

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 11/0180
60 - Amt für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr			Datum: 05.05.2011
Bearb.:	Herr Thomas Röhl	Tel.: 208	öffentlich
Az.:	60-Herr Röhl/Jung		

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

05.05.2011

**Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 07. April 2011
Fragen zur Einwohnerfragestunde**

gestellt von Christian Schrader, Kohfurth 40D, in Vertretung für die Interessengemeinschaft „Kein Ausbau Berliner Allee“ Norderstedt

Frage

Begründung zum B-Plan 280, Seite 9

„Dieser Funktionsplan stellt in seinen Grenzen eine verbindliche Vorgabe für den Bebauungsplan Nr. 280 „Garstedter Dreieck West“ dar und ist Bestandteil des städtebaulichen Vertrages, der parallel zu diesem Bebauungsplanverfahren zwischen der Stadt Norderstedt und den Vorhabenträgern geschlossen wird.“

Wie kann die Stadt Norderstedt rechtliche Verpflichtungen über die Nutzung des Bebauungsgebietes eingehen, die nur eingehalten werden können, wenn die Öffentlichkeit beteiligt wurde und der Bebauungsplan anschließend erst mit Beschluss in der Stadtvertretung rechtskräftig wird?

Antwort der Verwaltung

Der Abschluss eines städtebaulichen Vertrags gem. § 11 BauGB ist Voraussetzung für den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 280 durch die Stadtvertretung. Der Funktionsplan stellt als Anlage des städtebaulichen Vertrags eine verbindliche Vorgabe für die Realisierung des neuen Wohnquartiers dar. Alle rechtlich erforderlichen Beteiligungsverfahren sowohl der Öffentlichkeit als auch der Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens durchgeführt. Über die Ergebnisse hat die Stadtvertretung vor Satzungsbeschluss zu entscheiden. Der Vertrag wird erst bei Satzungsbeschluss rechtsverbindlich.

Frage

War es etwa von Anfang an die Vorgabe oder das Ziel, die Öffentlichkeitsbeteiligung nicht ergebnisoffen zu gestalten?

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

Antwort der Verwaltung

Derartige Vorgaben oder Ziele gab es nicht. Die Abwägungsvorschläge der Verwaltung über die Anregungen Privater sind Ergebnis der inhaltlichen Befassung und Abwägung mit anderen städtebaulich relevanten Belangen.

Frage

Es handelt sich in diesem Fall nicht mehr um eine unabhängige, dem Gemeinwohl dienende Planung!

Kann es sein, dass nun sogar Zeitnot herrscht, um diese rechtlichen Verpflichtungen zu erfüllen, oder warum soll dieser B-Plan so zügig durchgedrückt werden?

Antwort der Verwaltung

Die Planung ist eine unabhängige, dem Gemeinwohl dienende Planung!
Es existieren keine von Ihnen angeführten rechtlichen Verpflichtungen. Der städtebauliche Vertrag beinhaltet keine Bindungen zur Rechtswirksamkeit des Planungsrechts.

Frage

Wie ist sonst die Tatsache zu beurteilen, dass in der Abwägung fast alle Vorschläge nicht berücksichtigt oder nur zur Kenntnis genommen wurden, aber eine wesentliche Änderung, wie in den Anregungen gefordert, nicht erfolgt ist?

Antwort der Verwaltung

Im Rahmen eines Planverfahrens ist es Aufgabe und Pflicht der Verwaltung, die seitens der Privaten vorgetragenen Anregungen und seitens der Trägern öffentlicher Belange vorgebrachten Stellungnahmen mit allen planungsrelevanten Belangen zu gewichten und zu einem Abwägungsergebnis zu gelangen. Diese Abwägungsergebnisse sind transparent zu jedermanns Einsicht in den Anlagen zur Beschlussvorlage auf der Homepage der Stadt Norderstedt eingestellt und letztendlich von der Stadtvertretung zu entscheiden.

Frage

Abwägungsvorschlag über Anregungen Privater, Seite 40:

Anregung: „Wir bitten bei der endgültigen Beschlussfassung über diesen Plan nicht nur die wirtschaftlichen Interessen Norderstedts zu berücksichtigen, sondern auch die der Anwohner sowie die Wertminderung der Grundstücke“

Ist es nicht so, dass durch den B-Plan 280 die stadteigenen Grundstücke im Garstedter Dreieck an Wert gewinnen, wohingegen der Wert des Grundeigentums als auch die Wohnqualität der bisherigen Anwohner durch den B-Plan 280 herabgesetzt wird?

Antwort der Verwaltung

Im Plangeltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 280 Norderstedt werden zu etwa vergleichbaren Anteilen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine neue Wohnbauentwicklung auf städtischen und in Privathand befindlichen Flächen geschaffen. Damit wird dem öffentlichen Interesse nach zusätzlichem Wohnraumangebot im Stadtgebiet gefolgt. Die Umwandlung bislang ausschließlich landwirtschaftlich nutzbarer Fläche zu Wohnbauland stellt regelmäßig eine Wertsteigerung der betroffenen Grundstücke dar.

Darüber hinaus sichert der Bebauungsplan allerdings auch grünplanerische Ziele wie den Erhalt eines Teilstücks eines regionalen Grünzuges einschl. erhaltenswerten Grünstrukturen, die dem Allgemeinwohl zugutekommen.

Eine planungsbedingte Wertminderung bereits vorhandener Wohngrundstücke erfolgt nicht, da nicht in bestehende Baurechte eingegriffen wird. Die bauliche Verbesserung der Erschließung stellt im Gegenteil eine Aufwertung betroffener Grundstücke dar.

Frage

Begründung zur 4. Änderung des FNP 2020:

„Auch hier zeigt sich die entlastende Wirkung durch die zukünftig ruhigen Achsen der Straßen „Buschweg“ und „Am Knick“.“

Warum wird hier so geplant, dass diese entlastende Wirkung nur auf die stadteigenen Grundstücke zutrifft und nicht auf die bereits bewohnten Grundstücke Kohfurth/ Am Knick?

Antwort der Verwaltung

Mit der Planung der verlängerten Berliner Allee nach Norden sind stadteigene und private Grundstücke gleichermaßen betroffen. Da ein Einsatz der Stettiner Straße als leistungsfähige Nordanbindung des Herold-Centers nicht in Betracht kommt, gibt es bei dem in Frage stehenden Wohnungsbestand am Kohfurth keinen Spielraum für eine veränderte Trassenführung.

Frage

Ist es nicht so, dass der Wert, der stadteigenen Grundstücke durch die Bebauung mit Mehrfamilienhäusern stärker im Wert steigen als die Grundstücke, auf denen „nur“ Ein- und Zweifamilienhäuser gebaut werden?

Antwort der Verwaltung

Im Grundsatz ja. In sog. normalen Wohnlagen steigt der Verkaufswert eines Grundstücks in Abhängigkeit zur Ausnutzbarkeit des Grundstücks. Der Bebauungsplan beinhaltet und behandelt allerdings städtische und private Grundstücke gleichermaßen.

Frage

Abwägungsvorschlag über Anregungen Privater, Seite 107:

„Grundsätzlich gilt 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.“

Wie kommt es aber, dass die Bürger die Nachteile in Kauf nehmen müssen; die Stadt mit ihren stadteigenen Grundstücken aber die Vorteile erhält?

Antwort der Verwaltung

Zur Sicherung einer auf die Zukunft ausgerichteten Siedlungsentwicklung ist es unabdingbar, dass sich Kommunen regelmäßig des Instruments der Grundstücksbevorratung bedienen. Die Ziele der Siedlungsentwicklungen werden in den Flächennutzungsplanungen (FNP) der Kommunen festgelegt. Aus diesen sind die Bebauungspläne zu entwickeln. Der Bebauungsplan Nr. 280 ist aus den Zielen des FNP 2020 (rechtswirksam am 08.05.2008) entwickelt.

Die Erschließung des neuen Wohnquartiers über eine Verlängerung der Berliner Allee, wie im Bebauungsplan Nr. 280 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. In Anbetracht des vorgenannten stellt der vor Satzungsbeschluss stehende Bebauungsplan mit seiner planerischen Inhalten eine konsequente Umsetzung des kommunalpolitisch getragenen Willens zur zukünftigen Stadtentwicklung dar.

Frage

Warum bereichert sich die Stadt Norderstedt auf Kosten anderer Grundeigentümer und der derzeitigen Anwohner der Straßen „Am Knick“ und „Kohfurth“?

Antwort der Verwaltung

Mit der Planung trifft die Stadt Norderstedt eine Vorsorge zur Deckung des zukünftigen Wohnraumangebots und handelt somit im öffentlichen Interesse. Von einer Selbstbereicherung kann nicht die Rede sein. (sonst siehe vorige Antwort der Verwaltung)

Frage

Begründung zur 4. Änderung des Flächennutzungsplanes 2020
Haben wir es richtig verstanden, dass mit dieser Änderung des FNP 2020 anstelle von Grünflächen und des Jugendzentrums im Bebauungsgebiet eine weitere Verdichtung mit Wohnung erfolgen soll, die auch noch weiteren zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr erzeugen wird?

Antwort der Verwaltung

Ja. Bei Realisierung einer plangemäßen 2-geschossigen Wohnbebauung wären zwangsläufig Verkehrszuwächse gegenüber der Ist-Situation zu erwarten. Pläne zur Verlagerung des Jugendhauses „Muku“ Am Knick bestehen derzeit allerdings nicht.

Frage

Begründung zur 4. Änderung des FNP 2020, Seite 11:
In der Begründung zur 4. Änderung des FNP 2020 wird auf Seite 11 darauf hingewiesen, dass sich das Verkehrsaufkommen z. B. im Bereich Kohfurth/ Am Knick sowieso bis 2020 erhöhen würde.

„Dies wird zu erheblichen Lärmbelastungen im Plangebiet der 4. FNP-Änderung führen. Auch ohne Durchführung der Planung ist daher gemäß den Planungen des FNP mit einer Zunahme der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr für das Gebiet zu rechnen.“

Ist Ihnen bewusst, dass es sich gemäß Verkehrsuntersuchung vom 16.09.10 dabei um eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens von nur 4% handelt und dass mit Umsetzung des B-Plan 280 in der bisherigen Form sich das Verkehrsaufkommen aber um fast 400% erhöhen würde?!

Antwort der Verwaltung

Ja. Allerdings verfälschen diese Relationen die Sachlage. Selbstverständlich steigt die Verkehrsbelastung eines nahezu nur dem Anliegerverkehr vorbehaltenen Gebiets i. V. m. der Neuplanung einer Durchgangsstraße mit innerörtlicher Bedeutung.

Frage

Abwägungsvorschlag über Anregungen Privater, Seite 101

„Angesichts der hohen Lärmbelastung im Stadtgebiet und in Übereinstimmung mit der Umgebungsrichtlinie sind diese Ziele durch geeignete Maßnahmen nach und nach zu erreichen.“

Hier sind wir in der komfortablen Lage, dass dieses Ziel bisher noch nie in Gefahr war! Wie kann es sein, dass man mit dem B-Plan 280 nicht nur die Lärmimmissionen bis zum Immissionsgrenzwert erhöht, sondern sie auch noch deutlich überschreiten wird? Ist somit der B-Plan 280 eine geeignete Maßnahme?

Antwort der Verwaltung

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.

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.

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 (Immissionschutz) wider.

Frage

Inwiefern wurde diese neue Hauptverkehrsstraße in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen? Da die Planung ja bereits mehrere Jahre existiert, hätte sie auf jeden Fall zwingend im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden müssen, da (weit) mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr prognostiziert werden.

Antwort der Verwaltung

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.

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).

Bei vorliegenden Zielkonflikten unterliegen einige Maßnahmen der Einzelfallprüfung, die mit anderen in die Planung einfließenden Belangen abzuwägen sind.

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.

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 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.

Frage

Welche schwerwiegenden Gründe rechtfertigen, dass der Leitspruch Norderstedts „Norderstedt, lebenswert leise“ hier vollkommen konterkariert wird?

Antwort der Verwaltung

Die im wirksamen Flächennutzungsplan –FNP 2020- dargestellte 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.

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 (öffentlicher Belang gem. § 1(6) Ziffer 4 BauGB: Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche) und Ziffer 8: Belange der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung. 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, sofern dadurch nicht unzumutbare Belastungen hervorgerufen werden.

Frage

Abwägungsvorschlag über Anregungen Privater, Seite 47

„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.“

Und ist es somit auch politischer Wille, mehr Verkehr in das Zentrum und die Wohngebiete Norderstedts zu ziehen?

Antwort der Verwaltung

Nein. Die Verlängerung der Berliner Allee nach Norden dient eben auch der verbesserten Anbindung des Herold-Centers an das übergeordnete Straßennetz und es ist erklärter politischer Wille, den innerörtlich gelegenen Einkaufsschwerpunkt mit regionaler Bedeutung im Wettbewerb zu anderen, an Magistralen gelegenen Einkaufszentren zu stärken. Mit den verkehrlichen Auswirkungen der im urbanen Zentrum Garstedts gelegenen Gemengelagen, bestehend aus den Nutzungen Wohnen, Handel und Arbeiten müssen die an der Berliner Allee gelegenen Bewohner heute schon umgehen.

Frage

Abwägungsvorschlag Träger öffentlicher Belange, Seite 1, Anregungen Kreis Segeberg:

Warum werden Anmerkungen des Kreises Segeberg, wie „Insgesamt erscheint die Planung aber etwas inhomogen und auch nicht in allen Bereichen regelkonform.“ nur zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt?

Antwort der Verwaltung

Die Stellungnahme des TÖB ist nur auszugsweise zitiert und bezieht sich auf die Disziplin Abwasserbeseitigung.

Hier heißt es: „Aus Sicht der Abwasserbeseitigung bestehen gegen das Vorhaben keine grundsätzlichen Bedenken.“

Insgesamt erscheint die Planung aber etwas inhomogen und auch nicht in allen Bereichen regelkonform.“

Es folgen Hinweise zu den Anforderungen zu Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser. Eine erläuternde Ausführung zur Kritik im Einzelnen erfolgt nicht. Insofern stellt sich die Frage nach einer Korrektur der Planung nicht.

Frage

Abwägungsvorschlag Träger öffentlicher Belange, Seite 5, Anregung des HVV, Seite 5:

Warum werden die Wohnungen mit den höchsten wohnlichen Dichten am weitesten vom U-Bahnhof Richtweg entfernt gebaut und warum wird die Anregung des HVV nur zur Kenntnis genommen, obwohl es doch ein sehr starkes Argument für eine grundsätzliche Fehlkonzeption ist? Der HVV weist übrigens darauf hin, dass die 600 m Luftlinienentfernung an der Grenze des Empfehlungsrahmens liegen.

Warum werden die Gebiete, die direkt am U-Bahnhof Richtweg liegen nicht zuerst bebaut, um die bestehende Infrastruktur direkt und sofort zu nutzen?

Antwort der Verwaltung

Begründet ist der Zuschnitt des 1. Bauabschnitts der Masterplanung des Garstedter Dreiecks in der Verfügbarkeit der Flächen, die unabdingbare Voraussetzung für eine Realisierung ist. Ferner ist von Bedeutung, dass der Bebauungsplan eine wichtige, das gesamtstädtische Verkehrsnetz ergänzende Straße (Verlängerung der Berliner Allee) beinhaltet. Diese mit einer zukünftig prognostizierten Verkehrsbelastung von bis zu 15000 Kfz/Tag muss schon aus Gründen des Lärmschutzes von einer weitgehend geschlossenen und auch in der Höhe wirksamen Bebauung flankiert werden. Damit ergibt sich folgerichtig eine entsprechend hohe Dichte für die zukünftige Besiedelung des Gebiets.

Die direkt an der U-Bahn-Haltestelle Richtweg gelegenen Wohnquartiere der Masterplanung Garstedter Dreieck sind derzeit nicht verfügbar. Hier ist allerdings unter Berücksichtigung der Freihaltung des regionalen Grünzugs und erhaltenswerter Grünstrukturen ebenfalls eine hohe Verdichtung vorgesehen. Grundsätzlich war und ist das gesamte Wohnquartier Garstedter Dreieck als urban gestaltetes Quartier geplant.

Frage

Warum benötigt das neue Wohngebiet eine Hauptverkehrsstraße und nicht eine normale Anliegerstraße ohne Durchfahrmöglichkeit?

Warum ist genau diese Variante, die eine große Belastung mit Lärm- und Feinstaubimmissionen einhergeht, für diesen B-Plan gewählt worden? Welche anderen Varianten sind dagegen geprüft worden?

Antwort der Verwaltung

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.

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.

Alternativ die Stettiner Straße als leistungsstarke Anbindung des Herold-Centers auszubauen, kam und kommt nicht in Betracht, da das Straßenraumprofil in der Strecke und in den Anbindungspunkten nicht ausreichend ist. Insofern bleibt nur die Verlängerung der Berliner Allee nach Norden, die im Vorwege der Masterplanung in diversen Varianten zusammen mit einem damals noch relevanten verlegten Buchenweg untersucht und seitens der Politik in der dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Variante entschieden wurde.

Frage

Beschluss-Vorlage B-Plan 280, Seite 3:

Sinngemäß: Zielsetzung des Bebauungsplans ist die Ausgestaltung der nach Norden verlängerten „Berliner Allee“ als Hauptverkehrsstraße mit verbesserter Anbindung des Herold-Centers an den Friedrichsgaber Weg.

Welche Untersuchung zeigt auf, dass überhaupt ein Bedarf einer weiteren und somit verbesserten Anbindung für das Herold Center erforderlich ist. Es wurde hierfür im B-Plan 280 keine Untersuchung aufgezeigt, die den Bedarf belegt.

Warum habe ich auf meine Email-Nachfrage bezüglich dieser Thematik vom 13. März 2011 bisher keine Antwort erhalten?

Antwort der Verwaltung

Die Qualität der verkehrlichen Ein- und Anbindung spielt bei der Beurteilung der Wettbewerbsfähigkeit eines Einkaufsschwerpunktes grundsätzlich eine tragende Rolle, die im aktuell wirksamen Flächennutzungsplan (FNP 2020) und in der Ursprungsfassung des FNP 84 immer ihren Niederschlag gefunden hat. Durch die Funktion eines regional bedeutsamen Einkaufszentrums wird auch nach Aussagen des Herold-Center Managements ein Großteil der Kunden außerhalb des Stadtgebietes bzw. außerhalb des Einzugsbereichs der U-Bahntrasse generiert. Dies begründet die Notwendigkeit einer Verbesserung der verkehrlichen Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz. Eine über diese Erkenntnislage hinausgehende Untersuchung bedarf es nicht.

Frage

Wird nicht immer wieder, insbesondere in politischen „Sonntagsreden“, beschworen, dass der ÖPNV gestärkt und der Straßenverkehr zurückgedrängt werden soll?

Antwort der Verwaltung

Ja, zuweilen ist das Thema der Politik. Auch Norderstedt hat sich die Stärkung des ÖPNV als Beitrag zur Senkung des Individualverkehrs zum Ziel gesetzt. Es ist bereits erheblicher Aufwand erforderlich, um den Stausquo-Anteil des ÖPNV zu halten.

Frage

Warum wird hier nun angestrebt, ein durch schienengebundenen ÖPNV optimal angebundenes Einkaufszentrum durch den Bau einer neuen Straße zu stärken und auf der anderen Seite die Anwohner eines großen Teils der Wohn- und Lebensqualität zu berauben?

Antwort der Verwaltung

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. Im Übrigen kann festgestellt werden, dass das Einkaufsverhalten trotz guter ÖPNV-Anbindung stark durch den MIV geprägt ist. Das kann nicht ignoriert werden.

Frage

Abwägungsvorschlag über Anregungen Privater, Seite 23:

Von verschiedener Seite haben wir gehört, dass die südliche Verlängerung der Berliner Allee zur Tannenhofstraße nicht mehr realistisch sei. Warum beschließen Sie nicht eine entsprechende und finale Änderung des Flächennutzungsplans und des B-Plan 286?

Antwort der Verwaltung

Die Entscheidung über die Umsetzung der Ziele des FNP 2020 obliegt den zuständigen Gremien der Politik und ist zentrales Thema im Bebauungsplan Nr. 286 Norderstedt, der sich in einem frühzeitigen Verfahrensstadium befindet.

Frage

Verkehrsuntersuchung SBI vom 16.09.2010:

Ist Ihnen bewusst, dass mit dem jetzigen Planungsstand des B-280 und der VEP P9 das Verkehrsaufkommen der Stettiner Straße, welche in einem Gewerbegebiet liegt, sich bis 2020 nur um 13,3 % erhöhen wird, wohingegen sich das Verkehrsaufkommen in den Straßen Kohfurth/ Am Knick, welche an einem Wohngebiet entlang führen, sich eben um fast 400% erhöhen wird?

Antwort der Verwaltung

Ja. Allerdings verfälschen diese Relationen die Sachlage. Selbstverständlich steigt die Verkehrsbelastung eines nahezu nur dem Anliegerverkehr vorbehaltenen Gebiets i. V. m. der Neuplanung einer Durchgangsstraße mit innerörtlicher Bedeutung.

Frage

Wäre es nicht gerechter, die zusätzlichen Lasten auf beide Straßen zu verteilen, indem die Mengen der sonstigen Entwicklung der Verkehrsentwicklungsplanung P9 über die Stettiner Straße und somit über das Gewerbegebiet geführt würden?

Somit hätte der Kohfurth immerhin noch eine Steigerung um 180% zu tragen und die Stettiner Straße eine Steigerung von nur 103%. Selbst an dieser Quote für das Wohngebiet muss noch gearbeitet werden, um diese erheblich zu senken!

Antwort der Verwaltung

Folgende Gründe sprechen gegen eine innerörtliche Erschließung, auch des Herold Centers, über die Stettiner Straße:

Der Knotenpunkt Stettiner Straße / Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Er wird zukünftig noch höhere Verkehrsbelastungen (insbes. aufgrund des ursprünglich im FNP 2020 dargestellten, Wegfalls des Autobahnanschlusses und der 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.

Am Knotenpunkt Stettiner Straße / Kohfurt ist zudem in den zur Verfügung stehenden Flächen eine verkehrsgerechte Führung unrealistisch. Vor allem dem dann stark auftretenden Linksabbiegerstrom in die Stettiner Straße könnte auf Grund der Nähe zur Marommer Straße keine ausreichende Aufstelllänge 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.

Frage

Abwägungsvorschlag über Anregungen Privater, Seite 105 f.

Als Gegenargument gegen die Nutzung der Stettiner Straße als innerörtlicher Zubringer ist dort ist bezüglich des Kreuzungsbereiches Stettiner Straße/ Kohfurth/ Marommer Straße folgendes aufgeführt: „Auch der erhaltenswerte Großbaumbestand müsste gänzlich beseitigt werden. Durch die Neuplanung können alle Verkehrsarten unter weitgehender Erhaltung des Baumbestandes sicher abgewickelt werden.“

Warum wird der B-Plan 280 nicht gänzlich fallen gelassen, so dass in dem gesamten Gebiet sogar kein einziger Baum gefällt werden muss?

Antwort der Verwaltung

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 Neubaufächen wird auch die Erschließung angrenzender Siedlungsbestände durch Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur verbessert und somit aufgewertet. Gleichzeitig wird eine verbesserte Anbindung des Herold-Centers nach Norden gesichert.

Im Übrigen wurden innerhalb der Straßenfläche Kohfurth 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.

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 Straßenentwurfplanung 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.

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.

Frage

Des Weiteren wird aber beschrieben, was mit dem Baumbestand östlich des Kohfurth passieren soll:

„Der östliche Straßenbaumbestand wird durch den anvisierten Straßenbau 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.“

Warum kann die Einmündung in den Kohfurth nicht weiterhin eine abknickende Vorfahrt sein oder eine Ampelanlage steuert dort den Verkehr?

Antwort der Verwaltung

Der Querschnitt der Stettiner Straße ist nicht ausreichend, um für die Zukunft die prognostizierten Verkehrsmengen aufnehmen zu können. 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.

Frage

Wir haben verstanden, dass Bäume dem Straßenbau sowieso zum Opfer fallen müssen, aber warum werden dann nicht diese Bäume erhalten, indem die Stettiner Straße als innerörtliche Anbindung genutzt wird. Sicherlich müssten dann die Bäume westlich am Kohfurth (vor dem Futterhaus) gefällt werden. Aber wäre dies nicht ein Null-Summenspiel bezüglich der Bäume, welches aber für das Wohngebiet erheblich mehr Lebensqualität bedeuten würde, wenn dort die Bäume anstatt am Gewerbegebiet erhalten würden?

Antwort der Verwaltung

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.

Frage

Abwägungsvorschlag über Anregungen Privater, Seite 105:

„Der Knotenpunkt Stettiner Straße/ Friedrichsgaber Weg hat keine ausreichende Leistungsfähigkeit, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen.“

Warum kann die Kreuzung Stettiner Straße/ Friedrichsgaber Weg mittel- bis langfristig, falls das Verkehrsaufkommen zu hoch für die bestehende Kreuzung werden sollte, nicht doch mit einem Kreisell versehen werden?

War es vielleicht ein Fehler in Hinblick auf die zukünftige Verkehrsentwicklung diese Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage auszustatten anstelle eines Kreisells? Sicherlich ist es teuer, einen Fehler zu beseitigen, aber ist es nicht noch viel teurer, ihn nicht zu beseitigen?

Antwort der Verwaltung

Ein Kreisverkehr an der besagten Kreuzung wäre nicht leistungsstark genug, um den auf dem Friedrichsgaber Weg prognostizierten Verkehr abwickeln zu können. Ein Rückbau und eine, wie angesprochen Neugestaltung der Knotensituation wäre somit weder verkehrstechnisch sinnvoll noch ökonomisch zu verantworten. Die LSA bietet als einzige Variante die erforderliche Sicherheit für den gegenläufigen Radverkehr.

Frage

Abwägungsvorschlag über Anregungen Privater, Seite 81

Warum wird auf die Anmerkung „Ich wunder mich über diese Maßnahme im Zeitalter der Verkehrsberuhigung und Umgehungsstraßen“ nicht eingegangen, da viele diese Auffassung teilen?

Antwort der Verwaltung

Zur Abwägung der Verkehrssituation siehe Antworten zu den Fragen oben.

Frage

Abwägungsvorschlag über Anregungen Privater, Seite 107:

Zur Frage bezüglich der Sicherheit der Anwohner und vor allem der Kinder wird dort von der Stadt aufgeführt: „Eine Garantie für die Sicherheit von Personen, die sich im öffentlichen Verkehrsraum aufhalten gibt es grundsätzlich nicht.“

Dies ist sicherlich richtig und ein schönes „Totschlagargument“. Aber wäre eine verkehrsberuhigte Zone mit 5.000 – 7.000 Kfz/ 24 h nicht trotzdem erheblich risikoärmer als eine Hauptverkehrsstraße mit 15.000 Kfz täglich?

Wie wird zum Beispiel der Schulweg gesichert und auf welcher (gesetzlichen) Basis wurden Querungshilfen geplant?

Antwort der Verwaltung

Die Beurteilung des Sicherheitsstandards einer Straße hängt von vielen Faktoren ab, und nicht nur von der Verkehrsmenge.

Welche Wegebeziehungen zukünftig spez. Schulwege sein werden, kann derzeit noch nicht gesagt werden. Grundsätzlich werden neben den in der verlängerten Berliner Allee beidseitig geplanten Geh- und Radwegen Wegeverbindungen u. a. auch zum Geh- und Radweg entlang der U-Bahn zur Verfügung stehen. Rechtsansprüche oder rechtliche Grundlagen zur Herstellung einer Querungshilfe auf der verlängerten Berliner Allee gibt es nicht. Auf die Protokollierung zum TOP B 280 in der Sitzung des Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 07.04.2011 wird in diesem Zusammenhang verwiesen: „Die Verwaltung wird gebeten, im Zuge der Ausführungsplanung und des Ausbaus der verlängerten Berliner Allee das Ziel einer verträglichen Einbindung durch die Einrichtung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen weiter zu unterstützen und den Baum- und Bürgerschutz im Bereich der Kohfurth sicher zu stellen.“

Frage

Abwägungsvorschlag über Anregungen Privater, Seite 71

Auf Seite 71 des Abwägungsvorschlages B-280 heißt es, dass 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 Plangebietes keinen kritischen Straßenbauabschnitt ausweisen hat, an dem jetzt oder in Zukunft ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte der 22. BImSchV zu erwarten wäre.

Die genaue Bebauung und der prognostizierte Verkehr waren 2007 doch noch gar nicht bekannt. Warum ist dieses Gutachten nicht in der Begründung zum B-Plan aufgeführt gewesen? Wie kann dann solch ein Gutachten, von dem wir den Eindruck haben, dass es erst jetzt nachträglich als Beleg herangezogen wurde, für den aktuellen B-Plan Bestand haben, insbesondere unter der Berücksichtigung, dass der Westwind die Abgase direkt in die ca. 5 m entfernten Balkone in den Straßen Kohfurth/ Am Knick hinein bläst?

Hier liegt eindeutig ein Verfahrensfehler vor, da bei solch einer wesentlichen Änderung der Straße eine auf den B-Plan bezogene Feinstaubuntersuchung durchgeführt werden muss und auch mit der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt werden muss. Dies ist eindeutig versäumt worden.

Antwort der Verwaltung

Die geplante Bebauung und die zu erwartende Verkehrsbelastung lag der SUP zugrunde. Das Gutachten wird den Einschätzungen des Umweltberichts zum B 280 zum Schutzgut Luft zu Grunde gelegt.

Wie in der Begründung zum B 280 unter Kap. 4.4.1 (Seite 58) 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 39. BImSchV (ehemals 22. BImSchV) zu erwarten wären.

Einer dezidierten Feinstaubuntersuchung im Rahmen des B-Plan-Verfahrens bedarf es nicht.

Frage

Begründung zur 4. Änderung des FNP 2020, Seite 19:

Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen:

„Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Lärmaktionsplanes zur Minderung des Straßenverkehrslärms (und zur Energieeinsparung sowie emissionsfreien Energieerzeugung s. Klimaschutz) würden sich ebenfalls positiv auf die Luftschadstoffproblematik auswirken“

Warum wird hier plötzlich doch eine Problematik bezüglich der Luftschadstoffe erwähnt?

Gemäß dem oben genannten Gutachten ist im Einwirkungsbereich des Plangebietes ein Überschreiten der aktuell gültigen Grenzwerte (der 22. BImSchV) nicht zu erwarten.

Antwort der Verwaltung

Energieplanung und emissionsfreie Energieerzeugung über die in der SUP berücksichtigten Rahmenbedingungen hinaus halten wir für erwähnenswert.

Frage

Begründung zum B-PLAN 280, Seite 8, Eigentumssituation:

Was ist mit den Grundstücken nördlich des Buschwegs, die in privatem Eigentum sind? Diese werden doch für die Bebauung und den Bau der Straße benötigt. Wie und wann werden diese noch gekauft?

Antwort der Verwaltung

Mit Ausnahme der Straßenverkehrsflächen und der öffentlichen Knickschutzbereichen bleiben die Flächen in Privathand. Die Verhandlungen über die Übertragung der Flächen werden derzeit geführt.

Frage

Begründung zum B-PLAN 280, Seite 20 f.

Warum wird dort bei der Beschreibung des Kreisels die Zufahrt der Grundstücke Kohfurth 38/ 40 und Am Knick 2-10 nicht berücksichtigt? Sind diese übersehen oder vergessen worden?

Antwort der Verwaltung

Die Anbindung der erwähnten Grundstückszufahrten wurde im Rahmen der Vorentwurfplanung zur Berliner Allee untersucht und für funktionsfähig erklärt. Einer dezidierten Darstellung aller Details in der Begründung bedarf es nicht.

Frage

Begründung zum B-PLAN 280, Seite 21 f.

Wie kommt es zu einer Gesamtbreite von etwa 20,55 m für den Kohfurth südlich des Kreisels, obwohl dort stellenweise maximal nur 12-13 m zur Verfügung stehen?

Antwort der Verwaltung

Die Bemessung des Querschnitts erfolgte unter Berücksichtigung aller verkehrlich erforderlichen Funktionsbereiche für den Prognosefall.

Frage

Abwägungsvorschlag über Anregungen Privater, Seite 24:

Eine erhöhte Belastung durch überörtliche Durchgangsverkehre sei durch Knotenpunkte hier (FGW/ Verl. Berliner Allee) nicht zu erwarten.

Warum werden dann aber in der Verkehrsuntersuchung zur äußeren Erschließung vom 16.09.10 Szenarien mit bis zu 2 Linksabbiegerstreifen untersucht?

Antwort der Verwaltung

Damit der Linksabbiegerverkehr schneller abfließen kann.

Zusammenfassung der Fragesteller:

Unsere Anregung ist es, den Bebauungsplan an die Stadtverwaltung zur Überarbeitung zurückzugeben.

Es liegen nach unserer Ansicht Verfahrensfehler durch Versäumnisse und nicht ordnungsgemäßer Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung vor. Daher muss der B-Plan 280 von Grund auf neu aufgestellt werden.

Ziel muss es sein, durch dieses Wohngebiet keine Hauptverkehrsstraße zu führen, sondern eine reine Anliegerstraße, die ausschließlich dafür vorgesehen ist, den Ziel- und Quellverkehr so abzuwickeln, dass die Bewohner im Altbestand nicht zusätzlich durch Immissionen, seien es Lärm oder Abgase, belästigt werden und auch sonst nicht in ihrer Wohn- und Lebensqualität herabgesetzt werden.

Die Bebauung mit der höchsten wohnlichen Dichte muss direkt am U-Bahnhof Richtweg erfolgen und nicht in dem am weitesten entfernten Gebiet. Auf der anderen Seite sollten im vom U-Bahnhof Richtweg entfernten Gebiet, Ein- und Zweifamilienhäuser vorgesehen werden. Insgesamt sollte die Bebauung umweltverträglicher gestaltet werden.

Oder sollen die Bürger Norderstedts mit der Herabsetzung Ihrer Wohn- und Lebensqualität dafür bezahlen, dass die Stadt Norderstedt voreilig rechtliche Verpflichtungen eingeht?

Gerade angesichts der Tatsache, dass der Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft Norderstedt mbH, die im Eigentum von Grundstücken im Baugebiet ist, und der Baudezernent mit der Planungshoheit für Norderstedt, diese beiden Ämter in Personalunion vereint, bitten wir dafür zu sorgen, dass dieser offensichtliche Interessenkonflikt sich nicht negativ auf die Anwohner im Altbestand auswirkt.

Antwort der Verwaltung

Die Stadt Norderstedt ist, wie oben ausgeführt, keine vorzeitigen rechtlichen Bedingungen eingegangen. Die zuletzt vorgebrachten Äußerungen wurden vom Sprecher der Interessengemeinschaft in der Sitzung des StuV am 07.04.2011 im Rahmen der Einwohnerfragestunde vorgetragen. Der Ausschuss ist dieser Sichtweise nicht gefolgt und hat in Vorbereitung der abschließenden Beschlussfassung durch die Stadtvertretung über die Stellungnahmen der Privaten und Behörden entschieden und den Satzungsbeschluss gefasst. Das Übrige wird zur Kenntnis genommen.