahrung der Eigentümlichkeit der Landschaft zu bewahren.	Wird nicht berücksichtigt. Die hier angesprochenen Knickstrukturen nördlich und insbesondere westlich des Grundstücks des BVE können trotz Realisierung des im B280 festgeschriebenen Vorhabens einschließlich des Straßenneu- und Ausbaus weiterhin erhalten werden. Die erhaltenswerten Einzelbäume innerhalb der angesprochenen Bereiche liegen mit ihrem dem Stamm zugeordneten Standort außerhalb des Plangebiets dieses Bebauungsplans und sind daher in der Planzeichnung nicht gesondert ausgewiesen. Grundsätzlich ist es richtig, dass durch die Schaffung neuer Verkehrsflächen (Berliner Allee, Apfelblüten- und Kirschblütenweg) und den Ausbau vorhandener Verkehrsflächen (Kohfurth, Am Knick) Knicks und Redder in 6 Bereichen auf einer Gesamt-Knicklänge von ca. 130 m überplant werden. Zur Kompensation des errechneten Ausgleichsdefizits von insgesamt 260 m Knickersatz (130 m Knickeingriff x 2) wird auf eine planexterne Fläche zurückgegriffen, da im Geltungsbereich fachlich keine weiteren Knickanlagen möglich sind. Die übrigen Knicks und Redder werden aber nahezu vollständig erhalten.			X	
19.4		Umgehung Garstedt	4. Der Ausbau der Straßeninfrastruktur über ein Maß, das allein der Nutzung des geplanten Neubaugebietes dient, hinaus ist nicht erforderlich. Zwei wesentliche Pfeiler aus dem	Wird nicht berücksichtigt. Der hier unterstellte verkehrstechnische Zusammenhang zwischen einer Ortsumgehung und			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>bisherigen Stadtentwicklungskonzept, die ganz offensichtlich Grundlage für das Maß des geplanten Straßenausbaus waren, werden nicht verwirklicht werden: Der Autobahnanschluss Norderstedt/Garstedt und die Westumgehung Garstedt entfallen. Damit wird der im Anschluss an die Verlängerung ursprünglich geplante Kreisel nicht gebaut werden. Es besteht damit überhaupt keine Notwendigkeit, den Durchgangsverkehr über die geplante Verlängerung der Berliner Allee durch das Neubaugebiet hindurch zu leiten.</p>	<p>der Durchbindung der Berliner Allee in Richtung Norden wird aus folgenden Gründen nicht gesehen: Die ursprünglich verfolgte Planung für das Garstedter Dreieck basierte auf der Vorgabe einer A7-Anbindung mit Umgehung Garstedt und einer in diesem Zusammenhang prognostizierten Verkehrsmenge von ca. 12.000Kfz/Tag für die verlängerte Berliner Allee. Am 15.07.2008 erging i.V.m. geänderten kommunalpolitischen Mehrheitsverhältnissen der Beschluss der Stadtvertretung zur Aufhebung der im FNP 2020 dargestellten Umgehung Garstedt und des Autobahnanschlusses.</p> <p>Eine in Folge angestellte Neuberechnung der Verkehrsmengenverteilung (dabei wurde eine wie im FNP 2020 dargestellte Südanbindung der Berliner Allee an die Tannenhofstr. eingestellt) ergab eine aktualisierte Prognosebelastung von ca. 14.000 bis 15.000 Kfz/Tag auf der Verlängerung Berliner Allee. Diese verhältnismäßig geringen Verlagerungseffekte von (nur) 2 – 3.000 Kfz/Tag legen den Schluss nahe, dass es sich bei den prognostizierten Verkehren für die neu hergestellte Nord-Süd-Verbindung überwiegend um innerörtliche Ziel- und Quellverkehre handelt. Dies belegt auch das aktuell vorgelegte Gutachten „Verkehrskonzept Garstedt“, Büro Poyry, März 2011.</p>				
19.5		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	<p>5. Vielmehr bietet es sich an, den über die reine Erschließung hinausgehenden Durchgangsverkehr von Süden her gesehen vor Erreichen der Straße Am Knick ins Gewerbegebiet abzuleiten und durch das Gewerbegebiet hindurch in den Friedrichsgaber Weg einzufädeln.</p> <p>Auf diese Weise werden sowohl die dem Wohnen dienenden Bestandsgebäude als auch die im Rahmen der Planung neu zu errichtenden Wohnobjekte deutlich geringeren, gesundheitsschädigenden Schadstoff- und Lärmimmissionen ausgesetzt werden. Erst durch die Umleitung des Durchgangsverkehrs wird das Viertel seine hohe Qualität bewahren bzw. erlangen und auf diese Weise Attraktivität für bisherige und neue Bewohner und nicht zuletzt für potentielle Investoren – wie auch den BVE – erlangen.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurth ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p> <p>Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz über eine vergleichsweise kurze Trassenführung. Sie vermeidet unnötige Umwegfahrten für den innerörtlichen Ziel- und Quellverkehr und bietet somit auch eine schnelle Erreichbarkeit im Einsatz- bzw. Katastrophenfall. Die Verlängerung der Berliner Allee trägt zu der Entwicklung eines robusten gesamtstädtischen Verkehrsnetzes bei, dass damit auch eine Entlastung des unabhängig von der Entwicklung des Garstedter Dreiecks stark belasteten Friedrichsgaber Wegs bewirkt.</p>				
19.6		Umgehung Garstedt	6. Soll langfristig auch der stark belastete Friedrichsgaber Weg entlastet werden und auf diese Weise u. a. der überörtliche Verkehr von und nach Hamburg umgeleitet werden, so darf dieser Verkehr keinesfalls durch das nun zu planende Wohngebiet und vorbei an den Häusern des BVE geführt werden. Stattdessen regen wir an, zum einen eine Umgehungsstraße westlich parallel zum Friedrichsgaber Weg zu errichten sowie weiterhin den Buchenweg auszubauen und über die Ulzburger Straße bis hin zur Schleswig-Holstein-Straße fortzuführen.	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Am 15.07.2008 erging i.V.m. geänderten kommunalpolitischen Mehrheitsverhältnissen der Beschluss der Stadtvertretung zur Aufhebung der im FNP 2020 dargestellten Umgehung Garstedt und des Autobahnanschlusses.</p> <p>Die Entscheidung für die Herstellung einer wie auch immer gestalteten Ortsumgehung Garstedt und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit nur politisch herbeigeführt werden.</p>				X
19.7		Sportanlagen MuKu Buschweg	7. Das Erfordernis, die Zunahme des Straßenlärms in so engen Grenzen zu halten wie nur irgend möglich, erscheint besonders dringlich angesichts des Umstandes, dass durch die im Plangebiet zu errichtenden Neubauten auch die Frequentierung des nördlich des BVE-Geländes liegenden Jugendfreizeitheimes mit seinen Außenanlagen wie Bolzplatz und Skater-Anlage	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Zu den Sportanlagen am MuKu Buschweg zählen Bolzplatz, Tischtennis, Streetball sowie die Skateranlage mit 6 verschiedenen Skatereinrichtungen.</p> <p>Im Rahmen der Lärmtechnischen Untersuchung wird in den schalltechnischen Berechnungen zum Sportanlagenlärm von einer 4-stündigen Nutzungszeit</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			Buschweg stark ansteigen wird. Es drohen also auch von hier nochmals stark erhöhte Lärmimmissionen, die kumuliert mit den Lärmeinwirkungen einer Durchgangsstraße schier unerträglich wirken werden.	jeder Anlage pro Tag, außerhalb der Ruhezeiten, ausgegangen. Für die Skateanlage bedeutet dies insbesondere, dass eine 4-stündige Nutzungszeit für jede der 6 Skateeinrichtungen zugrunde gelegt wurde. Der Bolzplatz ist mit einer 4-stündigen Nutzungszeit durch 12 Spieler in Ansatz gebracht worden. Es ist davon auszugehen, dass diese Annahmen deutlich über der gegenwärtigen Auslastung der Anlagen liegen und damit genügend Spielraum für eine verstärkte Nutzung der Anlagen aufgrund der geplanten Neubauten besteht.				
19.8		Verlagerung MuKu Buschweg	8. Es ist darauf hinzuweisen, dass § 15 des zwischen der Stadt Norderstedt und dem BVE geschlossenen Durchführungsvertrages vom 20./21.06.2006 vorsieht, dass die Stadt Norderstedt, „solange der Bolzplatz und die Skater-Anlage am Jugendfreizeitheim Buschweg noch nicht verlegt werden können, eine Benutzungseinschränkung für den Bolzplatz und die Skater-Anlage vornehmen. Sollte diese Benutzungseinschränkung durch die Benutzer nicht eingehalten werden, wird die Stadt auf ihre Kosten einen Zaun um den Bolzplatz und die Skater-Anlage errichten, damit die Benutzungseinschränkung durch Verschluss der Einzäunung auch durchgesetzt werden kann.“ Unabhängig von den geregelten konkreten Benutzungseinschränkungen, für die die Stadt Norderstedt Sorge zu tragen hat, ergibt sich aus der entsprechenden Passage, dass sich die Stadt dazu verpflichtet hat, eine Verlegung des Bolzplatzes und der Skater-Anlage am Jugendfreizeitheim vorzunehmen. Der B-Plan enthält dazu aber keine Ausweisungen. Insoweit besteht der BVE auf die Einhaltung der Regelung im Durchführungsvertrag: Die Anlagen sind in das Baugebiet zu verlegen und dort von vornherein mit einem adäquaten Lärmschutz zu versehen – wie er nur bei Neuerrichtungen praktikabel ist.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt Norderstedt bekennt sich nachwievor zu den im Durchführungsvertrag getroffenen Regelungen zur zeitlichen Nutzungseinschränkung des Bolzplatzes sowie der Gewährleistung durch die Stadt Norderstedt. Daran ändert auch die Entstehung eines neuen Stadtquartiers im direkten Umfeld des Wohnbauprojekts nichts. Zurzeit gibt es keine konkreten Überlegungen zur Verlegung des Jugendhauses Buschweg. Allerdings wird die Zukunft der offenen Kinder- und Jugendarbeit generell vor dem Hintergrund der Entwicklungen in der Schullandschaft überplant. Ob, und wenn ja, welche Auswirkungen das auch auf die gegenwärtigen Standorte der Jugendeinrichtungen haben wird, ist nicht absehbar. Vor diesem Hintergrund wurde für die fragliche im Bebauungsplan befindliche Fläche eine Festsetzung getroffen, die sowohl den Bestand der vorhandenen Jugendeinrichtung sicherstellt, aber gleichzeitig auch die planungsrechtliche Möglichkeit eröffnet, andere quartiersverträgliche Nutzungsoptionen ohne ein langwierig formales Änderungsverfahren zu realisieren. Insofern steht der Bebauungsplan einer Verlagerungsmöglichkeit, falls politisch gewollt, nicht entgegen.				X
19.9		Immissionschutz (Lärm + Luftschadstoffe)/Verkehrssicherheit	9. Sollte die Planung nach dem gegenwärtigen Stand verwirklicht werden, würde der BVE in seinem Eigentum geschädigt: Grundstückswert wie auch erzielbare Mieten würden erheblich gemindert. Es drohten Auszüge sowie langfristige Leerstände. Die Bewohner der BVE-Objekte werden in ihrer Gesundheit geschädigt; ältere Menschen, Behinderte sowie kleine Kinder sind	Wird nicht berücksichtigt. Wie bereits unter Punkt 2 dargestellt sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Aussagen zu etwaigen Rechtsansprüchen auf Lärmschutz bzw. –entschädigung getroffen worden. Eine Gesundheitsgefährdung durch Luftschadstoffe kann ausgeschlossen werden. Das im Rahmen der			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>durch den erheblichen Verkehr massiven Gefährdungen ausgesetzt. Aus diesem Grunde ist dergestalt umzuplanen, dass die im Zusammenhang mit dem Planungsgebiet neu geschaffenen Straßen ausschließlich dem Anliegerverkehr dienen; alle dem Durchgangsverkehr dienende Straßenplanungen sind einzustellen.</p>	<p>Strategischen Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan 2020 (SUP) erstellte Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts vom 20. März 2007 (Fa. METCON) weist im Einwirkungsbereich des Plangebiets keinen kritischen Straßenabschnitt aus, an dem jetzt oder in Zukunft ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte der 22. BImSchV zu erwarten wären.</p> <p>Bezüglich etwaiger Gefährdungen durch den Straßenverkehr ist festzustellen, dass Hauptverkehrsstraßen generell eine erhöhte Gefährdung für die Nutzer darstellen, sie bilden im gesamten Stadtgebiet jeweils eine Zäsur zwischen den einzelnen Wohn- und Gewerbegebieten . Zur besseren Verbindung der Gebiete und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind an sämtlichen Einmündungen der neu geplanten Hauptverkehrsstraße Querungsstellen in Form von Mittelinseln eingeplant. Dies ermöglicht dem Nutzer jeweils nur eine Fahrtrichtung zu beobachten und erhöht damit die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn ganz erheblich. Eine Garantie für die Sicherheit von Personen, die sich im öffentlichen Verkehrsraum aufhalten gibt es grundsätzlich nicht.</p>				
19. 10		Kreisverkehr Kohfurth	<p>10. Hilfsweise: Für den Fall, dass die Verlängerung der Berliner Allee doch für den über den reinen Anwohnerverkehr hinausgehenden Verkehr geöffnet wird, sind folgende Modifikationen der Planung zwingend erforderlich: Der auf Höhe des BVE-Grundstücks geplante Verkehrskreisel ist zum Schutz der Anwohner entlang der Straße Kohfurth in Richtung Nordwesten zu verschieben. Zudem ist der Kreisverkehr in einer Weise auszugestalten, welcher die Kraftfahrzeuge zu einem regelrechten Einfädeln in den Kreisverkehr zwingt, so dass eine Durchfahrt auf beinahe gerader Straßenführung mit hoher Geschwindigkeit sicher verhindert wird. Auch innerhalb des Kreisverkehrs ist die Höchstgeschwindigkeit deutlich – jedoch auf maximal 30 km/h – zu beschränken.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Lage des neuen Kreisverkehrs wurde in Abstimmung insbesondere mit Belangen des Knickschutzes sowie städtebaulicher Überlegungen festgelegt. Grundsätzlich führt die Ausbildung eines solchen Kreisverkehrsplatzes zu einer partiellen Reduktion der Fahrgeschwindigkeit. Weiterhin ist durch die Vorfahrtregelung im Kreisverkehr nicht mit einer Durchfahrt bei hoher Geschwindigkeit zu rechnen.</p>			X	
		Immissions-schutz (Lärm)	<p>Das Objekt des BVE hat Anspruch auf passiven Schallschutz (Anhang 1 zur LTU, Seite 8, vgl. Anlage 1.2). Der Lärmschutz ist auf alle Häuser des BVE, belegen Am Knick 2 – 16, zu</p>	<p>Nach den Untersuchungen ergeben sich für eine Reihe von betroffenen Gebäuden Rechtsansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge dem Grunde nach. Das bedeutet, dass hier eine Überschreitung der</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Verkehrsberuhigung	<p>erstrecken. Dem BVE sind genügend Mittel bereitzustellen, um in allen Stockwerken Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen. Es ist festzulegen, auf welche Maßnahmen des Schallschutzes der BVE im Einzelnen einen Anspruch hat. Die Schutzmaßnahmen sind – soweit möglich – auch auf Balkone usw. zu erstrecken. Soweit Schutzmaßnahmen nicht sinnvoll bzw. möglich sind, ist der BVE in Geld zu entschädigen (vgl. Anhang 1 zur LTU, Seite 9 f.). Alle Einzelmaßnahmen sind in enger Abstimmung mit dem BVE auszuwählen und wohnglimafreundlich auszugestalten.</p> <p>Darüber hinaus ist die Geschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes wie auch zum Schutz der Kinder und Senioren im Wohngebiet auf maximal 30 km/h zu beschränken.</p>	<p>zulässigen Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird, auf die mit passiven Schutzmaßnahmen an den Gebäuden reagiert werden muss. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.</p> <p>Für die innere Erschließung des neuen Wohngebiets war und ist schon immer die Ausweisung einer Tempo 30-Zone vorgesehen. Als Planungsvorgabe hat dies u.a. zur Folge, dass die Anbindung an die verlängerte Berliner Allee mit Überfahrten und nicht als Einmündung ausgestaltet ist. Die von der oberen Planstraße abgehende Stichstraße wird zudem im unteren Bereich mit einer Mischverkehrsfläche als verkehrsberuhigter Bereich festgelegt.</p> <p>Aufgrund der o.g. gesamtstädtischen Bedeutung und verkehrlichen Funktion der verlängerten Berliner Allee als leistungsfähige innerörtliche Haupterschließungsstraße mit einer prognostizierten Verkehrsbelastung von ca. 14 – 15.000 Kfz/Tag, die u.a. auch Busverkehre aufnehmen wird, ist die Ausweisung einer Tempo 30-Zone hier verkehrstechnisch nicht realisierbar.</p>				
19.11		Stellplatzschlüssel	<p>11. Entgegen dem Stellplatz-Erlass des Landes Schleswig-Holstein soll ein reduzierter Stellplatz-Schlüssel in Ansatz gebracht werden (Seite 22 der Begründung zum Bebauungsplan). Dem ist zu widersprechen; die Zahl der Parkplätze ist gemäß dem Erlass zu bestimmen. Auch wenn das Plangebiet über eine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr verfügt, rechtfertigt dies keinesfalls die nur eingeschränkte Schaffung neuer Stellplätze. Durch die Bereitstellung des ÖPNV werden nicht von vornherein weniger Autos angeschafft; sie werden nur seltener genutzt. Dies bedeutet aber, dass eine erhöhte Anzahl von Kraftfahrzeugen auch tagsüber im Plangebiet abgestellt bleibt. Sofern weniger Stellplätze als nach dem Landes-Erlass vorgesehen geschaffen werden, führt dies zu einer chronischen Parkplatz-Knappheit. Die Anwohner werden daher zum Parken in Gebiete</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Den Ausführungen kann nicht gefolgt werden. Die hier vertretene Auffassung ist nicht belegbar. Im Gegenteil soll durch eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels das pro Kopf Aufkommen an Fahrzeugen im Gebiet vermindert werden. In diesem Sinne gilt dies als probates Mittel in der Planung, um steuernd Einfluss nehmen zu können.</p> <p>Im Übrigen wurde entgegen dieser Stellungnahme im Beteiligungsprozess von Bürgern die einhellige Meinung vertreten, das neue Wohnquartier hinsichtlich autoarmer Konzepte zu fördern und zu entwickeln. In Verbindung u.a. mit einem sehr gut ausgebauten Umweltverbundsystem ist die eingeschränkte Bereitstellung von Stellplatzflächen ein anerkanntes Mittel zur Umsetzung dieser Ziele.</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			außerhalb des Plangebietes ausweichen müssen. Aus diesem Grunde würde auch im Umfeld der Wohnhäuser des BVE eine ständige Parkplatz-Knappheit auftreten, was Wohnwert sowie Ertragswert als auch Wert des Objektes insgesamt erheblich verminderte.					
20./ 20.1	22850 Norderstedt	Lebensqualität	Wir finden es sehr fraglich, ob es Sinn macht ein neues Wohngebiet zu planen und zu bauen und im gleichen Zug die Lebensqualität dermaßen zu minimieren, indem man eine Hauptverkehrsader mitten hindurch plant und das genau vor unserer Haustür.	Die Bedenken werden nicht geteilt. Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen. Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen, werden durch einen weitgehenden Erhalt umfänglich berücksichtigt, womit auch dem Leitbild „Stadt im Grünen“ Rechnung getragen wird. Im Zuge der Erschließung der Neubauflächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet. Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.			X	
20.2		Autoarmes Wohnen	Es ist uns natürlich bewusst, dass im Zuge der Stadtentwicklung neue Flächen bebaut werden müssen. Aber wenn man nach Hamburg schaut, wird einem gezeigt, wie autofreie Wohnsiedlungen bzw. verkehrsberuhigte Zonen entstehen und in Norderstedt will man 14.000 Autos und mehr durch ein neues Wohngebiet leiten? Sicherlich ist ein autofreies Wohngebiet ein Extrem, aber Sie planen genau das Gegenstück dazu, was wir sehr bedenklich finden.	Die Bedenken werden nicht geteilt. Im B280 wird für Geschosswohnungen ein Stellplatzschlüssel von 1:1,2 und für Reihenhäuser ein Stellplatzschlüssel von 1:2 festgelegt. Dies stellt schon einen Kompromiß zwischen den Mindestanforderungen des Stellplatzerlasses des Landes Schleswig-Holstein mit einem Schlüssel von 1: 1 und den für Norderstedt geltenden Erfahrungswerten mit einem Schlüssel von durchschnittlich 1:2 dar. Dies ist geschuldet der besonderen Lagegunst des Plangebiets in enger Anbindung an die Schieneninfrastruktur (U-Bahn-Haltestelle Richtweg) und dem zukünftig mit einer Haltestelle im Bereich der verlängerten Berliner Allee bestehenden Busliniennetz und einer sehr guten Anbindung des Plangebiets an das städtische Fuß- und Radwegenetz.			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>Eine weitergehende Reduzierung des Stellplatzschlüssels ist in diesem ersten Bauabschnitt des Garstedter Dreiecks aufgrund der verhältnismäßig großen Distanz zur U-Bahn-Haltestelle noch nicht sinnvoll. In Zukunft könnte jedoch im Rahmen der weiteren Planungsschritte ein autoarmes Wohnen in direkter Anbindung an die Haltestelle Richtweg gefördert werden.</p> <p>Eine Durchbindung der verlängerten Berliner Allee in Richtung Norden und eine damit verbundene Schaffung einer leistungsfähigen innerörtlichen Verkehrsverbindung wird aufgrund der bereits im Abwägungsvorschlag zur Stellungnahme vom 26.12.2010 vorgebrachten Gründe weiterhin befürwortet.</p>				
20.3		Umgehung Garstedt	<p>Aus unserer Sicht ist das Verkehrsaufkommen in Richtung Herold Center auch nicht so groß, dass es einer Verlängerung der Berliner Allee mit Anschluss an den Friedrichsgaber Weg bedarf. Vielmehr stellt der tägliche Verkehr aus Norderstedt, Quickborn usw. nach Hamburg und abends zurück das eigentliche Problem dar. Viel notwendiger wäre es, eine passende Ortsumgehung für Norderstedt zu errichten. Wir persönlich haben noch nie auf der Berliner Allee im Stau gestanden. Wenn dort der Verkehr sehr zäh wird, liegt dies ausschließlich an den wenig intelligent geschalteten Ampeln dort. Weiterhin wird unterstellt, dass die Stettiner Str. dem Verkehrsaufkommen in Richtung Herold Center nicht gewachsen sei. Dies können wir nur dementieren. Auch hier ist uns zu keiner Zeit eine stauartige Situation aufgefallen.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Für den hier angesprochenen Bereich wird zukünftig, auch ohne Durchführung des Vorhabens, eine allgemeine Zunahme der Verkehrsbelastung erwartet. Eine leistungsfähige Anbindung des Herold Center ist vor diesem Hintergrund im vorhandenen Straßennetz nicht gegeben.</p> <p>Bezüglich der angesprochenen Ortsumgehung Garstedt ist festzustellen, dass am 15.07.2008 i.V.m. geänderten kommunalpolitischen Mehrheitsverhältnissen der Beschluss der Stadtvertretung zur Aufhebung der im FNP 2020 dargestellten Umgehung Garstedt und des Autobahnanschlusses erging.</p> <p>Die Entscheidung für die Herstellung einer wie auch immer gestalteten Ortsumgehung Garstedt und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit nur politisch herbeigeführt werden.</p>			X	
20.4			<p>Im Grunde ist es ja zu begrüßen, dass z. B. die lediglich als Hundewiese genutzte Freifläche zwischen den Straßen Kohfurth und Am Knick mit modernen und dringend benötigten Wohnraum bebaut werden soll. Dass diese wertvollen Flächen jedoch sofort wieder von einer stark befahrenen Straße (verlängerte Berliner Allee) entwertet werden soll, können wir nicht nachvollziehen und sprechen uns gegen diesen Bebauungsplan in der jetzigen Version aus.</p>	<p>Wird aus o.g. Gründen nicht berücksichtigt.</p>			X	
21.	22850 Norderstedt	Immissions-schutz	<p>a) Durch die geplanten Baumaßnahmen werden wir zukünftig einer hohen Lärmbelästigung durch</p>	<p>Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung</p>				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		(Lärm) Umbau Buschweg	stärkeren Verkehr ausgesetzt sein. Sind irgendwelche Maßnahmen geplant, uns davor zu schützen? b) Ich bin regelmäßig Besucherin der Paul-Gerhard-Kirche. Bisher kann ich per Auto über Kohfurth, Buschweg und dann Altes Buckhörner Moor zur Kirche fahren. Zukünftig sieht mein Weg sehr viel weiter aus – oder irre ich mich?!	Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen. Nach den Untersuchungen ergeben sich für eine Reihe von Gebäuden Rechtsansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge dem Grunde nach. Das bedeutet, dass hier eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird, auf die mit passiven Schutzmaßnahmen an den Gebäuden reagiert werden muss. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln. Es ist richtig, dass durch die Umwandlung des Buschwegs in eine autofreie Fuß- und Radwegeachse die Anbindung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus Richtung Kohfurth / Berliner Allee an die nördlich des Garstedter Dreiecks gelegenen Siedlungsgebiete zukünftig über die verlängerte Berliner Allee und den Friedrichsgaber Weg sowie im Weiteren über den Buchenweg erfolgen wird. Diese jedoch verhältnismäßig geringfügige Verlängerung der Fahrstrecke erscheint angesichts des immensen Zugewinns an Qualität im Umweltverbund hinnehmbar. Nicht nur das Garstedter Dreieck sondern auch die südlich und westlich angrenzenden Quartiere profitieren von dieser schnellen und insbesondere störungsfreien Wegeverbindung über den Buschweg, auch an das bestehende ÖPNV-System. Damit könnte im Rahmen der weiteren Planungsschritte im Garstedter Dreieck ein autoarmes Wohnen (in direkter Nähe zur U-Bahn-Haltestelle Richtweg) gefördert werden.				
22.	22850 Norderstedt	Lebensqualität	Als Bewohner des Hauses „Am Knick“ und Mitglied der Wohnungsgenossenschaft BVE sind wir insbesondere vom vorgesehenen Kreisverkehr unmittelbar betroffen. Dieser Kreisverkehr würde sich direkt unterhalb unseres Balkons befinden und unsere Wohnqualität durch die Befahrung von vorhergesagten 14.000 Kraftfahrzeugen erheblich beeinträchtigen. Natürlich ist uns bewusst, dass im Zuge der Stadterweiterung Norderstedts Flächen neu bebaut und infrastrukturell erschlossen werden müssen.	Wird nicht berücksichtigt. Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen. Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen,			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Umgehung Garstedt	<p>Durch die zentrale Lage bietet sich das Garstedter Dreieck auch dafür an. In anderen Städten werden neue Stadteile von vornherein verkehrsberuhigt oder sogar autofrei angelegt. Daher ist keinesfalls zu verstehen, das mitten durch das Neubaugebiet Garstedter Dreieck hindurch und an unserem Balkon vorbei eine Hauptverkehrsstraße entstehen soll, die den zweifellos stark befahrenen Friedrichsgaber Weg entlastet. Mit dieser neuen Verkehrsführung würden der neue Stadtteil und die angrenzenden Bereiche enorm an Lebensqualität und Wert verlieren.</p> <p>Wie wir der Presse entnehmen konnten, wurden von der Stadt Norderstedt keine Alternativpläne wie z. B. eine Westumgehung zur Entlastung des Friedrichsgaber Wegs diskutiert. Wir fordern Sie auf, solche Alternativen zu entwickeln und den von uns kritisierten Plänen gegenüberzustellen.</p>	<p>werden durch einen weitgehenden Erhalt umfänglich berücksichtigt. Im Zuge der Erschließung der Neubauf Flächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.</p> <p>Gemäß aktueller politischer Beschlusslage (Beschluss der Stadtvertretung vom 15.07.2008) ist keine wie auch immer gestaltete Ortsumgehung Gartstedt gewollt. Die Entscheidung für die Entwicklung bzw. Herstellung einer solchen und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit auch nur politisch herbeigeführt werden.</p> <p>Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz über eine vergleichsweise kurze Trassenführung. Sie vermeidet unnötige Umwegfahrten für den innerörtlichen Ziel- und Quellverkehr und bietet somit auch eine schnelle Erreichbarkeit im Einsatz- bzw. Katastrophenfall. Die Verlängerung der Berliner Allee trägt zu der Entwicklung eines robusten gesamtstädtischen Verkehrsnetzes bei, dass damit auch eine Entlastung des unabhängig von der Entwicklung des Garstedter Dreiecks stark belasteten Friedrichsgaber Wegs bewirkt.</p>				
23.	22850 Norderstedt	Alternative Erschließung über Stettiner Straße	<p>Wir möchten hiermit Einspruch gegen die geplante Verlängerung der Berliner Allee in der jetzigen Form einlegen.</p> <p>Die geplante Alternativroute für den Verkehr des Friedrichsgaber Wegs mitten durch ein Wohngebiet mit einem Kreisverkehr direkt vor unserer Wohnung senkt drastisch unsere Lebensqualität.</p> <p>Unser Vorschlag ist es die Stettiner Str. für die Entlastung des Friedrichsgaber Wegs zu nutzen. Dies ist bereits ein Gewerbegebiet, wo eine zusätzliche Lärmbelastung nicht stören würde und es ist eine bereits vorhandene wenig befahrene Straße.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurth ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p>				
24.	22850 Norderstedt	Lebensqualität	Wir wären direkt betroffen von dem Bau einer stark befahrenen Durchgangsstraße mit Kreisverkehr Kohfurth/Am Knick direkt an den BVE-Häusern Am Knick vorbei, in das geplante Neubaugebiet als gedachte Verbindung Berliner Allee (Herold-Center) – Friedrichsgaber Weg. Die Lärm- und Abgasbelastung für uns Anwohner wäre doch extrem und widerspricht stark unserem Wunsch nach *Wohnen im Grünen* und in möglicher Ruhe in Norderstedt.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen.</p> <p>Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen, werden durch einen weitgehenden Erhalt umfänglich berücksichtigt, womit auch dem Leitbild „Stadt im Grünen“ Rechnung getragen wird. Im Zuge der Erschließung der Neubaufächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	<p>Die Stettiner Str. als Durchgangsstraße von der Berliner Allee aus zum Friedrichsgaber Weg und zurück, wäre eine Alternative, die weniger Anwohner mit Straßenverkehr belasten würde, da viel Klein-Industrie dort ansässig ist und die Ampel an der Kreuzung zum Friedrichsgaber Weg bereits installiert wurde.</p> <p>Wir hoffen auf eine Änderung des Bebauungsplanes in unserem Sinne, damit weiterhin die versprochene Wohnqualität in Norderstedt erhalten bleibt und auch Neu-Norderstedter hier gerne zuziehen und wohnen bei guter Lebensqualität.</p>	<p>Folgende Gründe sprechen gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p>				
25.	22850 Norderstedt	Lebensqualität/Immissionsschutz (Lärm)	Wir sehen es als nicht sinnvoll an, durch ein Neubaugebiet diese Straßenführung zu bauen. Ebenso sehen wir die höhere Emissions- und Lärmbelastigung für uns und sind damit nicht einverstanden. Die Wohnqualität leidet immens, wenn diese Baumaßnahmen durchgeführt werden.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen.</p> <p>Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen, werden durch einen weitgehenden Erhalt umfänglich berücksichtigt, womit auch dem Leitbild „Stadt im</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Umgehung Garstedt	Es gibt Vorschläge, die eine andere Straßenführung planen und weit sinnvoller erscheint. Wir befürworten den Vorschlag einer westlichen Umgehungsstraße parallel zum Friedrichsgaber Weg mit Querverbindung über den Buchenweg zur Ulzburger Straße.	<p>Grünen“ Rechnung getragen wird. Im Zuge der Erschließung der Neubaulflächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet. Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das innerörtliche Straßennetz. Die zukünftigen Immissionsbelastungen der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude wurden gutachterlich untersucht und die Ergebnisse in den Bebauungsplan eingestellt. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.</p> <p>Die hier angesprochene sog. Kleine Umgehung Garstedt basiert u.a. auf einer Anbindung des innerörtlichen Netzes über die Stettiner Straße. Diese ist jedoch, insbesondere aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten, für den prognostizierten Verkehr nicht leistungsfähig herzustellen.</p> <p>Zudem ist aus den aktuellen Berechnungen der Verkehrsmengenverteilung auf der verlängerten Berliner Allee ohne die im FNP 2020 dargestellte Umgehung Garstedt und Autobahnanbindung im Vergleich zu den Berechnungen mit diesen Planungen ein verhältnismäßig geringer Verlagerungseffekt von (nur) 2 – 3.000 Kfz/Tag abzuleiten. Dies legt den Schluss nahe, dass es sich bei den prognostizierten Verkehren für die neu hergestellte Nord-Süd-Verbindung überwiegend um innerörtliche Ziel- und Quellverkehre handelt. Diese könnten also nicht auf eine wie auch immer gestaltete Umgehung Garstedts verlagert werden. Dies belegt auch das aktuell vorgelegte Gutachten „Verkehrskonzept Garstedt“, Büro Poyry, März 2011.</p> <p>Im Übrigen ist gem. aktueller politischer Beschlusslage (Beschluss der Stadtvertretung vom 15.07.2008) keine wie auch immer gestaltete Ortsumgehung Gartstedt gewollt. Die Entscheidung für die Entwicklung bzw. Herstellung einer solchen</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit auch nur politisch herbeigeführt werden.				
26.	22850 Norderstedt	Immissionschutz (Lärm)	<p>Wir sind hierher in eine altengerechte Wohnung (barrierefrei) gezogen, um möglichst ruhig und ohne Gestank unseren Lebensabend zu verbringen. Da dies wohl bei einer Frequentierung von voraussichtlich ca. 33.000 Fahrzeugen täglich – direkt vor unserer Tür – nicht möglich ist, erheben wir hiermit Einspruch gegen die geplante Straße.</p> <p>Einen Vorgeschmack bezüglich Lärms und Emissionen hatten wir bereits in diesem Jahr, als der Verkehr des Friedrichsgaber Wegs beim Ausbau der Kreuzung Stettiner Str. und Friedrichsgaber Weg vorgenommen wurde. Das war jedoch eine einzusehende, absehbare Maßnahme, weit ab von unserer Wohnung und dennoch äußerst belastend. Eine Unterhaltung und Sitzen auf der Terrasse war bei dem Lärm nicht mehr möglich.</p> <p>Sie sollten sich besonders bei westlichen Winden, und dies ist die Hauptwindrichtung, selbst ein Bild davon machen. Dann hören sie sogar noch das Rauschen der Autobahn.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Zunächst ist festzustellen, dass entgegen der hier getroffenen Aussagen die zukünftige Verkehrsbelastung gem. der Prognose bis zum Jahr 2020 im Bereich der verlängerten Berliner Allee bei 14 – 15.000 Kfz/Tag liegen wird.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen.</p> <p>Nach den Untersuchungen ergeben sich für eine Reihe von Gebäuden Rechtsansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge dem Grunde nach. Das bedeutet, dass hier eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird, auf die mit passiven Schutzmaßnahmen an den Gebäuden reagiert werden muss. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.</p>			X	
27.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
28.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
29.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
30.	22850 Norderstedt	Immissionschutz (Lärm)	<p>Siehe Punkt 20.</p> <p>&</p> <p>Wir als junge Familie (9 Monate alte Tochter) waren sehr froh, letztes Jahr ein Neubaugebiet zentral und ruhig gelegen in Garstedt zu finden.</p> <p>Anfang dieses Jahres sind wir hier eingezogen und fühlen uns sehr wohl hier in dieser Umgebung. Nun ist es geplant, dieses Neubaugebiet durch eine Hauptverkehrsstraße zu erweitern und somit die Lebensqualität und Ruhe direkt vor unserer Haustür stark zu minimieren.</p> <p>Vor Einzug war uns bereits vom Bau des Garstedter Dreiecks mit div. Wohnungen und bekannt, jedoch</p>	<p>Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.</p> <p>Im Übrigen sei festgestellt, dass die Verlängerung der Berliner Allee bereits im Verfahren zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 154, 2. Änderung (Bauvorhaben BVE) thematisiert wurde.</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>nicht vom Bau einer Hauptverkehrsstraße mit großem Kreisel direkt vor unserem Balkon durch ein Neubaugebiet.</p> <p>Hätte der Bau dieser Hauptverkehrsstraße bereits begonnen, hätten wir uns mit unseren kleinen Tochter sicherlich nicht für diese sonst schönen Wohnungen in Garstedt entschieden.</p> <p>Aus unserer Sicht ist das Verkehrsaufkommen in Richtung Herold Center nicht so groß, dass es einer Verlängerung der Berliner Allee mit Anschluss an den Friedrichsgaber Weg bedarf.</p> <p>Wir sprechen uns gegen diesen Bebauungsplan in der aktuellen Version aus und würden eine Änderung dessen sehr begrüßen.</p> <p>Eine Stellungnahme Ihrerseits erwarten wir hierzu.</p>					
31.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
32.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
33.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
34.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
35.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
36.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
37.	22850 Norderstedt	Lebensqualität/Immissionsschutz (Lärm)	<p>Mitte Dezember 2010 teilte uns der BVE mit, dass die Stadt Norderstedt die Absicht habe, direkt vor unserem Wohnquartier eine Durchgangsstraße zu bauen, um die verkehrstechnische Anbindung des Herold Centers zu verbessern. Als wir im Juli 2009 den Mietvertrag unterzeichneten, existierte – soweit wir wissen – der Bauplan Nr. 280 in seiner jetzigen Form noch gar nicht. Um es noch deutlicher zu sagen: Hätten wir vor dem Bau einer Durchgangsstraße Kenntnis gehabt, wären wir auf gar keinen Fall hier eingezogen.</p> <p>Was uns veranlasste, Hamburg zu verlassen und nach Norderstedt zu ziehen, war die Aussicht, weniger Lärm ertragen zu müssen. In einem Informationsschreiben des BVE hieß es, dass die „zentrale Lage“ unserer Wohnung nicht bedeute, dass wir auf ein Leben im Grünen und auf Ruhe verzichten müssten. Ausdrücklich wurde darauf verwiesen, dass die Wohnung „abseits des großen Trubels“ liege. Für uns war dies der entscheidende Beweggrund,</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Verlängerung der Berliner Allee ist bereits im Verfahren zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 154, 2. Änderung (Bauvorhaben BVE) thematisiert worden und hat ihren Niederschlag in dessen Begründung (Umweltbericht) gefunden. Somit bestand schon zu diesem Zeitpunkt allgemein Kenntnis über Errichtung einer Verkehrsstraße im unmittelbaren Einflussbereich der Westfassaden des hier angesprochenen Wohngebäudes.</p> <p>Weiterhin ist festzustellen, dass entgegen der hier getroffenen Aussagen die zukünftige Verkehrsbelastung gem. der Prognose bis zum Jahr 2020 im Bereich der verlängerten Berliner Allee bei 14 – 15.000 Kfz/Tag liegen wird.</p> <p>Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Immissionschutz (Luftschadstoffe)	<p>unseren Wohnsitz nach Norderstedt zu verlegen. Die Stadt Norderstedt gibt sich bürgernah und darf sich deshalb nach unserer Auffassung auch nicht unseren Argumenten gegen den Bau der Durchgangsstraße verschließen. Es macht gar keinen Sinn, erst neue Wohngebiete zu erschließen und diese dann durch den Bau einer Durchgangsstraße in ihrer Qualität erheblich herabzusetzen. Bei einer „Verkehrsbelastung von bis zu 33.000 PKW pro Tag“ – so steht es in dem gerade bei uns eingegangenen Schreiben des BVE – müssten wir einen stark erhöhten Lärmpegel in Kauf nehmen, was wir angesichts der Tatsache, dass wir bereits jetzt den U-Bahn-Verkehr in unserer unmittelbaren Nähe ertragen müssen, kategorisch ablehnen.</p> <p>Noch schlimmer wäre die erhöhte Schadstoffbelastung. Auspuffgase stinken nicht nur, sondern sie gefährden – wie Sie wissen – auch die Gesundheit, denn sie erhöhen das Krebsrisiko und greifen die empfindlichen Atemwege an, insbesondere die der Kinder. Unser Balkon liegt so, dass wir direkt auf die Straße, die geplant ist, blicken. Ein längeres Verweilen auf dem Balkon käme nach Umsetzung des Bauvorhabens nicht mehr infrage, weil der Lärm zu groß wäre. Unsere Wohnqualität würde dadurch vermindert. Es wird sich zeigen, ob es dann noch möglich ist, nachts die Fenster zu öffnen. Wir blicken sehr skeptisch in die Zukunft und überlegen uns, nach dem Bau der Durchgangsstraße wieder nach Hamburg zurückzuziehen.</p> <p>Wäre es nicht sinnvoll, ein anderes Verkehrskonzept</p>	<p>Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen.</p> <p>Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen, werden durch einen weitgehenden Erhalt umfänglich berücksichtigt, womit auch dem Leitbild „Stadt im Grünen“ Rechnung getragen wird. Im Zuge der Erschließung der Neubauflächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet. Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das innerörtliche Straßennetz. Die zukünftigen Immissionsbelastungen der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (auch außerhalb des Plangebiets) wurden gutachterlich untersucht und die Ergebnisse in den Bebauungsplan eingestellt. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.</p> <p>Das im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan 2020 (SUP) erstellte Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts vom 20. März 2007 (Fa. METCON) weist im Einwirkungsbereich des Plangebiets keinen kritischen Straßenabschnitt aus, an dem jetzt oder in Zukunft ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte der 22. BImSchV zu erwarten wären.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen eine innerörtliche</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	<p>zu entwickeln, das die Interessen der Bewohner der Straße Am Knick berücksichtigt? Könnte man nicht die Stettiner Str. in der in erster Linie Industrie angesiedelt ist, so umbauen, dass sie den Verkehr der Berliner Allee aufnimmt?</p> <p>Hiermit erheben wir offiziell Einspruch gegen das Bauvorhaben Nr. 280 in seiner jetzigen Form.</p>	<p>Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p>				
38.	22850 Norderstedt	Immissionschutz (Lärm)	<p>Die Verlängerung Berliner Allee mit Anbindung an den Friedrichsgaber Weg würde zu massiven Lärm- und Abgasbelästigungen für unser erst im Februar 2010 fertiggestelltes Wohngebiet führen. Die „neue“ Berliner Allee würde dann zu einer Durchgangsstraße werden, wenn die direkte Anbindung an den Friedrichsgaber Weg erfolgt. Die Entscheidung, in dieses Gebiet zu ziehen, hätte ich bei Kenntnis der jetzigen Planungen sicherlich nicht getroffen, weil ruhiges und sauberes Wohnen für mich einen hohen Stellenwert bei der Lebensqualität haben.</p> <p>Ich plädiere deshalb dafür, das Garstedter Dreieck lediglich mit einer Anliegerstraße zu planen – ohne Durchgangsverkehr. Hinsichtlich der</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Verlängerung der Berliner Allee bereits im Verfahren zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 154, 2. Änderung (Bauvorhaben BVE) thematisiert wurde.</p> <p>Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen.</p> <p>Nach den Untersuchungen ergeben sich für eine Reihe von Gebäuden Rechtsansprüche auf Maßnahmen der Lärmvorsorge dem Grunde nach.</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		<p>Immissionschutz (Luftschadstoffe)</p> <p>Lärmminde- rungspla- nung</p>	<p>Lärmbelästigungen verweise ich auf das Lärmvorsorgegutachten des Ing. Büros Roland Anhaus vom 12.10.2010.</p> <p>Im Übrigen vermisse ich Untersuchungen zu den Abgasbelastungen für die jetzigen Bewohner der betroffenen Gebiete.</p> <p>Ob es 33.000 oder „nur“ 14.000 Pkw pro Tag sind, die die „neue“ Berliner Allee in beide Richtungen befahren werden, wird man heute noch nicht sagen können. Jedenfalls werden es im Vergleich zu heute täglich tausende von Fahrzeugen sein, die Abgase produzieren und die jetzige Wohnqualität erheblich beeinträchtigen.</p> <p>Der derzeitige Bebauungsplan wäre ein Verstoß gegen den Lärmminde-rungsplan, den die Stadt Norderstedt in vorbildlicher Weise aufgestellt hat. Die jetzige Planung würde zu neuen Lärmkonflikten führen, die man doch gerade vermeiden möchte. Die Stadt Norderstedt sollte ihrem Motto folgen und ... „eine Idee voraus“ sein.</p>	<p>Das bedeutet, dass hier eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte prognostiziert wird, auf die mit passiven Schutzmaßnahmen an den Gebäuden reagiert werden muss. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.</p> <p>Wie in der Begründung zum B280 unter Kap. 4.4.1 aufgeführt, weist das im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan 2020 (SUP) erstellte Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts vom 20. März 2007 (Fa. METCON) im Einwirkungsbereich des Plangebiets keinen kritischen Straßenabschnitt aus, an dem jetzt oder in Zukunft ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte der 22. BImSchV zu erwarten wären.</p> <p>Der aktuellen Verkehrsprognose für das Jahr 2020 ist zu entnehmen, dass die zukünftige Verkehrsbelastung im Bereich der verlängerten Berliner Allee bei 14 – 15.000 Kfz/Tag liegen wird.</p> <p>Der im Sommer 2008 beschlossene Lärmaktionsplan (LAP) basiert auf den zuvor gefassten politischen Beschlüssen zum Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplan. Der Planungshorizont des LAP bezieht sich dabei auf das Jahr 2013, bis zudem auch die Verlängerung der Berliner Allee nach Norden und die Entwicklung neuer Siedlungsgebiete (u.a. Garstedter Dreieck) erwartet wurde. Die Planungen zum B280 sind somit schon immer Bestandteil der Lärmminde-rungsplanung gewesen.</p> <p>Angesichts der hohen Lärmbelastung im Stadtgebiet und in Übereinstimmung mit der Umgebungslärmrichtlinie sind die Ziele des LAPs durch geeignete Maßnahmen nach und nach zu erreichen. Die Stadt Norderstedt befindet sich in der Umsetzungsphase.</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				Die Entscheidung für die Herstellung einer wie auch immer gestalteten Ortsumgehung Garstedt und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit nur politisch herbeigeführt werden.				
40.	22850 Norderstedt		Siehe Carola und Stephan Friehold	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.				
41.	22850 Norderstedt	Ausbau Kohfurth/Am Knick	Wir halten es nicht für sinnvoll, dass die Stadt Norderstedt direkt vor der Wohnanlage Am Knick 2 und 2 a eine Hauptverkehrsstr. (Verlängerung der Berliner Allee) plant, zumal ja auch ein weiteres neues Wohngebiet geschaffen werden soll. Die Straße würde dann direkt durch das Wohngebiet führen. Wir beziehen uns dieserhalb auf die beigefügte Stellungnahme der Eheleute Korth vom 22.12.2010 und schließen uns dieser an.	Die Bedenken werden nicht geteilt. An der Verkehrsführung gem. B280 mit der Schaffung einer leistungsfähigen Anbindung an das innerörtliche Straßennetz, wird festgehalten. Im Übrigen siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20, auf die in Stellungnahme Nr. 28 verwiesen wird.			X	
42.	22850 Norderstedt	Lebensqualität/Immissionsschutz (Lärm)	Ich finde es sehr fraglich, ob es Sinn macht, ein neues Wohngebiet zu planen und gleichzeitig die Lebensqualität dermaßen zu minimieren, in dem man eine Hauptverkehrsader mitten hindurch plant. Dies geschieht genau vor den Haustüren Kohfurth und Am Knick. Es ist mir natürlich bewusst, dass im Zuge der Stadtentwicklung neue Flächen bebaut werden müssen, aber doch nicht durch ein neu entstehendes Wohngebiet. Im Vergleich zu Hamburg, wo man derzeit dabei ist, Wohngebiete zu beruhigen, geschieht hier in Norderstedt genau das Gegenteil. Gemäß dem Plan 280 ist geplant, 14.000 und mehr Autos täglich durch das Garstedter Dreieck West zu leiten.	Die Bedenken werden nicht geteilt. Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen. Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen, werden durch einen weitgehenden Erhalt umfänglich berücksichtigt, womit auch dem Leitbild „Stadt im Grünen“ Rechnung getragen wird. Im Zuge der Erschließung der Neubauflächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet. Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das innerörtliche Straßennetz. Die zukünftigen Immissionsbelastungen der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (auch außerhalb des Plangebiets) wurden gutachterlich untersucht und die Ergebnisse in den Bebauungsplan eingestellt. Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Umgehung Garstedt	<p>Aus meiner Sicht ist das Verkehrsaufkommen in Richtung Herold Center nicht so bedenklich, dass es einer Verlängerung der Berliner Allee mit Anschluss an den Friedrichsgaber Weg bedarf. Vielmehr stellt der tägliche Verkehr aus Norderstedt, Quickborn usw. nach Hamburg und abends zurück das eigentliche Problem dar. Viel notwendiger wäre es, hierfür eine passende Ortsumgehung für Norderstedt zu errichten. Die von Ihnen erwähnte notwendige Entlastung der Stettiner Str. in Richtung Herold Center kann ich nicht nachvollziehen, da ich noch nie in die oder die entgegengesetzte Richtung im Stau gestanden habe, oder einen Stau beobachtet habe.</p> <p>Der zähe Verkehr könnte mit anders geschalteten Ampelzeiten entzerrt werden.</p> <p>Insgesamt begrüße ich es, dass die z. B. nur als Hundewiese genutzte Freifläche zwischen den Straßen Kohfurth und Am Knick mit modernen und dringend benötigten Wohnraum bebaut werden soll. Dass diese wertvolle Fläche dann jedoch sofort wieder von einer stark befahrenen Straße (verlängerte Berliner Allee) entwertet werden soll, kann ich nicht nachvollziehen und spreche mich gegen diesen Bebauungsplan in der jetzigen Version aus.</p>	<p>Für den hier angesprochenen Bereich wird zukünftig, auch ohne Durchführung des Vorhabens, eine allgemeine Zunahme der Verkehrsbelastung erwartet. Eine leistungsfähige Anbindung des Herold Center ist vor diesem Hintergrund im vorhandenen Straßennetz nicht gegeben, da die notwendigen Flächenverfügbarkeiten im Bereich Stettiner Straße und Kohfurth nicht gegeben sind.</p> <p>Bezüglich der angesprochenen Ortsumgehung Garstedt ist festzustellen, dass am 15.07.2008 i.V.m. geänderten kommunalpolitischen Mehrheitsverhältnissen der Beschluss der Stadtvertretung zur Aufhebung der im FNP 2020 dargestellten Umgehung Garstedt und des Autobahnanschlusses erging.</p> <p>Die Entscheidung für die Herstellung einer wie auch immer gestalteten Ortsumgehung Garstedt und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit nur politisch herbeigeführt werden.</p>				
43.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
44.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
45.	22850 Norderstedt	Lebensqualität/Immissionsschutz (Lärm + Luftschadstoffe)	<p>Hiermit legen wir gegen den vorliegenden aktuellen B-Plan 280 <u>EINSPRUCH</u> ein.</p> <p><u>Begründung:</u> In einem ausschließlich zu Wohnzwecken ausgewiesenen, reinen Wohngebiet (Neubaugebiet) im Grünen, ist die Planung einer Durchgangsstr. inkl. eines Kreisels in Höhe Kohfurth/Am Knick in gar keiner Weise hinnehmbar. Als Norderstedter Neubürger wundern wir uns sehr über Ihre Werbung „Norderstedt die Stadt im Grünen“.</p> <p>Nach der heutigen aktuellen Planung und der <u>Verkehrsschätzung von 33.000 PKWs pro Tag</u>, kann man nicht für Norderstedt im Grünen, sondern nur für</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen.</p> <p>Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen, werden durch einen weitgehenden Erhalt umfänglich</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p><u>Norderstedt im Grünen im Verkehrslärm, CO 2-Gestank und Dreck werben.</u> Außerdem ist mit Sicherheit auch mit gesundheitlichen Schädigungen der jetzigen und der zukünftigen Anwohner zu rechnen.</p> <p>Vögel, Kröten und sonstiges kleines Getier erfahren bei o. g. Planungen bei der Regierung größere Rücksichtnahme als bei Ihnen, Ihre Bürger (Wähler).</p>	<p>berücksichtigt, womit auch dem Leitbild „Stadt im Grünen“ Rechnung getragen wird. Im Zuge der Erschließung der Neubauflächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet. Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das innerörtliche Straßennetz. Die zukünftigen Immissionsbelastungen der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (auch außerhalb des Plangebiets) wurden gutachterlich untersucht und die Ergebnisse in den Bebauungsplan eingestellt.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.</p>				
46.	22850 Norderstedt		Gegen die im o. g. Bebauungsplan geplante Verkehrsführung, insbesondere die Verbindungsstraße zwischen den Straßen Kohfurth und Friedrichsgaber Weg legen wir Einspruch ein, da es aus unserer Sicht keine Argumente für eine Hauptverkehrsstraße durch ein neu zu erschließendes Wohngebiet gibt.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>An der Verkehrsführung gem. B280 mit der Schaffung einer leistungsfähigen Anbindung an das innerörtliche Straßennetz sowie einer den zukünftigen Verkehrsbelastungen entsprechend besseren Erschließung des Herold Centers wird festgehalten.</p>			X	
47.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
48.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
49.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
50.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
51.	22850 Norderstedt	Lebensqualität/Immissionsschutz (Lärm + Luftschadstoffe)	<p>Ich lege Einspruch gegen die Straßenverkehrspläne der Stadt Norderstedt, die Verlängerung der Berliner Allee betreffend, ein. Hintergrund hierfür ist die durch diese Pläne, die einen Kreisel genau vor unserer Wohnanlage beinhalten, unzumutbare und nicht akzeptable Verkehrsausdehnung, die zu einer hohen Lärm- und Abgasbelastung führen wird.</p> <p>Wir sind gerade erst vor einem Jahr nach Norderstedt, Am Knick, gezogen, um in einer grünen und ruhigen Umgebung leben zu können und werden nun, einige Monate später, bereits mit solch tiefgreifenden</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen.</p> <p>Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen,</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	<p>Baumaßnahmen konfrontiert, die zu einer bedeutenden Minderung der Lebensqualität führen werden und durch die wir uns ggf. gezwungen werden sehen, uns in Hamburg nach einer adäquaten Möglichkeit umzusehen, die die Vorteile des Wohnens bietet, die wir vor einem Jahr in Norderstedt vorgefunden haben, die uns die Stadt Norderstedt jedoch künftig nicht mehr bieten kann, wenn es zur Durchführung der genannten Pläne kommen wird.</p> <p>Aus zuverlässiger Quelle ist uns bekannt, dass Ihnen bereits diverse Vorschläge unterbreitet wurden, um Alternativen zu überdenken und zu finden. So finden wir den Vorschlag, die Stettiner Str. als Entlastungsmöglichkeit zu nutzen, bedeutend angemessener, da allein in dieser Straße diverse Unternehmen sitzen, wohingegen die Ausdehnung der Berliner Allee über Kohfurth und direkt in Berührung zum Am Knick das Antasten eines ausnahmslosen Wohngebietes bedeutet. Soweit uns bekannt ist, wurden bislang keine der vorgestellten Ideen aufgegriffen, so dass wir Sie auffordern, diese selbstverständlich in Ihre Überlegungen einzubeziehen und den Vorschlag, eine verkehrsrühige ausnahmslose Wohngegend von täglich 33.000 Fahrzeugen konfrontieren zu lassen, als nicht akzeptable Lösung anzusehen.</p>	<p>werden durch einen weitgehenden Erhalt umfänglich berücksichtigt. Im Zuge der Erschließung der Neubauflächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet. Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das innerörtliche Straßennetz. Die zukünftigen Immissionsbelastungen der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (auch außerhalb des Plangebiets) wurden gutachterlich untersucht und die Ergebnisse in den Bebauungsplan eingestellt.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen eine alternative innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				zur Verfügung gestellt werden. Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden. Im Übrigen ist festzustellen, dass entgegen der hier getroffenen Aussagen die zukünftige Verkehrsbelastung gem. der Prognose bis zum Jahr 2020 im Bereich der verlängerten Berliner Allee bei 14 – 15.000 Kfz/Tag liegen wird.				
52.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 51.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 51.			X	
53.	22850 Norderstedt	Lebensqualität	Wir legen Einspruch gegen den geplanten Ausbau der „Berliner Allee“ in nördlicher Richtung ein. Der Ausbau der „Berliner Allee“ zur Erschließung des geplanten „Garstedt Dreiecks“ und die anschließende Nutzung als Zubringer für das Herold Center ist aus unserer Sicht nicht hinnehmbar. Die Wohnkultur würde sich hier in der Straße „Am Knick“ erheblich verschlechtern. Diese Wohnung wurde angemietet, mit dem Wissen, dass in dem Bereich „Garstedter Dreieck“ eine gemischte Wohnbebauung stattfinden wird. Dies ließ uns - natürlich - darauf schließen, dass ausschließlich Straßen gebaut werden, die für die Zubringung der Anlieger dienen. Deshalb ist es sehr schwer nachzuvollziehen, dass jetzt eine (ich nenne es mal so) Hauptstraße hier vor unserer Wohnung/ Terrasse gebaut werden soll.	Wird nicht berücksichtigt. Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen. Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen, werden durch einen weitgehenden Erhalt umfänglich berücksichtigt. Im Zuge der Erschließung der Neubauf Flächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet. Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das innerörtliche Straßennetz. Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.			X	
54.	22850 Norderstedt	Immissionschutz (Lärm + Luftschadstoffe)	Hiermit möchte ich gegen Ihre Verlängerung der Berliner Allee mit dem Straßenverkehrskreislauf Einspruch erheben. Wir Anwohner sind an den Knick gezogen, weil wir nicht an einer viel befahrenen Straße wohnen wollten. Der Trend ist doch heute verkehrsberuhigt zu wohnen und nicht an einer Straße, die eine Verkehrsbelastung von 33.000 Pkw pro Tag haben soll. Dieses ist mit viel Lärm und	Wird nicht berücksichtigt. Zunächst ist festzustellen, dass entgegen der hier getroffenen Aussagen die zukünftige Verkehrsbelastung gem. der Prognose bis zum Jahr 2020 im Bereich der verlängerten Berliner Allee bei 14 – 15.000 Kfz/Tag liegen wird. An der Verkehrsführung gem. B280 mit der Schaffung			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>Gestank verbunden und außerdem ist es auch noch gesundheitsschädlich. Wer so etwas plant, hat noch nie an einer viel befahrenen Straße gewohnt. Es ist frustrierend, wenn sie im Sommer den Balkon verlassen müssen, weil die Autoabgase nicht mehr zu ertragen sind. Die Stadt Norderstedt sollte die Einwände der Bürger nicht so einfach vom Tisch fegen, sonst schauen wir mal ob der Wachtelkönig oder seltene Gräser zu finden sind. Es wäre ja auch noch Norderstedt 21 möglich!</p>	<p>einer leistungsfähigen Anbindung an das innerörtliche Straßennetz und Erschließung des Herold Center wird festgehalten. Zur qualitätsgerechten Ableitung der gem. der Prognose bis zum Jahr 2020 entstehenden Verkehrsbelastung ist eine neue innerörtliche Verkehrsverbindung erforderlich, da die Leistungsfähigkeit im vorhandenen Straßennetz nicht gegeben ist.</p> <p>Eine Verkehrserhöhung außerhalb einer Neubaustrecke ist nach bisheriger Rechtsprechung grundsätzlich hinzunehmen. Hier greift ggf. eine Lärmsanierung bzw. ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz/-entschädigung bei der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen.</p> <p>Das im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan 2020 (SUP) erstellte Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts vom 20. März 2007 (Fa. METCON) weist im Einwirkungsbereich des Plangebiets keinen kritischen Straßenabschnitt aus, an dem jetzt oder in Zukunft ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte der 22. BImSchV zu erwarten wären.</p>				
55.	22850 Norderstedt	Kreisverkehr Kohfurth	<p>Als Anfang 2010 neu zugezogene Bürger nach Norderstedt legen wir gegen den Bau eines Kreisels direkt vor unserer Tür – Widerspruch ein.</p> <p>Wir sind von Eiderstedt gekommen und haben uns diesen Wohnort ausgesucht, weil es noch einige Grünflächen gibt. Auf keinen Fall hatten wir die Absicht an eine Hauptstraße zu ziehen. Auch ist für uns der Bau eines Kreisels an dieser Stelle nicht nachvollziehbar, da es bisher ja keine Einmündungen aus verschiedenen Richtungen gibt.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>An der Verkehrsführung gem. B280 mit der Schaffung einer leistungsfähigen Anbindung an das innerörtliche Straßennetz, wird festgehalten. Durch den Neubau der verlängerten Berliner Allee wird im Übergangsbereich zum Kohfurth die Herstellung eines Kreisverkehrs zur Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung erforderlich.</p>			X	
56.	22850 Norderstedt	Verlängerung Berliner Allee	<p>Wenn ich den Bebauungsplan 280 richtig verstehe, planen Sie, um die stark frequentierte Straße Friedrichsgaber Weg zu entlasten, eine Durchgangsstraße durch ein neues Wohngebiet, von der man aktuell von einer Verkehrsbelastung von bis zu 33.000 PKW pro Tag in beiden Richtungen ausgeht. Und wenn man den geplanten Straßenverlauf betrachtet, kann man sehr leicht</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Zunächst ist festzustellen, dass entgegen der hier getroffenen Aussagen die zukünftige Verkehrsbelastung gem. der Prognose bis zum Jahr 2020 im Bereich der verlängerten Berliner Allee bei 14 – 15.000 Kfz/Tag liegen wird.</p> <p>Mit der Durchbindung der Berliner Allee in Richtung</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		<p>Immissions- schutz (Lärm + Luftschad- stoffe)</p> <p>Leistungsfä- higkeit Kno- tenpunkte</p>	<p>erkennen, dass diese Straßenführung sehr schnell zu einer beliebten Abkürzung vom Friedrichsgaber Weg zur Langenhorner Chaussee und umgekehrt werden wird.</p> <p>Diese Planung hat für mich die Konsequenz, dass meine jetzige Wohn- und damit verbundene Lebensqualität zum größten Teil verloren geht. Denn durch den zu erwartenden Verkehrslärm und Emissionen kann ich z. B. meinen nach Südwesten offenen Balkon weder zur Erholung (Lärm) noch zum Lüften bzw. Trocknen von Bekleidungs- und Wäschestücken (Schmutz) benutzen. Von geöffneten Wohnungsfenstern ganz zu schweigen.</p> <p>Den geplanten Straßenverkehrskreisel kann ich überhaupt nicht nachvollziehen. Wieso soll für so unbedeutende Straßen wie „Kohfurth“ und „Am Knick“ in Verbindung mit einer, wie ich meine, unnötig verlängerten Berliner Allee ein Kreisel errichtet werden?</p> <p>Denn gerade dieser Kreisel, der direkt vor unserem Wohngebäude Am Knick geplant ist, wird durch das ständige Bremsen und Anfahren dieser geschätzten 33.000 Fahrzeuge pro Tag den größten Lärm und die</p>	<p>Norden soll eine leistungsfähige Anbindung des Herold Centers hergestellt werden. Die Verkehrsverbindung stellt eine wichtige Ergänzung des inneren Garstedter Verkehrsnetzes dar, wird u.a. zur Entlastung des hochbelasteten Friedrichsgaber Weges beitragen und überwiegend innerörtliche Ziel- und Quellverkehre aufnehmen.</p> <p>Etwaige Schleichverkehre in und aus Richtung Hamburg sind selbst bei Lückenschluss zur Tannenhofstraße aufgrund diverser Widerstände z.B. an den Knotenpunkten, u.a. durch eine Busvorrangschaltung, von untergeordneter Bedeutung.</p> <p>Eine Verkehrserhöhung außerhalb einer Neubaustrecke ist nach bisheriger Rechtsprechung grundsätzlich hinzunehmen. Hier greift ggf. eine Lärmsanierung bzw. ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz/-entschädigung bei der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen.</p> <p>Das im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan 2020 (SUP) erstellte Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts vom 20. März 2007 (Fa. METCON) weist im Einwirkungsbereich des Plangebiets keinen kritischen Straßenabschnitt aus, an dem jetzt oder in Zukunft ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte der 22. BImSchV zu erwarten wären.</p> <p>Im Zuge des Verfahrens zur Aufstellung des B280 wurde im Jahr 2009 eine „Verkehrsuntersuchung zur äußeren Erschließung der Entwicklungsmaßnahme Garstedter Dreieck in Norderstedt“ durch das Büro SBI Spanheimer Bornemann Großmann durchgeführt. Dabei wurden die straßenverkehrlichen Auswirkungen unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2020 bewertet. Durch den im Weiteren erstellten Vorentwurf für die Straßenplanung sowie Um-, Aus- und Neubauten von Knotenpunkten ist die Leistungsfähigkeit nachgewiesen worden. Daraus</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	<p>größte Luftverunreinigung verursachen.</p> <p>Diesen Kreisel sollten Sie vielmehr an der Einmündung der Stettiner Str. in den Friedrichsgaber Weg errichten und den Verkehr aus der Berliner Allee über die Stettiner Str. weiter leiten. Denn dann würde der Verkehr, anstatt durch ein Wohngebiet, durch ein bereits bestehendes Gewerbegebiet fließen.</p>	<p>ergab sich auch die Erforderlichkeit eines Kreisverkehrs im Übergangsbereich zum Kohfurth zur Abwicklung der zukünftigen Verkehrsbelastung.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p>				
57.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
58.	22850 Norderstedt	Verlängerung Berliner Allee	<p>Hiermit lege ich Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 280 (Garstedter Dreieck West) ein.</p> <p>Ich schlage vor: Den innerörtlichen Kern und damit speziell das Herold-Center, über die Stettiner Str. zu erschließen. Die Berliner Allee sollte nur eine</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Mit der Durchbindung der Berliner Allee in Richtung Norden soll eine leistungsfähige Anbindung des Herold Centers hergestellt werden. Die Verkehrsverbindung stellt eine wichtige Ergänzung des inneren Garstedter Verkehrsnetzes dar, wird u.a.</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Umgehung Gartstedt	<p>Anwohnerstraße ohne Durchgangsmöglichkeit sein. Somit könnte auch der Schleichverkehr Richtung Hamburg über Ochsenzoll durch das Stadtzentrum vermieden werden.</p> <p>Um langfristig den negativen Folgen der starken Frequentierung des Friedrichsgaber Wegs zu begegnen und speziell den überörtlichen Verkehr von und in Richtung Hamburg umzuleiten, würde eine Umgehungsstraße westlich parallel zum Friedrichsgaber Weg sowie die Schaffung einer Querverbindung durch die Ertüchtigung des Buchenwegs über die Ulzburger Straße bis hin zur Schleswig-Holstein-Straße befürwortet.</p>	<p>zur Entlastung des hochbelasteten Friedrichsgaber Weges beitragen und überwiegend innerörtliche Ziel- und Quellverkehre aufnehmen.</p> <p>Etwaige Schleichverkehre in und aus Richtung Hamburg sind selbst bei Lückenschluss zur Tannenhofstraße aufgrund diverser Widerstände z.B. an den Knotenpunkten, u.a. durch eine Busvorrangschaltung, von untergeordneter Bedeutung.</p> <p>Die hier angesprochene sog. Kleine Umgehung Gartstedt basiert u.a. auf einer Anbindung des innerörtlichen Netzes über die Stettiner Straße. Diese ist jedoch, insbesondere aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten, für den prognostizierten Verkehr nicht leistungsfähig herzustellen.</p> <p>Im Übrigen ist gem. aktueller politischer Beschlusslage (Beschluss der Stadtvertretung vom 15.07.2008) keine wie auch immer gestaltete Ortsumgehung Gartstedt gewollt. Die Entscheidung für die Entwicklung bzw. Herstellung einer solchen und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit auch nur politisch herbeigeführt werden.</p>				
59.	22850 Norderstedt	Lebensqualität/Immissionsschutz (Lärm + Luftschadstoffe)	<p>Hiermit möchte ich Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 280 einlegen. Durch die Verlängerung der Berliner Allee und den Bau eines Kreisels direkt vor den Wohnungen wird es zu einer erheblichen Mehrbelastung durch Verkehrslärm und Abgase kommen. Einer der Gründe weswegen ich in die Straße „Am Knick“ gezogen bin, war die ruhige und günstige Lage zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Das sollte dazu beitragen, den Autoverkehr einzuschränken und die Umwelt zu schonen. Jetzt wollen sie den Verkehr fast unter meinem Balkon längsleiten und noch dazu als Hauptstraße ausbauen, um den Friedrichsgaber Weg zu entlasten und das mitten durch ein zukünftiges Wohngebiet. Das wird die Wohnqualität nicht steigern und dazu führen, dass die Bewohner gar nicht einziehen oder wieder wegziehen. Außerdem besteht alter Baumbestand, ob der so ohne weiteres gefällt werden darf, ist fraglich. Darüber werde ich mich wohl mal mit dem Naturschutzbund unterhalten müssen. Ich wunder mich über diese Maßnahme im Zeitalter der Verkehrsberuhigung und Umgehungsstraßen.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen.</p> <p>Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen, werden durch einen weitgehenden Erhalt und entsprechende Kompensation umfänglich berücksichtigt. Im Zuge der Erschließung der Neubauf Flächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet. Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das innerörtliche Straßennetz. Die zukünftigen Immissionsbelastungen der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (auch außerhalb des</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				Plangebiets) wurden gutachterlich untersucht und die Ergebnisse in den Bebauungsplan eingestellt. Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.				
60.	22850 Norderstedt	Lebensqualität/Immissionsschutz (Lärm + Luftschadstoffe)	Hiermit möchte ich Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 280 einlegen. Durch die Verlängerung der Berliner Allee und den Bau eines Kreisels direkt vor den Wohnungen wird es zu einer erheblichen Mehrbelastung durch Verkehrslärm und Abgase kommen. Einer der Gründe weswegen ich in die Straße „Am Knick “ gezogen bin, war die ruhige und günstige Lage zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ich habe jahrelang an der Ulzburger Straße gewohnt und weiß, was es bedeutet, ab vier Uhr morgens das Fenster schließen zu müssen, weil der Lärm unerträglich wird. Jetzt wollen sie den Verkehr fast unter meinem Balkon längsleiten und noch dazu als Hauptstraße ausbauen, um den Friedrichsgaber Weg zu entlasten und das mitten durch ein zukünftiges Wohngebiet. Das wird die Wohnqualität nicht steigern und dazu führen, dass die Bewohner gar nicht einziehen oder wieder wegziehen. Außerdem besteht alter Baumbestand, ob der so ohne weiteres gefällt werden darf, ist fraglich. Darüber werde ich mich wohl mal mit dem Naturschutzbund unterhalten müssen. Ich wunder mich über diese Maßnahme im Zeitalter der Verkehrsberuhigung und Umgehungsstraßen.	Wird nicht berücksichtigt. Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext der Stadt Norderstedt gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen. Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie die wertvollen Grünstrukturen, werden durch einen weitgehenden Erhalt und entsprechende Kompensation umfänglich berücksichtigt. Im Zuge der Erschließung der Neubauflächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet. Die Verkehrsführung gem. B280 schafft eine leistungsfähige Anbindung an das innerörtliche Straßennetz. Die zukünftigen Immissionsbelastungen der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (auch außerhalb des Plangebiets) wurden gutachterlich untersucht und die Ergebnisse in den Bebauungsplan eingestellt. Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.			X	
61.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
62.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
63.	22850 Norderstedt	Immissionsschutz (Luftschadstoffe)	Unsere Wohnanlage vom BVE ist mit einer Belüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung ausgestattet. Dies bedeutet, dass ein ständiger	Die Bedenken werden nicht geteilt. Das im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan 2020 (SUP) erstellte			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			Luftaustausch mit der Außenluft stattfindet. In den Wohnungen befindet sich zwar eine Vorrichtung, mit der die Intensität der Frischluftzufuhr eingestellt werden kann. Eine komplette Abschaltung ist mit dieser Vorrichtung jedoch nicht möglich. Wenn z. B. in einem der nahegelegenen Einzelhäuser per Kamin geheizt wird, haben wir Rauchgeruch in der Wohnung. Wenn nun die geplante Hauptverkehrsstraße, die direkt an unserer Wohnanlage vorbei führt, täglich von über 10.000 Autos benutzt wird, werden die Abgase dieser Autos per Belüftungsanlage in die Wohnungen geblasen. Da dieses unserer Gesundheit schaden könnte, erheben wir Einspruch gegen den Bebauungsplan Nr. 280.	Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts vom 20. März 2007 (Fa. METCON) weist im Einwirkungsbereich des Plangebiets keinen kritischen Straßenabschnitt aus, an dem jetzt oder in Zukunft ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte der 22. BImSchV zu erwarten wären.				
64.	22850 Norderstedt	Verlängerung Berliner Allee/Umgehung Garstedt	<p>Einspruchsbegründung:</p> <p>Uns ist bewusst, dass im Speckgürtel Hamburgs, sprich Norderstedt, mehr Wohnraum geschaffen werden muss. Hiergegen ist nichts einzuwenden. Allerdings widerspricht Ihr Bebauungsplan der städtebaulichen Zukunft. Das Problem Norderstedts sind nicht die Einwohner, für die die neuen Straßen benötigt werden, sondern das Problem liegt einzig allein in dem Durchgangsverkehr von Kaltenkirchen/Quickborn/Henstedt-Ulzburg und umliegenden Ortschaften in Richtung Hamburg über die Flughafenumgehungsstraße oder in Richtung A7. Hier ist es sinnvoller, eine Ortsumgehung parallel zum Friedrichsgaber Weg zu schaffen/zu planen. Über diese Umgehung sowie die Schleswig-Holstein-Straße, sofern der Umbau der Kreuzung im Bereich Ochsenzoll endlich fertiggestellt sein wird, ließe sich ein Großteil des Verkehrs aus Norderstedt heraus halten, womit die Lebensqualität wieder steigt.</p> <p>So dramatisch wie Sie es im Bebauungsplan beschrieben haben, ist die Situation rund um die</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Mit der Durchbindung der Berliner Allee in Richtung Norden soll eine leistungsfähige Anbindung des Herold Centers hergestellt werden. Die Verkehrsverbindung stellt eine wichtige Ergänzung des inneren Garstedter Verkehrsnetzes dar, wird u.a. zur Entlastung des hochbelasteten Friedrichsgaber Weges beitragen und überwiegend innerörtliche Ziel- und Quellverkehre aufnehmen.</p> <p>Etwaige Schleichverkehre in und aus Richtung Hamburg sind selbst bei Lückenschluss zur Tannenhofstraße aufgrund diverser Widerstände z.B. an den Knotenpunkten, u.a. durch eine Busvorrangschaltung, von untergeordneter Bedeutung.</p> <p>Die hier angesprochene sog. Kleine Umgehung Garstedt basiert u.a. auf einer Anbindung des innerörtlichen Netzes über die Stettiner Straße. Diese ist jedoch, insbesondere aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten, für den prognostizierten Verkehr nicht leistungsfähig herzustellen.</p> <p>Im Übrigen ist gem. aktueller politischer Beschlusslage (Beschluss der Stadtvertretung vom 15.07.2008) keine wie auch immer gestaltete Ortsumgehung Gartstedt gewollt. Die Entscheidung für die Entwicklung bzw. Herstellung einer solchen und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit auch nur politisch herbeigeführt werden.</p> <p>Für den hier angesprochenen Bereich wird zukünftig, auch ohne Durchführung des Vorhabens, eine</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Verkehrssi- cherheit	<p>Berliner Allee am Herold Center nicht. Sie würden durch die jetzige Planung den Hauptverkehr durch ein Wohngebiet lenken, was – und da müssen Sie uns Recht geben – nicht Sinn und Zweck sein kann und darf. Ziel einer modernen, auf die Zukunft gerichtete Stadtentwicklung ist, für eine Verminderung von Emissionen und Lärm in Wohngebieten Sorge zu tragen.</p> <p>Ziel Ihrer Planung ist sicherlich Familien mit Kindern einen Umzug nach Norderstedt attraktiv zu machen. Wie wollen Sie den Familien erklären, dass direkt durch das neu zu entstehende Wohngebiet eine Hauptverkehrsader geschaffen wird und täglich mehrere 10.000 Kraftfahrzeuge gelenkt werden?</p>	<p>allgemeine Zunahme der Verkehrsbelastung erwartet. Eine leistungsfähige Anbindung des Herold Center ist vor diesem Hintergrund im vorhandenen Straßennetz nicht gegeben, da die notwendigen Flächenverfügbarkeiten im Bereich Stettiner Straße und Kohfurth nicht gegeben sind.</p> <p>Bezüglich etwaiger Gefährdungen ist festzustellen, dass Hauptverkehrsstraßen generell eine erhöhte Gefährdung für die Nutzer darstellen, sie bilden im gesamten Stadtgebiet jeweils eine Zäsur zwischen den einzelnen Wohn- und Gewerbegebieten . Zur besseren Verbindung der Gebiete und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind an sämtlichen Einmündungen der neu geplanten Hauptverkehrsstraße Querungsstellen in Form von Mittelinseln eingeplant. Dies ermöglicht dem Nutzer jeweils nur eine Fahrtrichtung zu beobachten und erhöht damit die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn ganz erheblich. Eine Garantie für die Sicherheit von Personen, die sich im öffentlichen Verkehrsraum aufhalten gibt es grundsätzlich nicht.</p>				
		Verlagerung MuKu Buschweg	<p>Ebenso stellt sich die Frage, wenn Sie das Gebiet für Familien mit Kindern attraktiv gestalten wollen, Sie das hier bereits seit Jahren existierende Jugendzentrum – wohin auch immer – versetzen. Sie nehmen Heranwachsenden die Möglichkeit, sich frei (z. B. Basketball-Platz, Fußballplatz, Grillplatz, Skateranlage) zu entwickeln. Kinder brauchen Platz. Der dort vorhandene Platz ist gerade ausreichend, um Kindern/ Heranwachsenden die Möglichkeit zu geben, nicht unbedingt mit der Spielkonsole aufwachsen zu müssen.</p> <p>Wie passt dann die Schaffung einer Attraktivität für Familien mit Kindern zur Versetzung eines Jugendzentrums?</p> <p>Wir erwarten Ihre Stellungnahme.</p>	<p>Zurzeit gibt es keine konkreten Überlegungen zur Verlegung des Jugendhauses Buschweg. Allerdings wird die Zukunft der offenen Kinder- und Jugendarbeit generell vor dem Hintergrund der Entwicklungen in der Schullandschaft überplant. Ob, und wenn ja, welche Auswirkungen das auch auf die gegenwärtigen Standorte der Jugendeinrichtungen haben wird, ist nicht absehbar.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wurde für die fragliche im Bebauungsplan befindliche Fläche eine Festsetzung getroffen, die sowohl den Bestand der vorhandenen Jugendeinrichtung sicherstellt, aber gleichzeitig auch die planungsrechtliche Möglichkeit eröffnet, andere quartiersverträgliche Nutzungsoptionen ohne ein langwierig formales Änderungsverfahren zu realisieren.</p>				
65.	22850 Norderstedt	Immissions- schutz (Lärm)	<p>Ich möchte Einspruch gegen den o. g. Bebauungsplan aus Gründen der Lärmbelästigung, die durch die neue Straßenführung entsteht, einlegen. Dadurch kommt es im großen Maße zu einer Minderung der Wohnqualität.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Im Rahmen des B280 wurden die zukünftigen Immissionsbelastungen der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude gutachterlich untersucht und die Ergebnisse in den Bebauungsplan eingestellt.</p>			X	
		Verlagerung						

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		MuKu Buschweg	Auch das Jugendfreizeitzentrum ist durch die geplante Straßenführung in negativer Hinsicht betroffen.	<p>Zurzeit gibt es keine konkreten Überlegungen zur Verlegung des Jugendhauses Buschweg. Allerdings wird die Zukunft der offenen Kinder- und Jugendarbeit generell vor dem Hintergrund der Entwicklungen in der Schullandschaft überplant. Ob, und wenn ja, welche Auswirkungen das auch auf die gegenwärtigen Standorte der Jugendeinrichtungen haben wird, ist nicht absehbar.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wurde für die fragliche im Bebauungsplan befindliche Fläche eine Festsetzung getroffen, die sowohl den Bestand der vorhandenen Jugendeinrichtung sicherstellt, aber gleichzeitig auch die planungsrechtliche Möglichkeit eröffnet, andere quartiersverträgliche Nutzungsoptionen ohne ein langwierig formales Änderungsverfahren zu realisieren.</p>				
		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	Ich schlage daher die Straßenführung über die Stettiner Str. vor.	<p>Folgende Gründe sprechen gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.				
66.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
67.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
68.	Mietergemeinschaft 22850 Norderstedt	Immissions- schutz (Lärm)	In vorbezeichneter Angelegenheit erheben wir Einspruch gegen das geplante Bauvorhaben Bebauungsplan Nr. 280 Norderstedt „Garstedter Dreieck West“ . Die hochfrequentierte Straßennutzung und die dadurch entstehende Lärm- und Emissionsbelastung sind für uns als Mieter nicht tragbar.	Wird nicht berücksichtigt. An der Verkehrsführung gem. B280 mit der Schaffung einer leistungsfähigen Anbindung an das innerörtliche Straßennetz, wird festgehalten. Eine Verkehrserhöhung außerhalb einer Neubaustrecke ist nach bisheriger Rechtsprechung grundsätzlich hinzunehmen. Hier greift ggf. eine Lärmsanierung bzw. ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz/-entschädigung bei der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen.			X	
69.	22850 Norderstedt	Immissions- schutz (Lärm)	Ich wende mich gegen die Verlängerung der Berliner Allee, da ich dadurch in meiner Ruhe erheblich gestört werde. Die Verlängerung der Berliner Allee so nahe an dem Wohngebäude ist aus meiner Sicht nicht verträglich. Ich bin in die Straße Am Knick gezogen, damit ich ruhiger wohnen kann, durch die Verlängerung der Berliner Allee ist diese Ruhe nicht mehr gegeben.	Wird nicht berücksichtigt. An der Verkehrsführung gem. B280 mit der Schaffung einer leistungsfähigen Anbindung an das innerörtliche Straßennetz, wird festgehalten. Eine Verkehrserhöhung außerhalb einer Neubaustrecke ist nach bisheriger Rechtsprechung grundsätzlich hinzunehmen. Hier greift ggf. eine Lärmsanierung bzw. ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz/-entschädigung bei der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden im Anhang zur Lärmtechnischen Untersuchung Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen.			X	
70.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 51.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 51.			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
71.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 51.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 51.			X	
72.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
73.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
74.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
75.	22850 Norderstedt		Siehe Punkt 20.	Siehe Abwägungsvorschlag zu Stellungnahme Nr. 20.			X	
76.	22850 Norderstedt	Alternative Erschließung über Stettiner Straße	Hiermit schließe ich mich den bereits bei Ihnen eingegangenen Stellungnahmen der Anwohner Am Knick an. Den Verkehr zukünftig durch ein neu geschaffenes Baugebiet zu leiten, ist ausgesprochen schädlich. Die Qualität der neu entstehenden Wohnungen und auch der bereits vorhandenen Wohnungen wird unter dem Verkehrslärm und den Emissionen erheblich zu leiden haben. Engagierte Bürger – immerhin Steuerzahler, die auch dieses Vorhaben finanziell mittragen! – haben den Alternativvorschlag unterbreitet, den innerörtlichen Kern und damit speziell das Herold Center, über die Stettiner Str. zu erschließen. Die Berliner Allee sollte nur eine Anwohnerstraße ohne Durchgangsmöglichkeit sein.	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Folgende Gründe sprechen gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:</p> <p>Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des Wegfalls Autobahnanschluss und Ortsumgehung Garstedt) aufnehmen müssen. Eine zusätzliche Verlagerung der prognostizierten Verkehre sowie Erschließungsverkehre des Garstedter Dreiecks würden zu einem hohen Flächenbedarf im Bereich des Knotenpunktes führen, der nur durch einen baulichen Eingriff in private Flächen zu realisieren wäre. Ein solcher Eingriff, insbesondere in die vorhandene Wohnbebauung an der Stettiner Straße, zur Herstellung mehrerer Einbiegefahrstreifen, ist vor dem Hintergrund der realisierbaren Alternative Durchbindung der Berliner Allee nicht tragbar und kann nicht durch eine bloße Entlastungswirkung an einer anderen Stelle des Straßennetzes begründet werden.</p> <p>Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegestrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge zur Verfügung gestellt werden.</p> <p>Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand im</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		<p>Verlängerung Berliner Allee</p> <p>Umgehung Garstedt</p> <p>Immissionschutz (Lärm)</p>	<p>Somit könnte auch der Schleichverkehr Richtung Hamburg über Ochsenzoll durch das Stadtzentrum vermieden werden.</p> <p>Um langfristig den negativen Folgen der starken Frequentierung des Friedrichsgaber Wegs zu begegnen und speziell den überörtlichen Verkehr von und in Richtung Hamburg umzuleiten, wurde eine Umgehungsstraße westlich parallel zum Friedrichsgaber Weg sowie die Schaffung einer Querverbindung durch die Ertüchtigung des Buchenwegs über die Ulzburger Straße bis hin zur Schleswig-Holstein- Straße befürwortet.</p> <p>Keine dieser Ideen wurde von den Verantwortlichen aufgegriffen!</p> <p>Auch gibt es keine Vorschläge seitens der Stadt Norderstedt, wie die Verkehrsbelastung, vor allem die Lärmemission, baulich begrenzt werden können. Dieses Vorgehen empfinden wir als inakzeptabel und legen hiermit Widerspruch ein.</p>	<p>Bereich Kohfurth müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.</p> <p>Mit der Durchbindung der Berliner Allee in Richtung Norden soll eine leistungsfähige Anbindung des Herold Centers hergestellt werden. Die Verkehrsverbindung stellt eine wichtige Ergänzung des inneren Garstedter Verkehrsnetzes dar, wird u.a. zur Entlastung des hochbelasteten Friedrichsgaber Weges beitragen und überwiegend innerörtliche Ziel- und Quellverkehre aufnehmen.</p> <p>Etwaige Schleichverkehre in und aus Richtung Hamburg sind selbst bei Lückenschluss zur Tannenhofstraße aufgrund diverser Widerstände z.B. an den Knotenpunkten, u.a. durch eine Busvorrangschaltung, von untergeordneter Bedeutung.</p> <p>Die hier angesprochene sog. Kleine Umgehung Garstedt basiert u.a. auf einer Anbindung des innerörtlichen Netzes über die Stettiner Straße. Diese ist jedoch, insbesondere aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten, für den prognostizierten Verkehr nicht leistungsfähig herzustellen.</p> <p>Im Übrigen ist gem. aktueller politischer Beschlusslage (Beschluss der Stadtvertretung vom 15.07.2008) keine wie auch immer gestaltete Ortsumgehung Gartstedt gewollt. Die Entscheidung für die Entwicklung bzw. Herstellung einer solchen und der damit verbundenen Schaffung einer Querverbindung über den Buchenweg bis zur Schleswig-Holstein-Straße kann somit auch nur politisch herbeigeführt werden.</p> <p>Innerhalb des Plangebiets wird sehr wohl durch eine überwiegend geschlossene Riegelbebauung entlang der verlängerten Berliner Allee eine bauliche Abschirmung der dahinterliegenden Wohngebiete vorgesehen und planungsrechtlich gesichert. Allein dadurch kann in weiten Teilen des Plangebiets bereits der Schutz der menschlichen Gesundheit, ein störungsfreier Schlaf und eine störungsfreie Kommunikation gewährleistet werden.</p> <p>Für Gebäude außerhalb des Plangebietes kommen</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				aufgrund der räumlichen und städtebaulichen Situation aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht in Betracht. Im Rahmen der Aufstellung des B280 wurden Aussagen zur Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung der von der Neugestaltung des Straßenraums betroffenen Wohngebäude (außerhalb des Plangebiets) getroffen. Konkrete materielle Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden resp. Entschädigungsansprüche sind im Rahmen von Sachverständigengutachten in der weiteren Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu ermitteln.				
77.	22850 Norderstedt	Naturschutz/ Umgehung Garstedt	<p>Seit zig Jahren soll das Garstedter Dreieck bebaut werden. Seit zig Jahren findet diese Bebauung nicht die Zustimmung der in der näheren Umgebung wohnenden Bevölkerung.</p> <p>Es ist vollkommen unverständlich, warum dies Stadt nicht darauf eingeht. Norderstedt wurde als Stadt im Grünen angepriesen. Dieses passt immer weniger und mit der Bebauung der letzten grünen Flächen in der Nähe des urbanen Raumes schon gar nicht.</p> <p>Mehr Wohnungen bedeuten mehr Menschen, mehr Autos, mehr Umweltverschmutzung. Wer in Norderstedt wohnt, möchte aber in einer ruhigen und grünen Stadt leben.</p> <p>Durch die Bebauung wird für die Anwohner nahe grüne Fläche zu betonierte, die für die Anwohner aber ein unmittelbarer grüner Ruheraum bedeutet, in dem es sich lohnt, spazieren zu gehen. Hasen, Fasane, Eulen, Kauze, Rehe etc. werden ihren natürlichen Lebensraum verlieren.</p> <p>Neue Straßenanbindungen werden notwendig werden. Der Autobahnzubringer durch die weitere Garstedter Feldmark ist dann nur noch eine Frage der Zeit.</p> <p>Ausgleichsflächen an anderer Stelle nützen der Bevölkerung vor Ort auch nicht.</p> <p>Fazit: Stopp der weiteren Bebauung des Garstedter Dreiecks.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Ein klares Leitziel der Stadtentwicklung ist, wie im FNP 2020 dargestellt, die konsequente Weiterentwicklung Norderstedts als attraktiver Wohnstandort mit seinem besonderen Milieuwert als „Stadt im Grünen“. Bei der Umsetzung dieses Ziels soll eine höhere Verdichtung im Einzugsbereich von Schnellbahnstationen und eine Konzentration auf die Siedlungsachse Hamburg-Kaltenkirchen erreicht werden. Das Plangebiet als Teil der Gesamtentwicklung des „Garstedter Dreiecks“ bietet mit der direkten Anbindung an den U-Bahn-Haltepunkt Richtweg und fußläufiger Entfernung zu allen wichtigen Infrastruktureinrichtungen in diesem Sinne optimale Bedingungen. Es wird als urban gestaltetes Wohnquartier diese Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen lassen.</p> <p>Zur Wahrung des Leitbildes „Stadt im Grünen“ werden die landschaftsprägenden linearen Knick- und Redderstrukturen im Bebauungsplan einschließlich erforderlicher Schutzstreifen auf einer Fläche von insgesamt ca. 4,5 ha (ein Viertel der Gesamtfläche) als öffentliche Grünflächen gesichert. Darüber hinaus wird auch die fußläufige Erreichbarkeit der das Quartier prägenden Grünelemente gesichert. Im Zuge der Erschließung der Neubauf Flächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet.</p> <p>Die Aufhebung der im FNP 2020 dargestellten Umgehung Garstedt und des Autobahnanschlusses gem. Beschluss der Stadtvertretung vom 15.07.2008 entspricht der aktuellen politischen Beschlusslage.</p>			X	
78./ 78.1	Norderstedt + Liste mit 35 Unterschriften	Naturschutz	Norderstedt wirbt mit dem Slogan „Stadt im Grünen“ – aber wie lange wird Norderstedt noch eine Stadt im	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Ein klares Leitziel der Stadtentwicklung ist, wie im</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>Grünen bleiben, wenn jetzt wieder einmal ca. 18 ha versiegelt werden??? Es ist völlig unverständlich, dass dieses 18 ha große Plangebiet geopfert wird, um die Landschaft in den Außenbereichen zu schonen (siehe Begründung zum Bebauungsplan).</p> <p>In Norderstedt wächst was ... Die Betonwüste!</p>	<p>FNP 2020 dargestellt, die konsequente Weiterentwicklung Norderstedts als attraktiver Wohnstandort mit seinem besonderen Milieuwert als „Stadt im Grünen“. Bei der Umsetzung dieses Ziels soll eine höhere Verdichtung im Einzugsbereich von Schnellbahnstationen und eine Konzentration auf die Siedlungsachse Hamburg-Kaltenkirchen erreicht werden. Das Plangebiet als Teil der Gesamtentwicklung des „Garstedter Dreiecks“ bietet mit der direkten Anbindung an den U-Bahn-Haltepunkt Richtweg und fußläufiger Entfernung zu allen wichtigen Infrastruktureinrichtungen in diesem Sinne optimale Bedingungen. Es wird als urban gestaltetes Wohnquartier diese Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen lassen.</p> <p>Zur Wahrung des Leitbildes „Stadt im Grünen“ werden die landschaftsprägenden linearen Knick- und Redderstrukturen im Bebauungsplan einschließlich erforderlicher Schutzstreifen auf einer Fläche von insgesamt ca. 4,5 ha (ein Viertel der Gesamtfläche) als öffentliche Grünflächen gesichert. Darüber hinaus wird auch die fußläufige Erreichbarkeit der das Quartier prägenden Grünelemente gesichert. Im Zuge der Erschließung der Neubauflächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet.</p>				
78.2		Wohnungsmarktkonzept	<p>Stark zu bezweifeln ist auch der angeblich nachgewiesene Mehrbedarf von Wohneinheiten in Norderstedt. Im Gegensatz hierzu muss man feststellen, dass im gesamten Stadtgebiet viel Wohnraum leer steht. Hat man auch in der Vergangenheit falsch geplant? Oder beruht Ihre Planung auf einer künstlich erzeugten Nachfrage? Vielleicht stecken ja auch die Interessen der „Betonmafia“ dahinter? Welche Fördermittel kassiert die Stadt Norderstedt für dieses Projekt?</p> <p>In diesem Zusammenhang ist auch verwunderlich, dass die Bebauung im Frederikspark nicht schneller vorangeht. Dieses Gebiet wurde durch neue Straßen erschlossen, aber außer einigen wenigen kleinen Flächen erfolgte hier bisher kein Wohnungsbau. Ist dieses Gebiet für Neubürger nicht interessant? Warum wird hier nicht mehr gebaut? Gibt es doch nicht diesen großen Bedarf an neuem Wohnraum in Norderstedt? Bei der Bevölkerung wird das Geld immer knapper, wer kann sich denn die</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Die politische Entscheidung zur zukünftigen Entwicklung der Stadt Norderstedt erfolgte mit Beschluss der Stadtvertretung zum Flächennutzungsplan 2020 (FNP 2020) vom 05.02.2008. Mit dem FNP 2020 hat sich die Stadt Norderstedt auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung auf den ermittelten Bedarf von plus 4000 Wohneinheiten vorbereitet..</p> <p>Grundlage und Bedarfsbegründung bilden hierfür die einschlägigen Angaben aus der Wohnungsmarktbedarfsprognose des Landes für das Mittelzentrum Norderstedt als auch die Zahlen zur Einwohnerentwicklung einer eigens für Norderstedt erstellten Einwohnerprognose des Statistischen Landesamt Nord. Im Rahmen der verfahrensbegleitenden Gespräche sowie während der FNP-Genehmigung durch die Landesplanung und Städtebauabteilung des Innenministers wurden diese</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			vergleichsweise teuren Mieten in Norderstedt noch leisten bzw. wer (abgesehen von den Wohnungsbauunternehmen) hat noch das Geld, um in Norderstedt zu bauen? Wurde hier vielleicht auch schon am Bedarf vorbeigeplant?	<p>Zielzahlen im Übrigen nie in Frage gestellt. Sie wurden im Gegenteil im Grundsatz geteilt und unterstützt.</p> <p>Unabhängig davon hat das derzeit mit dem Wohnungsmarktkonzept beauftragte Büro GEWOS zum Jahreswechsel 2008/2009 eine aktuelle Bedarfsprognose erstellt mit der Bedarfszahl von 3.850 WE bis zum Jahre 2020 (incl. einer Fluktuationsreserve von 2 %).</p> <p>Somit konnten die diesbezüglichen Annahme des FNP 2020 untermauert werden.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sind zwar die Hinweise zu den Potentialen und Reserven in den EFH-Quartieren nicht von der Hand zu weisen und auch zentraler Gegenstand des laufenden WMK- und ISEK-Prozesses. Da aber im Garstedter Dreieck städtebaulich vornehmlich Mischstrukturen und aufgrund der U-Bahn-Nähe insbesondere Geschosswohnungsbau vorgesehen ist, sind außerhalb und zusätzlich zum Garstedter Dreieck weitere EFH- Gebiete zu entwickeln. Von den oben genannten 3.850 WE aus dem Wohnungsmarktkonzept entfallen auf das Kontingent im Geschosswohnungsbau rund 1.650 WE und im Bereich der EFH/ZFH/RH hingegen rund 2.200 WE. Bezogen auf die Potentiale des anstehenden Generationswechsels der Quartiere aus den 60er und 70er Jahren sind schwerpunktartig lediglich die letztgenannten Kontingente unterzubringen. Insofern bleibt ein substanzieller Entwicklungsbedarf für Mehrfamilienhäuser, wie er aufgrund der Lagegunst und gegebenen Raumstruktur nahezu idealtypisch am Garstedter Dreieck entwickelt werden kann. Insofern kann und muss an den grundlegenden Eckwerten zum Masterplan Garstedter Dreieck festgehalten werden.</p>				
78.3		Verlässlichkeit der Planung	Ziel der Planung im Bereich „Garstedter Dreieck“ soll die städtebauliche und freiraumplanerische Neuordnung der derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen als Wohnquartier unter Berücksichtigung der besonderen Qualität des Landschaftsbildes der historisch gewachsenen Knicklandschaft sein. Diese Aussage hört sich sehr gut an, es ist aber zu bezweifeln, dass sich die Planung letztendlich daran halten wird. Denn gerade in der jüngsten Vergangenheit sind die Bürger der Stadt durch die gegensätzlichen Entscheidungen der Stadtvertreter	Mit dem Bebauungsplan wird der Schutz der Knicklandschaft durch Festsetzung der erhaltenswerten Bäume und die Festsetzung von öffentlichen und privaten Knickschutzstreifen wesentlich höher angesetzt, als er nach geltendem Recht besteht. Eine Rechtskraft des Bebauungsplans vorausgesetzt, müssen diese Anforderungen in den anschließenden Genehmigungsverfahren eingehalten werden. Grundsätzlich gilt, dass politisch getragene Entscheidungen zur Stadtentwicklung immer einer entsprechenden Mehrheit bedürfen. Diese				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			aufgrund der Mehrheitsverschiebungen mehr als verunsichert – siehe z. B. Entscheidung zur Wasserskianlage. Können wir sicher sein, dass bei der Umsetzung der Planung diese guten Vorsätze noch eingehalten werden? Letztendlich spielt doch Profit eine große Rolle in allem, was die Stadt den Bürgern vorsetzt.	Mehrheitsfindung entzieht sich der Ebene der Bauleitplanung.				
78.4		Knickschutz	<p>Generell sind Knicks nach § 21 Landesnaturschutzgesetz gesetzlich geschützt. Dieses gilt auch für die Stadt Norderstedt und deren Planer! Doch auch hier wird wieder eine Ausnahme gemacht, denn ca. 130 m Knicks und Redder werden zur Schaffung neuer Verkehrsflächen überplant. Hierfür wird eine Ausgleichsfläche bepflanzt, die ohnehin schon als Grünfläche mit Knicks besteht. Ein wirklicher Ausgleich wären doch nur Flächen, die in diesem Zusammenhang renaturiert werden würden. Außerdem sind Gehölzanpflanzungen kein Ersatz, zumal diese wahrscheinlich in absehbarer Zeit wieder abgeholzt werden. Warum werden nicht im Planungsgebiet neu Knickanpflanzungen vorgenommen? Hierfür ist der Grund und Boden in dem Planungsgebiet wohl zu teuer. Wohnraum bringt mehr Profit als die Erhaltung der Natur!</p> <p>Zum anderen sollen innerhalb der Knickschutzgebiete Wegeverbindungen und Spielangebote geschaffen werden. Dieses ist doch nicht vereinbar und lässt uns stark daran zweifeln, dass die Knicks in diesem Gebiet überhaupt geschützt werden. Wahrscheinlich werden die Knicks später der Bebauung im Wege sein und über kurz oder lang ganz verschwinden. Die Stadt Norderstedt und deren Planer werden schon einen Weg finden.</p> <p>Es gibt zwar einen Entwurf für die neue Baumschutzsatzung, aber unter diese Satzung fallen u. a. nicht die Bäume, für die in Bebauungsplänen eine andere Nutzung festgesetzt ist. Die Stadt Norderstedt hält sich immer eine Hintertür offen.</p> <p>Es werden viele große alte Bäume überplant und sollen durch Neupflanzungen ersetzt werden. Diese großen Bäume tragen mehr zur Luftreinhaltung bei als die neu anzupflanzenden „Bäumchen“, die erst Generationen später (wenn sie nicht vorher abgeholzt werden) zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Gemäß Gutachten Baumfällung werden an die 100</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Es ist richtig, dass durch die Schaffung neuer Verkehrsflächen (Berliner Allee, Apfelblüten- und Kirschblütenweg) und den Ausbau vorhandener Verkehrsflächen (Kohfurth, Am Knick) Knicks und Redder in 6 Bereichen auf einer Gesamt-Knicklänge von ca. 130 m überplant werden. Zur Kompensation des errechneten Ausgleichsdefizits von insgesamt 260 m Knickersatz (130 m Knickeingriff x 2) wird auf eine planexterne Fläche zurückgegriffen, da im Geltungsbereich fachlich keine weiteren Knickanlagen möglich sind. Die übrigen Knicks und Redder werden aber nahezu vollständig erhalten. Innerhalb der geplanten öffentlichen Grünflächen wird der langfristige Erhalt der Knicks möglich und damit werden die Lebensräume von Vögeln, Fledermäusen und anderen Tieren gesichert.</p> <p>Von den insgesamt 44.470 qm großen öffentlichen Grünflächen für den Knickerhalt und die Schaffung vorgelagerter Schutzstreifen, werden nur 9 % der Fläche von Wegeverbindungen und Spielangebote tangiert; 91 % der Flächen sind vollständig für den Knickerhalt und die Schaffung von krautreichen Wiesenflächen und damit offenen und wasserdurchlässigen Böden festgesetzt. Von den 9 % sind 6 % als wasserdurchlässig versiegelte Wegeflächen festgesetzt und nur 3 % sind für wasserundurchlässige Wegeflächen und Spielpunkte festgesetzt.</p> <p>Im Zuge der geplanten Herstellung der öffentlichen Knickschutzstreifen sollten im Vorwege gemäß dem externen Baumgutachter Bäume aus Läuterungsgründen entnommen werden. Von den ca. 300 beurteilten Bäumen im B-Plangebiet Nr. 280 sind ca. 20 tot oder bereits nicht mehr vorhanden, ca. 70</p>			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			große Bäume der Planung zum Opfer fallen, was eine erhebliche Auswirkung auf das Klima haben wird. Es ist erwiesen, dass ein Baum im Durchschnitt 6 kg Co ₂ pro Tag aufnimmt und etwa 5 kg Sauerstoff pro Tag produziert. Die Filterleistung der Belaubung (Staub etc.) liegt bei 7.000 kg pro Jahr. Die Wurzeln eines Baumes verhindern einen Wasserabfluss von etwa 70.000 Litern pro Jahr. Multiplizieren wir diese Werte mit den zu fällenden Bäumen, ergibt sich ein beträchtlicher Einschnitt in den Klimahaushalt.	nicht zukunftsfähige Bäume müssen zustandsbedingt oder aus Gründen der Läuterung gefällt werden. Die verbleibenden zukunftsfähigen Bäume in den Knicks erhalten so mehr Platz um sich artgerecht und dauerhaft zu entwickeln.				
78.5		Klimaschutz	Unser relativ gutes Mikroklima wird sich durch die dichte Bebauung, geringere Vegetation sowie Emissionen von Schadstoffen, Abwärme durch die Versiegelung und Lärmerhöhung in ein negatives Stadtklima verändern, das auch gesundheitliche Schäden verursacht. Ein Anfang ist schon gemacht worden durch den Bauverein der Elbgemeinden Am Knick/Kohfurth. Die Wohngebäude wurden sehr dicht an die vorhandenen großen Bäume gebaut. Außerdem wurde der Baugrund bis aufs Äußerste ausgenutzt und die dichte geschlossene Bebauung hat negative Auswirkungen auf die Luftzirkulation. Es ist mehr als bedenklich, dass diese Art der Bebauung genehmigt wurde. Auch hier zählt wieder nur der Profit: Es wird eine vergleichsweise kleine Grundfläche Baugrund angekauft und diese wird rücksichtslos versiegelt.	Grundsätzlich führt jede bauliche Nutzung einer bislang unbebauten Fläche zur einer nachhaltigen Veränderung des Mikroklimas. Die diesbezüglichen Auswirkungen sind im Umweltbericht als Teil der Begründung des Bebauungsplanes im Einzelnen transparent gemacht. Zum Grundgedanken der neuen Siedlungsentwicklung des Garstedter Dreiecks wurde auf der Ebene der Masterplanung bereits zu einem frühen Zeitpunkt entschieden, dass aus ökologischen und stadtklimatischen Gründen eine Grünzäsur zwischen der neuen Siedlungsentwicklung Garstedts und dem Siedlungsbestand von Norderstedt-Mitte freizuhalten ist. Im Weiteren wurden die Eingriffe in den wertvollen, landschaftsprägenden Knick- und Baumbestand durch die Festsetzung öffentlicher und privater Knickschutzbereiche minimiert. Die Breite der baulich nicht nutzbaren Knickschutzstreifen ist für Norderstedter Verhältnisse beispielsetzend. Die durch ein Preisgericht entschiedene Bebauungs- und Freiraumkonzeption des neuen Stadtquartiers mit einer planungsrechtlich festgesetzten Dichte mit einer Grundflächenzahl von 0,3 ist deutlich unter den Höchstwerten der Baunutzungsverordnung. Selbstverständlich spielen bei der Erstellung jeder Siedlungsentwicklung auch wirtschaftliche Interessen eine Rolle. Diese wurden jedoch mit anderen Belangen abgewogen und ausgehandelt. Von einer rein profitorientierten Planung kann deshalb nicht die Rede sein.				X
78.6		Artenschutz	Wir sind sehr besorgt, dass die schützenswerte Tierwelt (alle Fledermausarten, insbesondere die Breitflügelfledermaus, die Schleiereulen und viele mehr) aus diesem Gebiet vertrieben bzw. ausgerottet werden. Wie sollen denn z. B. Fledermäuse in den geplanten Ausweichlebensraum umgesiedelt werden? Dies ist doch wohl nicht durchführbar. Man nimmt	Die Bedenken werden nicht geteilt. Die Ausweichfläche (sog. „Kiebitzwiese“) befindet sich in einem räumlichen Zusammenhang mit dem Garstedter Dreieck. Sie ist ca. 1 km Luftlinie entfernt und mit dem Garstedter Dreieck über den Deckerberg und die Tarpenbek verbunden. Die flugtüchtigen Breitflügelfledermäuse können in einer Nacht			X	

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			deren Ausrottung in Kauf. Hierdurch wird die Artenvielfalt in der Stadt drastisch reduziert.	problemlos mehrere Kilometer auf ihren Jagdflügen zurücklegen, so dass sich die Fläche innerhalb des Aktionsraumes der Lokalpopulation befinden dürfte.				
78.7		Grundwasser	<p>Problematisch ist auch das angeblich baumverträgliche Bauen im Grundwasser, dies trifft insbesondere auf den Bau von Tiefgaragen zu. Es wird den Grundwasserspiegel unwiederbringlich derart absenken, dass die Vegetation und das Klima darunter leiden. Ein Absenken des Grundwasserspiegels wirkt sich nicht nur auf das Planungsgebiet, sondern auch auf das gesamte Stadtgebiet und die Umgebung aus.</p> <p>Unsere Generation ist dafür verantwortlich, die Natur und das Klima für die nachfolgenden Generationen zu erhalten und zu schützen. Es sollte nicht aus Profitgier alles zerstört werden.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>Dauerhafte Grundwasserabsenkungen sind nicht geplant; dauerhafte Grundwasserabsenkungen stünden im Widerspruch zu den getroffenen Erhaltungsfestsetzungen aller zukunftsfähigen Bäume in den Knicks und sind deshalb auszuschließen.</p>			X	
78.8		Soziale Infrastuktur	<p>Im ursprünglichen Planungsmodell der freiwilligen Umlegung sollten die Eigentümer die Kosten der Baulandentwicklung übernehmen. Bei diesen Kosten schlug seinerzeit die soziale Infrastruktur mit einem vergleichsweise hohen Wert zu Buche. Im Oktober 2010 heißt es jetzt, dass im Einzugsbereich des Plangebietes alle sozialen Infrastruktureinrichtungen vorhanden sind. Mit anderen Worten: zahlen die Eigentümer, werden Kindertagesstätten etc. gebaut. Jetzt liegt die soziale Infrastruktur aber im Verantwortungsbereich der Stadt Norderstedt und schon ist alles ausreichend vorhanden. Na ja, der Baugrund ist ja auch für solche Einrichtungen zu teuer. Nur Profit zählt!</p> <p>Auch hier haben wir berechtigte Zweifel an den Aussagen der Planer, denn bereits heute sind die Plätze in den Kindertagesstätten nicht ausreichend. Wo sollen denn die Kinder der Neubürger betreut werden?</p> <p>Wo bleiben die Jugendlichen? Bereits heute ist mit Schrecken festzustellen, dass immer mehr Jugendliche auf der Straße herumlungern. Das Thema Jugendbanden ist immer aktuell in Norderstedt. Im Bereich des Bahnhofes Norderstedt-Mitte und auch Richtweg ist abends die Sicherheit der Bürger nicht mehr ausreichend gewährleistet.</p>	<p>Die Bedenken werden nicht geteilt.</p> <p>An dem Grundprinzip der Zuordnung planungsbedingter Kosten für soziale Infrastruktureinrichtungen wird grundsätzlich festgehalten. So sind entsprechende Kostenübernahmen durch die Bauträger im städtebaulichen Vertrag geregelt. Für die städtischen Flächen ist dies im Zuge des Grundstücksverkaufs zu berücksichtigen.</p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand ist beabsichtigt, eine neue Kindertagesstätte im Geltungsbereich des Masterplans „Garstedter Dreieck“ einzurichten. Konkrete Anforderungen zum Bau einer Kindertagesstätte im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 280 sind im weiteren Verfahren zu klären. . Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die Errichtung einer Kindertagesstätte innerhalb der im B280 ausgewiesenen allgemeinen Wohngebiete (WA) planungsrechtlich zulässig ist.</p> <p>Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich die Jugendfreizeiteinrichtung „MuKu Buschweg“. Der Standort wurde im Bebauungsplan mit allgemeinem Wohngebiet überplant. Dies vor dem Hintergrund, dass die Zukunft der offenen Kinder- und Jugendarbeit generell i.V.m. den Entwicklungen in der Schullandschaft überplant wird.</p> <p>Zurzeit gibt es keine konkreten Überlegungen zur Verlegung der Einrichtung. . Ob, und wenn ja, welche Auswirkungen das auch auf die gegenwärtigen</p>	X			

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				Standorte der in Einzellage befindlichen Jugendeinrichtungen haben wird, ist nicht absehbar. Mit der Festlegung von allgemeinem Wohngebiet wurde eine Festsetzung getroffen, die sowohl den Bestand der vorhandenen Jugendeinrichtung sicherstellt, aber gleichzeitig auch die planungsrechtliche Möglichkeit eröffnet, andere quartiersverträgliche Nutzungsoptionen ohne ein langwierig formales Änderungsverfahren zu realisieren. Insofern sieht der Bebauungsplan durchaus Angebote für die Zielgruppe Jugend vor. Grundsätzlich stellt die Vorhaltung von Angeboten auf der Ebene der Bauleitplanung allerdings nur einen Baustein zur Lösung von gesellschaftlichen Konflikten dar.				
78. 9		Planungskosten	Die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 280 - Norderstedt - „Garstedter Dreieck West“ enthält viele widersprüchliche Aussagen und vieles bleibt zu hinterfragen. Es wird eine große Grünfläche - wertvolle Natur – unwiederbringlich zerstört. Dies ist UNVERANTWORTLICH! Auf der anderen Seite wird viel Geld ausgegeben, um beispielsweise einen Schmetterlinggarten anzulegen oder das Gelände für die Landesgartenschau aufzubereiten. Vielleicht sollte man die Besucher der Landesgartenschau im nächsten Jahr darauf aufmerksam machen, wie viel Natur von der Stadt Norderstedt vernichtet wird. Es wäre auch noch interessant zu erfahren, was die Planung dem Bürger seit 2006 gekostet hat. Wir denken hier an die diversen Gutachten und Ausarbeitungen auch im Zusammenhang mit dem ursprünglichen Planungsmodell der freiwilligen Umlegung, was wieder verworfen wurde. Abschließend bleibt nur nochmals festzustellen, dass ein unverantwortlicher Raubbau an der Natur betrieben wird, sich die Stadt Norderstedt aber rühmt, eine Stadt im Grünen zu sein.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung hatte bereits 2006 auf der Ebene Masterplanung die voraussichtlich anfallenden Kosten im Rahmen einer durchgeführten städtebaulichen Kalkulation mit den von der Gesamtplanung betroffenen Grundeigentümern diskutiert. Weitere für die Stadt anfallende Kostenangaben sind der Begründung zu entnehmen.			X	
79.	Interessengemeinschaft „Kein Ausbau Berliner Allee“ Norderstedt, Kein.Ausbau.Berliner.Alee@gmx.de, http://de-de.facebook.com/pages/Interessengemeinschaft-Kein-Ausbau-Berliner-Allee-Norderstedt/		Sehr geehrte Damen und Herren, gegen die in den Bebauungsplänen Nr. 280 und Nr. 286 vorgesehene Schaffung einer neuen Durchgangsstraße durch das Garstedter Dreieck als nördliche Verlängerung der Berliner Allee und die südliche Verlängerung der Berliner Allee bis zur Tannenhofstraße hat sich eine Interessengemeinschaft „Kein Ausbau Berliner Allee Norderstedt“ gebildet.					

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
	einschl. Liste mit 760 Unterschriften		Im Zusammenhang mit diesen beiden o. g. Bebauungsplänen haben wir verschiedene Fragen und Anmerkungen.					
79.1		Wohnungs- marktkon- zept	<p>1) Warum ein neues Wohngebiet?</p> <p>Warum soll die Einwohnerzahl Norderstedts überhaupt wachsen? Nach unserem Kenntnisstand gibt es bisher keine eindeutige politische Willensbildung, dass Norderstedt wachsen soll.</p>	<p>Die politische Entscheidung zur zukünftigen Entwicklung der Stadt Norderstedt erfolgte mit Beschluss der Stadtvertretung zum Flächennutzungsplan 2020 (FNP 2020) vom 05.02.2008. Mit dem FNP 2020 hat sich die Stadt Norderstedt auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung auf den ermittelten Bedarf von plus 4000 Wohneinheiten vorbereitet. Grundlage und Bedarfsbegründung bilden hierfür die einschlägigen Angaben aus der Wohnungsmarktbedarfsprognose des Landes für das Mittelzentrum Norderstedt als auch die Zahlen zur Einwohnerentwicklung einer eigens für Norderstedt erstellten Einwohnerprognose des Statistischen Landesamt Nord. Im Rahmen der verfahrensbegleitenden Gespräche sowie während der FNP-Genehmigung durch die Landesplanung und Städtebauabteilung des Innenministers wurden diese Zielzahlen im Übrigen nie in Frage gestellt. Sie wurden im Gegenteil im Grundsatz geteilt und unterstützt.</p> <p>Unabhängig davon hat das derzeit mit dem Wohnungsmarktkonzept beauftragte Büro GEWOS zum Jahreswechsel 2008/2009 eine aktuelle Bedarfsprognose erstellt mit der Bedarfszahl von 3.850 WE bis zum Jahre 2020 (incl. einer Fluktuationsreserve von 2 %).</p> <p>Somit konnten die diesbezüglichen Annahme des FNP 2020 untermauert werden.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sind zwar die Hinweise zu den Potentialen und Reserven in den EFH- Quartieren nicht von der Hand zu weisen und auch zentraler Gegenstand des laufenden WMK- und ISEK- Prozesses. Da aber im Garstedter Dreieck städtebaulich vornehmlich Mischstrukturen und aufgrund der U-Bahn-Nähe insbesondere Geschosswohnungsbau vorgesehen ist, sind außerhalb und zusätzlich zum Garstedter Dreieck weitere EFH- Gebiete zu entwickeln. Von den oben genannten 3.850 WE aus dem Wohnungsmarktkonzept entfallen auf das Kontingent im Geschosswohnungsbau rund 1.650 WE und im Bereich der EFH/ZFH/RH hingegen rund 2.200 WE.</p>				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				Bezogen auf die Potentiale des anstehenden Generationswechsels der Quartiere aus den 60er und 70er Jahren sind schwerpunktartig lediglich die letztgenannten Kontingente unterzubringen. Insofern bleibt ein substantieller Entwicklungsbedarf für Mehrfamilienhäuser, wie er aufgrund der Lagegunst und gegebenen Raumstruktur nahezu idealtypisch am Garstedter Dreieck entwickelt werden kann. Insofern kann und muss an den grundlegenden Eckwerten zum Masterplan Garstedter Dreieck festgehalten werden.				
79.2		Lärmminde- rungspla- nung	<p><u>2) Lärminderungsplanung/ Lärmaktionsplan vs. neue Durchgangsstraße</u></p> <p>Auf der einen Seite werden von der Stadt Norderstedt eine Lärminderungsplanung und der Lärmaktionsplan propagiert:</p> <p>Norderstedt gilt als Vorreiter in Sachen „Lärminderungsplanung und Lärmaktionsplan“. Es wird auf den offiziellen Seiten der Stadt Norderstedt folgendermaßen geworben:</p> <p>„Nutzen wir diese Chance, Norderstedt gemeinsam lebenswert leise zu machen!“</p> <p>„Aber was heißt „zu laut“? Jedes Geräusch, das uns stört, empfinden wir als zu laut. Und schon wird aus Geräuschen Lärm. Die Unterscheidung zwischen laut und leise ist also einerseits eine Frage persönlicher Bewertungen. Andererseits gibt es auch objektive Maßstäbe zur Bewertung von Lärm. Diese werden auch gebraucht; denn Lärm kann krank machen, psychisch und physisch, also seelisch und körperlich. Die Stadt Norderstedt erarbeitet daher gegenwärtig eine Lärminderungsplanung. In ihr werden alle Arten von Quellen für mögliche Lärmbelastigungen berücksichtigt, bei denen die Stadt eigene Handlungsmöglichkeiten hat, also:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sport- und Freizeitanlagen 2. Gewerbe sowie 3. Straßen- und Schienenverkehr ...“ <p>(Quelle: http://www.norderstedt.de/static/de/8_0/8_179/8_4556/8_5359/19510.pdf)</p> <p>Es ist an dieser Stelle also festzuhalten, dass die Stadt in der Frage des Straßenverkehrs eigene Handlungsmöglichkeiten hat!</p> <p>Weiterhin wurde am 15.07.2008 der Lärmaktionsplan (Erstellt vom Planungsbüro Richter-Richard im Mai 2008) für die Stadt Norderstedt in der Stadtvertretung</p>	<p>Der im Sommer 2008 beschlossene Lärmaktionsplan basiert auf den zuvor gefassten politischen Beschlüssen zum Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplans. Der Planungshorizont bezieht sich dabei auf das Jahr 2013, bis zu dem auch die Verlängerung der Berliner Allee nach Norden– allerdings noch - zum Buchenweg und die Entwicklung neuer Siedlungsgebiete (Garstedter Dreieck) erwartet wurde.</p> <p>Die Planungen zum Bebauungsplan Nr. 280 und Nr. 286 Norderstedt (hier ggf., falls politisch gewollt mit Südverlängerung Berliner Allee) sind somit Bestandteil der Lärminderungsplanung (LMP).</p> <p>Bei vorliegenden Zielkonflikten unterliegen einige Maßnahmen der Einzelfallprüfung, die mit anderen in die Planung einfließenden Belangen abzuwägen sind.</p> <p>Im Vorwege der Bearbeitung eines Rahmenplans zum Garstedter Dreieck wurden 2004 unter der politischen Vorgabe „Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Straßenverbindung diverse Trassenvarianten (verlängerte Berliner Allee nach Norden/verlegter Buchenweg, Varianten A,B, C, D mit Untervarianten) untersucht.</p> <p>In seiner Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr am 02.06.2006 wurde die Verwaltung beauftragt, „die weiteren Planungen zur konzeptionellen Entwicklung des Garstedter Dreiecks auf der Grundlage der Variante B 3 mit der vom Ingenieurbüro SBI Verkehr vorgestellten 5-armigen Kreisverkehrslösung zu erarbeiten“ (siehe Auszug Niederschrift). Diese Variante beinhaltet unter der Vorgabe einer A7-Anbindung mit Umgehung Garstedt eine analog der im Bebauungsplans Nr. 280 festgesetzten</p>				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>verabschiedet. Dort ist u. a. folgendes aufgeführt: Seite 12 ff: “... Im Ergebnis zeigt sich, dass im Wesentlichen die Straßenabschnitte besonders hohe Betroffenheiten aufweisen, die neben dem Wohnen auch Versorgungsfunktionen übernehmen bzw. Versorgungseinrichtungen erschließen. Kommen zu diesen Versorgungs- und lokalen Erschließungsfunktionen regionale Verkehrsströme hinzu, sind überdurchschnittlich hohe Betroffenheiten festzustellen. Zudem stellt sich die Betroffenheit nachts verschärft dar und umfasst längere Streckenabschnitte. Bei den Schwerpunkten starker Lärmbelastung, d.h. wo Betroffene mehr als 55 dB(A) (Grenze für ungestörte Kommunikation) bzw. mehr als 45 dB(A) (Grenze für ungestörten Schlaf) in den Beurteilungszeiträumen day-evening-night² und night (8 h) ausgesetzt sind, handelt es sich im Einzelnen um folgende Straßenabschnitte: ... • Berliner Allee – Kohfurth Lärmschwerpunkt Lden Ochsenzoller Straße bis Marommer Straße, Lnight ...“ Seite 47 ff: „... Vorschläge für eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h: ... • Tannenhofstraße, • Marommer Straße, ... Weiterhin wird ein stadtgestalterischer Umbau für folgende Straßen empfohlen, wo beispielsweise durch Verschwenkungen und Mittelinseln sowohl dazu beigetragen werden soll, den Kfz-Verkehr in sensiblen Bereichen durch gemäßigte Fahrweise verträglicher zu gestalten als auch die umweltfreundlichen Verkehrsarten zu fördern: ... • Berliner Allee, • Ochsenzoller Straße ...“ Seite 101: “... Abbildung 10 zeigt die erzielbare</p>	<p>Trassierung der nach Norden verlängerten „Berliner Allee“ mit einer seinerzeit prognostizierten Verkehrsmenge von ca. 12000Kfz/Tag. In Anbetracht der Tatsache, dass es sich bei dem neu entstehenden Stadtquartier um die Vorhaltung von Wohnungsflächen handeln wird, bestand schon seinerzeit die planerische Herausforderung, mit intelligenten Schutz- und Konzeptmaßnahmen im weiteren Verfahren den planerischen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gerecht werden zu müssen. Nach Abschluss der planerisch-konzeptionellen Überlegungen hat der Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr in seiner Sitzung am 17.04.2008 die Masterplanung zur Garstedter Dreieck und die dazugehörigen Fachbeiträge mit den Themenkarten Nutzung, Erschließung und Freiraumplanung in der Fassung vom März 2008 beschlossen und die Verwaltung beauftragt, eine Bauleitplanung als Voraussetzung der Realisierung einzuleiten. Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplanverfahren erging am 04.09.2008. Unmittelbar zeitlich davor, am 15.07.2008 erging i.V.m. geänderten kommunalpolitischen Mehrheitsverhältnissen der Beschluss der Stadtvertretung zur Aufhebung der im FNP 2020 dargestellten Umgehung Garstedt und des Autobahnanschlusses. Eine in Folge angestellte Neuberechnung der Verkehrsmengenverteilung (dabei wurde eine wie im FNP 2020 dargestellte Südanbindung der Berliner Allee an die Tannenhofstraße eingestellt) ergab eine aktualisierte Prognosebelastung von ca. 14000 bis 15000 KFZ/Tag auf der im Bebauungsplan neu geplanten Verlängerung Berliner Allee. Parallel wird für den Gesamttraum Garstedt West an einer funktionsfähigen Teilräumlichen verkehrslösung gearbeitet.</p>				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>Entlastungswirkung des Lärmaktionsplans 2013. ... Das Ergebnis lässt sich folgendermaßen interpretieren:</p> <p>Die Belastungsschwerpunkte erfahren überwiegend eine Entlastung. Es zeigt sich im Untersuchungsnetz größtenteils eine Reduzierung der LKZ [EW x dB(A)] in Höhe von 20 bis 100, vielerorts sogar größer 100. Entlastet werden schwerpunktmäßig, neben der Achse Ulzburger Straße, die Bereiche Norderstedt Mitte (vor allem Rathausallee, nördlicher Friedrichsgaber Weg und Waldstraße), Garstedt (vor allem Marommer Straße, Berliner Allee, Ochsenzoller Straße, Lütjenmoor und Tannenhofstraße), Harksheide (vor allem Langenharmer Weg, Alter Kirchenweg und Stonsdorfer Weg), etwas geringer Glashütte (Glashütter Damm). Auch der Ortskern Alt Garstedt und die Tangstedter Landstraße weisen teilsräumlich geringe Abnahmen auf. ...”</p> <p>Es wäre somit eine Entlastung der Berliner Allee möglich, wenn dem Lärmaktionsplan gefolgt würde.</p> <p>Auf der anderen Seite soll aber mit den Baubauungsplänen Nr. 280 und Nr. 286 eine weitere Hauptverkehrsstraße durch Wohngebiete in Norderstedt geschaffen werden. Dies wird dann eine neue Durchgangsstraße, die den Schleichverkehr der Achse Kaltenkirchen – Norderstedt – Hamburg aufnehmen wird.</p> <p>Diese Maßnahme erhöht die Immissionsbelastungen durch Lärm und Abgase in einem erheblichen Maße. Dies ist in der Begründung des Bebauungsplan Nr. 280 (Garstedter Dreieck West) bezüglich des Lärms auch eindeutig so aufgeführt:</p> <p>Begründung Bebauungsplan Nr. 280, Seite 33 f.: “... Dagegen ergeben sich bei der Betrachtung des Straßenverkehrslärms hohe Lärmbelastungen von 65-70 dB(A) tags bzw. 55-60 dB(A) nachts an den zur verlängerten Berliner Allee orientierten Gebäudeseiten. Hier werden die maßgeblichen schalltechnischen Orientierungswerte sowie die Oberziele der Lärminderungsplanung Norderstedt überschritten. ...”</p> <p>Begründung Bebauungsplan Nr. 280, Seite 41: “... In einem etwa 30 m breiten Streifen entlang der Straßen Kohfurth und Am Knick liegt der Beurteilungspegel am Tag ebenfalls über 55 dB(A), allerdings noch unter 60 dB(A).</p>					

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>Nachts ist der größte Teil des Plangebietes durch einen Beurteilungspegel unter 45 dB(A) bzw. zwischen 45 und 50 dB(A) gekennzeichnet. Damit fehlen teilweise im Plangebiet die Bedingungen für einen ungestörten Schlaf (bei freier Schallausbreitung), was ebenfalls dem Leitbild der Lärminderungsplanung zuwiderläuft. ..."</p> <p>Begründung Bebauungsplan Nr. 280, Seite 42 "... Zusätzlich ist die Verlängerung der Berliner Allee nach Norden bis an den Friedrichsgaber Weg südlich des Buchenweges vorgesehen, die zukünftig in diesem Bereich von 14.000 bis ca. 15.000 Kfz/d belastet wird. Dies wird zu erheblichen Lärmbelastungen im Plangebiet führen. ..."</p> <p>Begründung Bebauungsplan Nr. 280, Seite 43 "... Straßenverkehrslärm</p> <p>Die schalltechnische Beurteilung basiert auf den Verkehrsuntersuchungen des Büros SBI aus dem Jahr 2009 (Szenario 2 bzw. 2a). Sie weist an den zukünftigen Fassaden entlang der verlängerten Berliner Allee eine sehr hohe Lärmbelastung von etwa 65 bis 70 dB(A) am Tag aus. Damit wird hier die lärmmedizinisch begründete Schwelle für den Gesundheitsschutz von 65 dB(A) überschritten. ... Auch nachts werden hier Beurteilungspegel von 55 bis 60 dB(A) erreicht, sodass auch nachts alle zur Beurteilung heranzuziehenden Grenzen bis zur lärmmedizinisch begründeten Schwelle für den Gesundheitsschutz von 55 dB(A) deutlich überschritten werden. ..."</p> <p>Wieso wird bei dieser Planung der Lärmaktionsplan eindeutig konterkariert?</p>					
79.3		Lärmminde- rungspla- nung	Warum verfolgt die Stadt Norderstedt nicht mehr die Ziele und den Geist des Lärmaktionsplanes?	<p>Als Ziele der Lärminderungsplanung wurden im entsprechenden Leitbild folgende Oberziele beschlossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Schutz der Gesundheit:</u> In Norderstedt ist kein Mensch einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung von 65 dB(A) oder mehr ausgesetzt. • <u>Störungsfreier Schlaf:</u> In den Norderstedter Wohngebieten werden alle Menschen vor nächtlichen Lärmbelastungen über 45 dB(A) geschützt, um ihnen einen störungsfreien Schlaf zu ermöglichen. • <u>Störungsfreie Kommunikation:</u> Zum Schutz der Aufenthaltsqualität im Freien werden in 				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				<p>allen Wohn- und Erholungsgebieten* maximale Lärmbelastungen von 55 dB(A) angestrebt.</p> <p>Angesichts der hohen Lärmbelastung im Stadtgebiet und in Übereinstimmung mit der Umgebungslärmrichtlinie sind diese Ziele durch geeignete Maßnahmen nach und nach zu erreichen. Diese Zielsetzung wird weiterhin verfolgt. In Anhang 8 des Lärmaktionsplans sind diejenigen Maßnahmen aufgeführt, die zur Zielerreichung innerhalb des 5 Jahreszeitraums 2008-2013 umgesetzt werden sollen. Die Verwaltung gibt alljährlich zum 31.12. Rechenschaft darüber ab, wie weit sie mit der Umsetzung gekommen ist.</p> <p>Im konkreten Einzelfall (Projektebene) gilt es jedoch alle oft widersprüchlichen Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Ergebnisse spiegeln deshalb i.d.Regel nicht die Haltung und konsequente Zielumsetzung nur einer Fachplanung (Immissionsschutz) wider.</p>				
79.4		Lärmminde- rungspla- nung	Steht die Stadt Norderstedt nicht mehr zur von Bürgermeister Hans-Joachim Grote in 2004 getroffenen Aussage „Nutzen wir diese Chance, Norderstedt gemeinsam lebenswert leise zu machen!“?	Die Chance wird genutzt. Die Stadt Norderstedt befindet sich in der Umsetzungsphase.				X
79.5		Lärmminde- rungspla- nung	Verfolgt die Stadt Norderstedt keine Reduzierung des Lärms durch den Straßenverkehr sondern erhöht ihn auch noch in Wohngebieten, obwohl sie eigene Handlungsmöglichkeiten hat?	<p>Wie bereits oben dargelegt verfolgt die Stadt die Zielsetzung der Lärminderung mit der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Anhang 8 des Lärmaktionsplans weiterhin.</p> <p>Z.B. ist das Gebiet des B 280 sehr gut an das städtische Fuß- und Radwegenetz und den ÖPNV angebunden, sodass hier in Zukunft im Rahmen der weiteren Planungsschritte ein autoarmes Wohnen (in direkter Nähe zu U-Bahn-Haltestelle Richtweg) gefördert werden könnte</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass die Handlungsspielräume so weit wie möglich ausgeschöpft werden. Darüber hinaus gibt es Bereiche, wo die Ziele der Lärmminierungsplanung nicht eingehalten werden können, weil ihnen in Abwägung mit anderen städtebaulich relevanten Belangen nicht oder nur bedingt gefolgt werden kann.</p>				X

* Als Erholungsgebiete werden hier private und öffentliche Grünflächen sowie Wald und Gehölze verstanden.

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
79.6		Immissions-schutz (Lärm)	<p>3) Lärmschutzmaßnahmen gegen die Immissionen der neuen Hauptverkehrsstraße</p> <p>Gegen die hohen Immissionen durch Verkehrslärm werden Lärmschutzmaßnahmen mit unverhältnismäßig hohen Aufwendungen und Zugeständnissen an die Wohnqualität für das neue zu bauende Wohngebiet vorgesehen:</p> <p>Begründung Bebauungsplan Nr. 280, Seite 47 “... Durch die weitgehend geschlossene Randbebauung an der Berliner Allee kann in weiten Teilen des Plangebietes die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für WA und das Leitbild der Lärminderungsplanung erreicht werden. Dies gilt auch für die lärmabgewandten Gebäudeseiten der Gebäude an der Berliner Allee. ...”</p> <p>Begründung Bebauungsplan Nr. 280, Seite 64 “... Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch/Lärm, kann durch die weitgehend geschlossene Randbebauung an der Berliner Allee in weiten Teilen des Plangebietes die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 für WA und das Leitbild der Lärminderungsplanung erreicht werden. Dies gilt auch für die lärmabgewandten Gebäudeseiten der Gebäude an der Berliner Allee. An den lärmzugewandten Fassaden der Berliner Allee werden weiterhin hohe Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr erwartet, denen durch passive Maßnahmen begegnet wird. Durch eine „intelligente“ Grundrissgestaltung können für einen Großteil der Wohneinheiten mindestens ein (Schlaf)-Raum und ruhige Außenbereiche für den Aufenthalt auf der lärmabgewandten Seite ermöglichen werden. Dadurch sind zumindest die Voraussetzungen für einen ungestörten Schlaf bei einem Großteil der geplanten Wohnbebauung erreicht. Dies gilt jedoch nicht für den Kopfbau des Wohngebietes WA 1 an der Einmündung Berliner Allee und Friedrichsgaber Weg. Die Bedingungen für eine ungestörte Kommunikation auf den zur geplanten Verlängerung der Berliner Allee weisenden Freiflächen und Fassaden lassen sich nur durch passive Maßnahmen, wie z.B. verglaste Wintergärten oder Vorhangfassaden erreichen. Bebauungslücken bei den straßenbegleitenden Baukörpern, beispielsweise im Bereich der Erschließung, werden zu einer Vergrößerung der verlärmten Flächen führen.</p>	<p>Durch die geplante geschlossene Riegelbebauung entlang der verlängerten Berliner Allee soll auch eine lärmabschirmende Wirkung für die dahinterliegende vorhandene Wohnbebauung im Süden erreicht werden. Dies belegen auch die schalltechnischen Untersuchungen (s. z.B. Anlage 2 Blatt 1). Der vorhandenen Vorbelastung durch den Verkehr auf dem Friedrichsgaber Weg und der nördlichen Kohfurth kann dadurch allerdings nicht begegnet werden.</p> <p>Eine Verkehrserhöhung außerhalb einer Neubaustrecke ist nach bisheriger Rechtsprechung grundsätzlich hinzunehmen. Hier greift ggf. eine Lärmsanierung bzw. ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz/-entschädigung bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte. Dies ist in der LTU, Teil 2 genauer untersucht. Konkrete lärmindernde Maßnahmen sollen im Rahmen der Ausführungsplanung zum Straßenbau geprüft werden.</p> <p>Ferner bleibt festzustellen, dass die Kohfurth in den 70-er Jahren als Industriestraße geplant und bereits damals die Funktion einer leistungsfähigen innerörtliche Hauptverkehrsstraße übernehmen sollte. Mit der im FNP 84 dargestellten Verlängerung der Straße Kohfurth/Berliner nach Norden mit Anbindung an die verlegte B 234 durch den heutigen regionalen Grünzug wurde diese Funktion noch verstärkt. Dass die Entwicklung hinter den Planungen zurückgeblieben ist, hat sich positiv hinsichtlich der Lärmbelastung im heutigen Zustand bemerkbar gemacht.</p> <p>Im Übrigen sei festgestellt, dass die Verlängerung Berliner Allee schon Thema im Bebauungsplan Nr. 154, 2. Änderung gewesen ist.</p>				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Sozialplan	<p>Aufgrund der mit dem Vorhaben verbundenen Straßenbaumaßnahmen ist gemäß der schalltechnischen Untersuchung für benachbarte Gebäude außerhalb des Plangebietes mit Ansprüchen auf Maßnahmen der Lärmvorsorge zu rechnen, die in einer gesonderten schalltechnischen Untersuchung gemäß 16. BImSchV zu ermitteln sind. ..."</p> <p>Begründung Bebauungsplan Nr. 280, Seite 68 "... Die im Bebauungsplan festgesetzte westliche Trassenführung der verlängerten Berliner Allee stellt bereits die im Rahmen einer Alternativen-Untersuchung geprüfte, immissionstechnisch verträglichste Variante dar. In weiten Teilen des Plangebiets kann bei Verwirklichung des Vorhabens der Schutz der menschlichen Gesundheit, ein störungsfreier Schlaf und eine störungsfreie Kommunikation gewährleistet werden. Entlang der verlängerten Berliner Allee werden weiterhin hohe Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr erwartet. Durch passive Schutzmaßnahmen kann hier die Voraussetzung für ein gesundheitsverträgliches Wohnen weitgehend geschaffen werden. ..."</p> <p>Allerdings sind in der Begründung zum Bebauungsplan keinerlei Maßnahmen zum Lärm- und Immissionsschutz der bereits bestehenden Wohneinheiten, die direkt an der neuen Hauptverkehrsstraße liegen, berücksichtigt. Eine „intelligente Grundrissgestaltung“ als Schutzmaßnahme gegen die hohe Lärmbelastung ist wie oben beschrieben hier nicht möglich. Warum ist dies nicht berücksichtigt worden?</p> <p>Begründung Bebauungsplan Nr. 280, Seite 34 "... Das Ziel der störungsfreien Kommunikation im Freien gemäß dem Leitbild der Lärminderungsplanung Norderstedt ist im Plangebiet weitgehend erfüllt. ..."</p> <p>Wie kann es zu solch einer Aussage in der Begründung zum Bebauungsplan kommen?</p> <p>Denn für die bereits bestehenden Wohneinheiten im Bereich „Kohfurth/ Am Knick“ stimmt diese Aussage nicht. Ebenso wenig für die Wohnungen, die auf der einen Seite den Friedrichsgaber Weg und auf der anderen Seite die verlängerte Berliner Allee als neue Hauptverkehrsstraße haben.</p>	§ 180 BauGB greift ausschließlich bei der Anwendung				

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		Immissions- schutz (Lärm)	<p>“... Die Realisierung der Maßnahme erfordert nicht die Erarbeitung eines Sozialplanes gemäß § 180 BauGB. Es ist mit keinen nachteiligen Auswirkungen auf die Lebensumstände der im Gebiet lebenden und arbeitenden Bevölkerung zu rechnen. ...”</p> <p>Wie kommt es zu solch einer Aussage, die den mehrfachen Schilderungen von gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen entgegensteht?</p> <p>Hat eine zusätzliche Lärmbelästigung der im Gebiet lebenden Bevölkerung keine nachteiligen Auswirkungen auf diese?</p> <p>Im Anhang zur lärmtechnischen Untersuchung selbst sind höhere Werte für die bestehenden Wohnungen ausgewiesen als gesetzlich zulässig. Dort ist aufgeführt, dass der Immissionsgrenzwert (IGW) teilweise um bis zu mehr als 12 dB(A) sowohl nachts als auch tags überschritten wird.</p> <p>Warum wird diese Tatsache in der Begründung zum Bebauungsplan nicht aufgeführt? Die Stadt ist bei Überschreitung des IGW zu Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet.</p> <p>Warum wird auf Seite 41 im Kapitel „Schutzgut Mensch“ folgendes aufgeführt: “... In einem etwa 30 m breiten Streifen entlang der Straßen Kohfurth und Am Knick liegt der Beurteilungspegel am Tag ebenfalls über 55 dB(A), allerdings noch unter 60 dB(A). ...” Diese Aussage wird im Anhang 1 zur Lärmtechnischen Untersuchung widerlegt. Dort liegt der Beurteilungspegel tagsüber teilweise bei bis zu 71 dB(A)! (Am Knick 2 bis zu 65 dB(A) und Kohfurth 40 bis zu 71 dB(A))</p>	<p>des besonderen Städtebaurechts (Entwicklungsmaßnahmen Sanierung etc.) und kommt deshalb hier nicht zum Tragen.</p> <p>Rechtsansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bzw. -entschädigung bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für den außerhalb des Plangebiets befindlichen Wohnungsbestand ist im weiteren Verfahren zu klären, allerdings nicht in Form eines Sozialplans.</p> <p>Rechtsansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bzw. -entschädigung bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für den außerhalb des Plangebiets befindlichen Wohnungsbestand ist im weiteren Verfahren zu klären.</p> <p>Die Begründung wird textlich um entsprechende Aussagen zu Rechtsansprüchen für Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigungsansprüchen für die betroffene Wohnbebauung außerhalb des Plangebiets ergänzt.</p> <p>Bei der oben genannten ersten Aussage handelt es sich um die Beurteilung des Ist-Zustandes ohne das Planungsvorhaben (s. Anlage 4.1.der LTU). Der Anhang soll dagegen die schalltechnischen Auswirkungen des Planvorhabens auf die vorhandene Bebauung ermitteln.</p>				
79.7		Alternative Erschlies-	4) Warum wird eine neue Hauptverkehrsstraße	Es handelt sich um eine interdisziplinäre Planung, bei				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
		sung über Stettiner Straße	<u>überhaupt durch ein reines Wohngebiet geführt?</u>	der Lärmschutz integrativ berücksichtigt ist. Das allgemeine Wohngebiet entwickelt sich westlich und östlich der verlängerten Berliner Allee. Die einzelnen Teilgebiete werden durch Wohn- und Sammelstraßen ohne Durchgangsverkehr erschlossen. Die Sammelstraßen führen den Verkehr über eine Hauptverkehrsstraße ab. Diese Vorgehensweise ist im gesamten Stadtgebiet zu beobachten und dient dazu den innerörtlichen und gebietsübergreifenden Verkehr sicher- und leistungsfähig abzuwickeln.				
79.8		Alternative Erschließung über Stettiner Straße	Warum wird der innerörtliche Kern und damit speziell das Herold-Center nicht weiterhin über die Stettiner Straße erschlossen? Die Stettiner Straße führt im Gegensatz zur Kohfurth und der weiteren geplanten nördlichen Verlängerung durch ein Gewerbegebiet. Mit dem aktuellen Bebauungsplan würde der innerörtliche Verkehr anstatt durch ein Gewerbegebiet durch ein bestehendes bzw. neu zu schaffendes Wohngebiet geführt.	Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Im Zusammenhang mit den Knoten Stettiner Straße / Kohfurth und Marommer Straße / Kohfurth, die derzeit die Hauptverkehrsstraßenverbindung darstellen, kann auch aufgrund des kurzen Versatzes der Knotenpunkte keine ausreichende Fläche zur Verfügung gestellt werden, um den Verkehr sicher und leistungsfähig abzuwickeln. Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.				X
79.9		Immissionschutz (Luftschadstoffe)	<u>5) Gibt es eine Untersuchung zur Immissionsbelastung durch Abgase?</u> Ein Gutachten bzw. Untersuchung zur Immissionsbelastung durch Abgase war auf der Internetseite der Stadt Norderstedt überhaupt nicht hinterlegt. Gibt es solch ein Gutachten überhaupt? Was passiert, wenn sich nach dem Bau dieser Hauptverkehrsstraße herausstellt, dass auch die Immissionsgrenzwerte für Abgase überschritten werden und eine Verkehrsberuhigung o. ä. Maßnahmen durchgeführt werden müssen?	Im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan 2020 (SUP) wurde ein Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts vom 20. März 2007 (Fa. METCON) für das gesamte Stadtgebiet erstellt. Diesem lagen ebenfalls die Plandaten des Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplanes zugrunde. Ja.s.o.. Dieses Gutachten wurde für die Aussagen des Umweltberichtes zum Schutzgut „Luft“ herangezogen. Das im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung zum Flächennutzungsplan 2020 (SUP) erstellte Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts vom 20. März 2007 (Fa. METCON) weist im Einwirkungsbereich des Plangebietes keinen kritischen Straßenabschnitt aus, an dem jetzt oder in				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
				Zukunft ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte der 22. BImSchV zu erwarten wäre.				
79. 10		Knickschutz	<p><u>6) Wie gehen Sie mit dem Baumbestandes im Kohfurth um?</u></p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 280 ist zum Baumbestand im Bereich der Straße Kohfurth auf Seite 29 folgendes aufgeführt:</p> <p>„Im Rahmen der nachfolgenden Straßenentwurfsbearbeitung sind weitere Untersuchungen zur Vitalität und zur voraussichtlichen Lebenserwartung der vorhandenen Großbäume durch einen externen Baumgutachter im Bereich der Straße Kohfurth erforderlich. Die dann vorliegenden Ergebnisse zur Vitalität der Bäume sind in der Entwurfsplanung zu berücksichtigen.“</p> <p>Wie gehen Sie damit um, wenn Bäume noch eine ausreichende Vitalität aufzeigen? Gespräche mit Fachleuten klären ab, dass diese Bäume durchaus erhaltenswert seien.</p> <p>Werden diese Bäume dann stehen bleiben? Wenn ja, wie gehen Sie mit dem Risiko um, dass der Ausbau der Straße dort im Kohfurth nicht wie im Bebauungsplan aufgeführt durchgeführt werden kann?</p>	<p>Innerhalb der Straßenfläche Kohfurth wurden im Bebauungsplan Nr. 280 die vorhandenen Straßenbäume, soweit die notwendigen Straßenausbauarbeiten es zulassen, zum Erhalt festgesetzt. Insbesondere der westliche Straßenbaumbestand ist größtenteils zum Erhalt festgesetzt. Der östliche Straßenbaumbestand wird durch den anvisierten Straßenausbau überplant und deshalb größtenteils nicht zum Erhalt festgesetzt. Insgesamt wird sich der mögliche Verlust des Großbaumbestandes im Bereich der Straße Kohfurth nachhaltig und negativ auf das Ortsbild auswirken. Für die Bäume, die im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung überplant werden, wird im B-Plan Nr. 280 ein Ersatz geschaffen. Im B-Planentwurf werden insgesamt 112 Bäume zum Anpflanzen festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen der nachfolgenden konkreten Straßenentwurfsbearbeitung sind weitere Untersuchungen zur Vitalität und zur voraussichtlichen Lebenserwartung der vorhandenen Großbäume durch einen externen Baumgutachter im Bereich der Straße Kohfurth erforderlich. Dies betrifft insbesondere den zum Erhalt festgesetzten westlichen Baumbestand. Die dann vorliegenden Ergebnisse zur Vitalität der Bäume sind in der konkreten Straßenentwurfsplanung zu berücksichtigen. Hier sind insbesondere die Fragen zur Verkehrssicherungspflicht zu klären. Sollten die festgesetzten Bäume eine ausreichende Vitalität aufweisen, so werden die Bäume wie vorgesehen im Rahmen der Ausbauplanung erhalten und durch entsprechende technische Maßnahmen geschützt.</p> <p>Abschließend bleibt anzumerken, dass geplant ist, die Verkehrsflächen sukzessive, nach dem jeweiligen verkehrlichen Erfordernis auszubauen, so dass i.V. damit auch die Erhaltung der nicht als zu erhalten festgesetzten Bäume mittelfristig gewährleistet ist.</p>				X
79. 11		Verkehrssicherheit	<p><u>7) Wie soll dieses Baukonzept familien- bzw. kinderfreundlich sein?</u></p>					X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			Es werden Kinderspielplätze etc. eingeplant, um das neue Wohngebiet kinderfreundlich zu machen. Eine Hauptverkehrsstraße stellt aber eine sehr große Gefahrenquelle für die Kinder dar; für Erwachsene übrigens ebenso. Wie können Sie für die Sicherheit der Kinder dort sorgen? In der Begründung zum Bebauungsplan konnten wir keine Hinweise darauf finden.	Hauptverkehrsstraßen stellen generell eine erhöhte Gefährdung für die Nutzer dar, sie bilden im gesamten Stadtgebiet jeweils eine Zäsur zwischen den einzelnen Wohn- und Gewerbegebieten. Zur besseren Verbindung der Gebiete und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind an sämtlichen Einmündungen der neu geplanten Hauptverkehrsstraße Querungsstellen in Form von Mittelinseln eingeplant. Dies ermöglicht dem Nutzer jeweils nur eine Fahrtrichtung zu beobachten und erhöht damit die Sicherheit beim Queren der Fahrbahn ganz erheblich. Eine Garantie für die Sicherheit von Personen, die sich im öffentlichen Verkehrsraum aufhalten gibt es grundsätzlich nicht.				
79.12		Lebensqualität	8) Verlust von Lebensqualität Warum bleiben die Belange der von den geplanten Baumaßnahmen betroffenen Bevölkerung Norderstedts, wie Herabsetzung der Lebensqualität, aber vor allem auch die Wertminderung der Grundstücke und Immobilien in der Begründung zum Bebauungsplan und somit in der Städteplanung völlig außer Acht?	Stadtentwicklungsplanerisch unstrittig ist, die zentral im Siedlungskontext gelegenen Flächen im Einzugsbereich einer U-Bahnhaltestelle, der Nähe zu Einkaufs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen als urban gestaltetes Wohnquartier zu entwickeln, um die Standortvorteile möglichst vielen Norderstedter Bürgerinnen und Bürgern zukommen zu lassen. Vorgefundene Qualitäten im Bereich der neuen Siedlungsflächen, wie der weitgehende Erhalt der Grünstrukturen wurden umfänglich berücksichtigt. Im Zuge der Erschließung der Neubauf Flächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet. Grundsätzlich gilt, dass bei Planungen von öffentlichem Interesse entsprechende Einzelinteressen zwar in die Abwägung einzustellen, in der gesamthaften Abwägung sich ergebende Nachteile für einige Bürger aber auch hinzunehmen sind.				
79.13		Umgehung Garstedt/ Verlängerung Berliner Allee	9) Gegenvorschläge der Anwohner: Der Pendlerverkehr nach/ von Hamburg wird mit derzeitiger Lösung durch das Stadtzentrum geführt. Warum wird nicht endlich die westliche Umgehung gebaut? Mit dem Vorschlag der Anwohner könnte somit auch der Schleichverkehr Richtung Hamburg über Ochsenzoll durch das Stadtzentrum vermieden werden. Um langfristig den negativen Folgen der starken Frequentierung des Friedrichsgaber Weges zu begegnen und speziell den überörtlichen Verkehr	Dies ist politisch zu entscheiden. Anzumerken bleibt, dass es sich nicht um Schleichverkehre, sondern überwiegend um Ziel- und Quellverkehre handelt, die auch die Anbindung des Herold-Centers verbessern.				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			von und in Richtung Hamburg umzuleiten, wurde eine Umgehungsstraße westlich parallel zum Friedrichsgaber Weg sowie die Schaffung einer Querverbindung durch die Ertüchtigung des Buchenweges über die Ulzburger Straße bin hin zur Schleswig-Holstein-Straße befürwortet. Diese Möglichkeit ist auch unabhängig davon denkbar, ob es mal zu einem direkten Anschluss an die Autobahn A7 für Norderstedt kommen sollte oder nicht.					
79. 14			<p>10) Zusammenfassung</p> <p>Die Bebauungspläne Nr. 280 und Nr. 286 mit einer neuen Hauptverkehrs- und Durchgangsstraße durch Wohngebiete in Norderstedt konterkarieren die Ziele der Lärminderungsplanung komplett. Wir haben den Eindruck, dass diese Ziele nicht mehr verfolgt werden; zumindest wird der Geist der Lärminderungsplanung aufgegeben.</p> <p>Die Schaffung einer neuen Durchgangsstraße durch das Stadtgebiet von Norderstedt bzw. Garstedt erscheint uns als eine Notlösung, die nur kurzfristig funktionieren wird. Innerhalb kürzester Zeit werden die neue Durchgangsstraße als auch der Friedrichsgaber Weg wieder überlastet sein und es wird sich das gleiche Problem wie vorher ergeben.</p> <p>Bei der Erstellung des Bebauungsplanes scheint es, dass die negativen Folgen dieser neuen Hauptverkehrsstraße, die nicht vermieden werden können, entweder totgeschwiegen oder zumindest heruntergespielt werden. Die Überschreitung der IGWs wird in der Begründung nicht mehr aufgegriffen; eine Untersuchung zur Abgasbelastung scheint nicht einmal durchgeführt worden zu sein.</p> <p>Wenn es denn eine klare politische Willensbildung zum Wachsen von Norderstedt geben sollte, sollten zumindest die großen nachteiligen Folgen für die im Baugebiet lebenden Einwohner Norderstedts objektiv und vollständig bewertet werden. Des Weiteren sollte neuer Wohnraum nur mit einer hohen Lebensqualität einhergehen und entsprechend das neue Wohngebiet mit der Verlängerung der Berliner Allee nur eine Anwohnerstraße ohne Durchgangsmöglichkeit sein. Ferner würden die Bauherren und somit auch die späteren Bewohner des neuen Wohngebiets damit bestraft, wahrscheinlich für die erhöhten Erschließungskosten dieser Hauptverkehrsstraße aufkommen zu müssen.</p> <p>Wir gehen zumindest davon aus, dass die bisherigen</p>	<p>Wie bereits oben dargelegt verfolgt die Stadt die Zielsetzung der Lärminderung mit der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Anhang 8 des Lärmaktionsplans weiterhin.</p> <p>Das Entfallen der Ortsumgehung Garstedt und des Anschlusses an die A 7 wurde politisch entschieden. Die Entscheidung einer damit verbundenen alternativen Verkehrslösung für den Raum Garstedt West wird gleichfalls in der Zuständigkeit der Politik liegen.</p> <p>Grundsätzlich sind alle an eine Verkehrsanlage angrenzenden Grundstücke nach § 8 Kommunalabgabengesetz (KAG) beitragsfähig.</p> <p>Dieses Schreiben wird als Stellungnahme im Rahmen der Offenlage zum Bebauungsplan Nr. 280 gewertet und den zuständigen politischen Gremien zur Entscheidung zusammen mit allen anderen Stellungnahmen und einer Behandlungsempfehlung der Verwaltung vorgelegt.</p>				X

	Anregung von/vom	Thema	Anregung	Abwägungsvorschlag	b	tb	nb	K
			<p>Anlieger nicht an irgendwelchen Erschließungskosten beteiligt werden. Ist dies richtig?</p> <p>Ziel der Verkehrsplanung sollte es sein, den Durchgangsverkehr über eine Umgehungsstraße zu leiten anstatt ihm bewusst die Möglichkeit zu geben, durch ein Wohngebiet zu fließen.</p> <p>Zusammenfassend bitten wir Sie, die Planung entsprechend zu ändern, so dass das neu zu schaffende Wohngebiet nur über eine verkehrsberuhigte Anliegerstraße erreicht werden kann und der innerörtliche Verkehr z. B. zum Herold-Center weiterhin über die Stettiner Straße geführt wird, da diese vorwiegend durch ein Gewerbegebiet führt und nicht durch ein reines Wohngebiet.</p> <p>Alternativen für den Verkehr der Achse Hamburg – Norderstedt - Kaltenkirchen in Form einer Umgehungsstraße westlich des Friedrichsgaber Wegs sind vorhanden.</p> <p>Weiterhin würde somit auch das Verkehrsaufkommen auf dem Friedrichsgaber Weg vermindert und die Situation der sehr hohen Lärmbelastung des neuen Wohngebietes im Bereich des Friedrichsgaber Weges sich definitiv entspannen. Insgesamt würde dies eine Verbesserung des gesamten Stadtklimas bedeuten.</p> <p>Wir bitten Sie, sich unseren Fragen und Anmerkungen konstruktiv anzunehmen. Ihre Antwort erwarten wir bis zum 08. März 2011. Unsere Interessengemeinschaft hat derzeit bereits ca. 400 Anhänger; die Anzahl wächst täglich. Alle sind auf Ihre Ausführungen zu diesem Thema gespannt. Gerne möchten wir zusätzlich mit Ihnen in einer kleinen Delegation eine Diskussion über die Bebauungspläne führen bevor Entscheidungen getroffen werden. Entsprechend hoffen wir auf eine Einladung von Ihrer Seite.</p>					

b **berücksichtigt**
tb **teilweise berücksichtigt**
nb **nicht berücksichtigt**
K **Kenntnisnahme**

Im Auftrag

Röll

2.Fr.Rimka z. Ktns.

3.Hrn Seevaldt z. Ktns.

4Hrn. Bosse z.Ktns.