

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 12/0217
6013 - Team Stadtplanung			Datum: 06.06.2012
Bearb.:	Frau Beate Kroker	Tel.: 207	öffentlich
Az.:	6013/Frau Kroker -lo		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	21.06.2012	Anhörung

Rahmenplan der Stadt Norderstedt "Wohnbauflächen Mühlenweg/Harckesheyde"
Gebiet: Zwischen Schulweg im Westen und Gewerbegebiet Harkshörn im Osten, südlich Mühlenweg und nördlich Harckesheyde
hier: Abstimmung der Rahmenbedingungen

1. Anlass

Die Fläche zwischen Mühlenweg und Harckesheyde stellt eine der letzten großen Wohnbauflächenreserven in Harksheide dar. Die Fläche ist das Bindeglied zwischen der verdichteten Bebauung im Bereich des Bebauungsplanes 202 Norderstedt und der ehemaligen Kleinsiedlung Harkshörn mit lockerer Baustruktur.

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan der Stadt Norderstedt FNP 2020 als Wohnbaufläche dargestellt, die in 2 Teilbereiche – östlich und westlich des Harckesstieges unterteilt ist.

Das Gebiet soll entwickelt werden, um auf die bestehende Nachfrage nach Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen reagieren zu können.

Das Wohnungsmarktkonzept (WmK) der Stadt Norderstedt prognostiziert eine Nachfrage von 1.850 Wohnung für den Zielhorizont 2020. Hierbei ist der größte Anteil im Ein- und Zweifamilienhausbereich zu erwarten. Dieser Nachfrageüberhang in Verbindung mit erwarteten Wohnungsabgängen von 1.350 Wohneinheiten ergibt einen rechnerischen Bedarf an 3.200 Wohneinheiten bis zum Jahr 2020. Dabei entfällt ein Anteil von 1.900 Wohneinheiten auf den Ein- und Zweifamilienhaussektor, der insbesondere im westlichen Teil des Plangebietes (Bebauungsplan Nr. 270 A Norderstedt) gedeckt werden soll. Der Anteil im Mehrfamilienhausbereich liegt bei 1.300 Wohnungen und soll insbesondere entlang der Harckesheyde gedeckt werden. Um diese Nachfrage, sowohl im Ein- und Zweifamilienhausbereich als auch im Mehrfamilienhaus-Sektor aufzufangen, soll das Plangebiet „Harckesheyde / Mühlenweg“ mit der Zielsetzung einer Mischung unterschiedlichster Bauformen entwickelt werden. Es ist beabsichtigt, ein Quartier zu entwickeln, das nicht nur in sich selbst ein stimmiges städtebauliches Konzept darstellt, sondern auch eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, die die verschiedenen umliegenden Quartiere in Harksheide zusammenführt und zusammenwachsen lässt. Die Siedlung soll den Anforderungen an zeitgemäßes Wohnen in unterschiedlichsten Wohnformen (z. B. Wohnen im geförderten Wohnungsbau, altengerechtes Wohnen, Mehrgenerationenwohnen, das Wohnen im Einfamilienhaus etc.) gerecht werden. Zudem sollen

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

durch hochwertig gestaltete Grünzüge, Freiflächen und Wohnumfelder Bereiche geschaffen werden, die zum Aufenthalt und zur Kommunikation einladen.

Um die planerische Entwicklung dieser Fläche weiter vorzubereiten, ist es zunächst notwendig, Eckdaten für die zukünftige Entwicklung zu definieren um somit den Rahmen für die zukünftige Planung vorzugeben.

Die hierfür elementaren Bausteine sind:

- ⇒ Grünstrukturen
- ⇒ Verkehrliche Erschließung
- ⇒ Baustruktur
- ⇒ Soziale Infrastruktur
- ⇒ Energieversorgung

Im Folgenden werden die genannten Aspekte erläutert und die für das Gebiet wichtigen Aspekte dargelegt.

2. Rahmenbedingungen:

Grünstrukturen

Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Gebietes sind als erstes die Aussagen des Flächennutzungsplanes der Stadt Norderstedt FNP 2020. Dieser stellt für das Plangebiet 2 Grünzüge dar. Zum einen den Grünzug am östlichen Plangebietsrand und zum anderen den Grünzug mittig im Plangebiet entlang des Harckesstieges. Der Grünzug am östlichen Plangebietsrand stellt zum einen eine Verbindung in die Wöbmoorniederung nach Norden dar und zum anderen die Verbindung nach Süden zum Stadtpark Norderstedt. Zudem stellt dieser Grünzug die Abschirmung zum angrenzenden Gewerbegebiet Oststraße dar.

Dieser Grünzug soll zukünftig 2 Funktionen übernehmen. Zum einen soll er durch die Integration von Rad- und Fußwegen eine Anbindung nach Norden und Süden ermöglichen und als öffentlicher Grünraum eine Aufenthaltsqualität erhalten. Zum anderen sollen in dieser sehr breiten Grünverbindung die Ausgleichsflächen für die zu entwickelnden Bebauungspläne untergebracht werden. So kann eine räumliche Nähe zwischen Eingriff und Ausgleich sichergestellt werden.

Der Grünzug entlang des Harckesstieges gliedert den Raum und sichert den vorhandenen Baumbestand. Über ihn erfolgt eine Anbindung in das Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 202 Norderstedt und somit auch eine Vernetzung dieser beiden Siedlungsbereiche.

Der im Plangebiet vorhandene Baumbestand bzw. die vorhandenen Knicks wurden im Vorwege erfasst und bezüglich ihrer Bedeutung für den Planbereich bewertet. Sie bilden die Grundlage für die zukünftig zu berücksichtigenden Knicks und Knickschutzbereiche und gliedern das Plangebiet. Sie sollen zum einen eine Durchgrünung sicherstellen, zum anderen aber auch die einzelnen Bereiche miteinander verbinden.

Planerische Ziele für den Teilbereich Grünstrukturen:

- ⇒ **Erhalt und Sicherung der Grünzüge am östlichen Plangebietsrand und entlang des Harckesstieges**
- ⇒ **Festsetzung von Ausgleichsflächen im Grünzug am östlichen Plangebietsrand**
- ⇒ **Erhalt und Sicherung der vorhandenen Knicks und der dazugehörigen Knickschutzbereiche**

Verkehrliche Anbindung

Grundsätzlich soll der durch die Entwicklung des Wohngebietes neu erzeugte Verkehr funktionsgerecht auf die umliegenden Straßen (Harckesheyde, Mühlenweg und Schulweg) verteilt werden. Die Harckesheyde stellt hierbei eine Hauptverkehrsstraße aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Norderstedt dar, für die im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 228 Norderstedt (rechtskräftig seit 1985) die Lärmbelastung dem Grunde nach festgestellt wurde. Daraufhin haben die Anwohner Lärmschutzmaßnahmen erhalten, die auf eine Verkehrsbelastung auf der Harckesheyde bis zu 20.000 Kfz/24 h ausgelegt sind, die noch nicht erreicht wurde. Diese Vorsorgemaßnahmen wurden durch städtische Mittel finanziert.

Darüber hinaus stellt sie eine bedeutende Ost-West-Verbindung mit einer Verkehrsbelastung von derzeit ca. 9.000 Kfz/ 24 h dar. Sie bindet im Osten an die Schleswig-Holstein-Straße an und im Westen an die Ulzburger Straße. Der Knoten Harckesheyde / Schleswig-Holstein-Straße kann bereits heute die Mehrverkehre aufnehmen. Der Knoten Harckesheyde / Ulzburger Straße wird mit Anbindung der verlängerten Oadby-and-Wigston-Straße leistungsfähig ausgebaut. Es wird davon ausgegangen, dass der Knotenausbau durchgeführt ist, bis die bauliche Entwicklung des Plangebietes abgeschlossen ist. Die geplante Verlängerung der Oadby-and-Wigston Straße nach Norden und deren Anbindung an die Lawaetzstraße wird mittelfristig zu einer deutlichen Verkehrsentlastung auf der Ulzburger Straße führen.

Der Mühlenweg ist eine Wohnsammelstraße mit einer Fahrbahnbreite von ca. 5,00 m und ist als Tempo 30 ausgewiesen. Sie stellt eine Verbindung zum Gewerbegebiet Oststraße dar. Der Mühlenweg weist heute eine Verkehrsbelastung von 2.700 Kfz/24 h auf. Zusätzlich unterstützen Fahrbahneinengungen die Verkehrsberuhigung im Mühlenweg. Der Mühlenweg bindet an die Oststraße im Osten an und darüber an die Harckesheyde und im Westen an die Ulzburger Straße. Der Knoten Mühlenweg / Ulzburger Straße ist im heutigen Zustand eingeschränkt leistungsfähig.

Der Schulweg ist eine reine Anliegerstraße und als Tempo-30-Zone und verkehrsberuhigter Bereich (7 km/h-Bereich) ausgebaut. Er dient ausschließlich der Erschließung des angrenzenden Gebietes und weist heute lediglich eine Belastung von ca. 500 Kfz/24 h auf. Der Schulweg bindet im Süden an die Harckesheyde an und im Nordwesten an die Ulzburger Straße.

Derzeit wird der Bereich, incl. der nördlich des Mühlenweges vorhandenen Wohnbebauung, nur unzureichend durch den ÖPNV bedient. Das Gebiet wird hauptsächlich über die Harckesheyde und die Ulzburger Straße durch die Buslinien 194, 493 und 293. Auf Grund der ungenügenden Fahrbahnbreiten und der o. g. Einmündung in die Ulzburger Straße kann die Linie 393 derzeit nur bis zur Wendeanlage im Osten des Mühlenweges fahren.

Das Grundgerüst der äußeren verkehrlichen Erschließung besteht aus den vorhandenen Straßen Harckesheyde, Ulzburger Straße und Mühlenweg. Die innere Erschließung orientiert sich an der geplanten Siedlungs- und Grünstruktur. Eine zentrale Nord-Süd-Achse verbindet die Harckesheyde mit dem Mühlenweg. Die weitere Gliederung des Gebietes bindet die Siedlungsbereiche in verschiedenen Varianten an die Harckesheyde, den Mühlenweg und den Schulweg an.

Es wurden im Vorwege 5 Varianten gutachterlich untersucht, deren Aussagen auf der Grundlage der Annahmen gemacht wurden, dass im Plangebiet ca. 570 Wohneinheiten entstehen werden. Dabei wurde in den Varianten 1 – 4 der Mühlenweg für den Durchgangsverkehr gesperrt, da der Mühlenweg nicht im Vorbehaltensnetz der Stadt Norderstedt dargestellt ist. Zudem wurde der Mühlenweg für den MIV (motorisierter Individualverkehr) gesperrt, um im nördlich angrenzenden Wohngebiet die Akzeptanz für die Entwicklung der Fläche zu erhöhen. Zudem sollte der Großteil des Verkehrs auf die Harckesheyde gelenkt werden, da hier, wie oben bereits genannt, bereits Lärmschutzmaßnahmen finanziert und umgesetzt wurden. Die hierbei angenommene Verkehrsbelastung wird auch mit Umsetzung des Plangebietes

noch nicht erreicht. Im Gegensatz hierzu ist bisher keinerlei Lärmschutz im Bereich nördlich des Mühlenweges umgesetzt.

Die Besonderheiten der 5 untersuchten Varianten werden im Folgenden kurz beschrieben und deren Vor- (+) und Nachteile (-) dargelegt.

Variante 1

Maßnahmen

- Sperrung des Mühlenweges für den MIV im Bereich der Wendeanlage
- Keine durchgängige Befahrbarkeit der zentralen Achse für den MIV
- Durchbindung des Schulweges an den Mühlenweg

Vorteile

- + Erschließung des neuen Plangebietes und Gebietes nördlich des Mühlenweges durch den ÖPNV
- + Entlastung des Mühlenweges

Nachteile

- Kosten für Ausbau Mühlenweg für ÖPNV (ggf. zusätzliche Kosten für Lärmschutz)
- Durchsetzung der bisherigen Verkehrsbeschränkungen und Beibehaltung der bisherigen Tempo-30-Zone stellt sich u. U. schwierig dar
- Attraktiver Schleichweg über den Schulweg
- Durch Sperrung Mühlenweg Verkehrsverlagerung auf Harckesheyde
- Ggf. Lichtsignalanlage Mühlenweg / Ulzburger Straße (Kosten, Flächenerwerb)

Variante 2 (wie Variante 1 ohne Schulweg)

Maßnahmen

- Sperrung des Mühlenweges für den MIV im Bereich der Wendeanlage.
- Keine durchgängige Befahrbarkeit der zentralen Achse für den MIV

Vorteile

- + Erschließung des neuen Plangebietes und Gebietes nördlich des Mühlenweges durch den ÖPNV
- + Entlastung des Mühlenweges
- + Kein Schleichverkehr im Schulweg

Nachteile

- Ausbau Mühlenweg für ÖPNV (ggf. Lärmschutz)
- Mehr Umwegfahrten
- Durchsetzung der Verkehrsbeschränkungen
- Durch Sperrung Mühlenweg Verkehrsverlagerung auf Harckesheyde
- Ggf. Lichtsignalanlage Mühlenweg / Ulzburger Straße (Kosten, Flächenerwerb)

Variante 3 (mit Schulweg und durchgängiger Verbindung Harckesheyde – Mühlenweg)

Maßnahmen

- Sperrung des Mühlenweges für den MIV im Bereich der Wendeanlage
- durchgängige Befahrbarkeit der zentralen Achse für den MIV
- Durchbindung des Schulweges an den Mühlenweg

Vorteile

- + Erschließung des neuen Plangebietes und Gebietes nördlich des Mühlenweges durch den ÖPNV
- + Stärkere Entlastung des Mühlenweges durch Verkehrsverteilung im Gebiet
- + Wenige Umwegfahrten

Nachteile

- Ausbau Mühlenweg für ÖPNV (ggf. Lärmschutz)
- Durchsetzung der Verkehrsbeschränkungen
- Durch Sperrung Mühlenweg Verkehrsverlagerung auf Harckesheyde
- Ggf. Lichtsignalanlage Mühlenweg / Ulzburger Straße (Kosten, Flächenerwerb)
- Schleichverkehre im Schulweg

Variante 4 (wie Variante 3 ohne Schulweg)

Maßnahmen

- Sperrung des Mühlenweges für den MIV im Bereich der Wendeanlage
- durchgängige Befahrbarkeit der zentralen Achse für den MIV

Vorteile

- + Erschließung des neuen Plangebietes und Gebietes nördlich des Mühlenweges durch den ÖPNV
- + Stärkere Entlastung des Mühlenweges durch Verkehrsverteilung im Gebiet
- + wenige Umwegfahrten
- + kein Schleichverkehr im Schulweg

Nachteile

- Ausbau Mühlenweg für ÖPNV (ggf. Lärmschutz)
- Durchsetzung der Verkehrsbeschränkungen
- Durch Sperrung Mühlenweg Verkehrsverlagerung auf Harckesheyde
- Ggf. Lichtsignalanlage Mühlenweg / Ulzburger Straße (Kosten, Flächenerwerb)

Variante 5 (alle Fahrbeziehungen sind offen)

In der Sitzung des ASV vom 19.01.2012 wurde die Verwaltung beauftragt, die im Weiteren als Variante 5 genannte Verkehrslösung zu untersuchen.

Maßnahmen

Alle Fahrbeziehungen sind offen:

- keine Sperrung des Mühlenweges für den MIV im Bereich der Wendeanlage
- durchgängige Befahrbarkeit der zentralen Achse für den MIV
- Durchbindung des Schulweges an den Mühlenweg

Vorteile

- + Erschließung des neuen Plangebietes und Gebietes nördlich des Mühlenweges durch den ÖPNV
- + Verkehrsverteilung im Gebiet
- + Keine Umwegfahrten

Nachteile

- Ausbau Mühlenweg für ÖPNV (ggf. Lärmschutz)
- Stärkere Verkehrsbelastung auf dem Mühlenweg
- Zusätzliche Schleichverkehre im Schulweg
- Ggf. Lichtsignalanlage Mühlenweg / Ulzburger Straße (Kosten, Flächenerwerb)
- Flächenbedarf für den notwendigen Ausbau des Knoten Ulzburger Straße / Mühlenweg ist derzeit nicht verfügbar

Nach Gegenüberstellung der untersuchten Varianten zur verkehrlichen Erschließung des Plangebietes „Harckesheyde / Mühlenweg“ können die Varianten 3, 4 und 5 dem Strukturplan zugrunde gelegt werden, jedoch favorisiert die hauptamtliche Verwaltung nach wie vor die Variante 4.

Planerische Ziele für den Teilbereich verkehrliche Anbindung:

- ⇒ **Erschließung des Plangebietes auf Grundlage der Variante 3, 4 oder 5**

Baustrukturen

Das Plangebiet ist umgeben von ein- bis zweigeschossiger Bebauung mit Einzel- und Doppelhäusern im Norden und West, von Gewerbebauten im Osten und von ein- bis zweigeschossigen Doppel- und Reihenhäusern im Süden. Die Gebäude südlich der Harckesheyde liegen hierbei hinter einer Lärmschutzwand, da die Verkehrs- und damit die Lärmbelastung entlang der Harckesheyde als Hauptverkehrsstraße deutlich höher ist als an den Straßen Mühlenweg und Schulweg. Auch aus diesem Grund haben sich an diesen beiden Straßen vorwiegend Einzel- und Doppelhäuser angesiedelt.

Südlich des Gebietes befindet sich zudem die Wohnanlage für Menschen mit Behinderungen.

Die umgebenden Wohnbaugebiete weisen zudem unterschiedliche Dichten auf. So ist die bauliche Dichte nördlich und westlich des Gebiets deutlich geringer als südlich des Plangebietes. Dieses hat seinen Ursprung in der Entstehungsgeschichte der Baugebiete. Während die Siedlung Harkshörn eine über einen langen Zeitraum gewachsene Siedlung ist, die die älteste „Kleinsiedlung“ Norderstedts darstellt und aufgrund dieser Typologie über große Grundstücke verfügte, die mit Kleinsiedlungshäusern bebaut waren, wurde der Bereich südlich der Harckesheyde auf Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 202 (1995) innerhalb kurzer Zeit bebaut. Ziel war es, hier eine Mischung unterschiedlicher Wohnformen zu haben, zudem sollten Familien mit Kindern angesprochen werden, die i. d. R. deutlich kleinere Grundstücke bevorzugen.

Das städtebauliche Konzept für das Gebiet „Harckesheyde / Mühlenweg“ soll eine Verbindung zu den angrenzenden Bereichen darstellen. Aus diesem Grund soll sich die bauliche Dichte im Plangebiet an die angrenzenden Bereiche anlehnen, was bedeutet, dass von einer geringeren Dichte im nördlichen und westlichen Plangebiet zu einer höheren Dichte im Süden entwickelt werden soll. Dabei ist in allen Bereichen eine Mischung der verschiedenen Bauformen (Einzel-, Doppel-, Reihenhäuser und Geschosswohnungsbau) vorzusehen, um eine größtmögliche soziale Mischung und eine Mischung verschiedener Altersstrukturen im Gebiet sicher zu stellen. Aus diesem Grund soll auch geförderter Wohnungsbau im Plangebiet vorgesehen werden.

Die Höhenentwicklung innerhalb des Plangebietes soll sich jeweils an die umgebende Bebauung anpassen. Es soll eine maximale Höhe von drei Geschossen + Staffelgeschoss nicht überschritten werden.

Planerische Ziele für den Teilbereich Baustrukturen – Maß der Nutzung:

- ⇒ **Entwicklung des Gebietes mit einer von Norden nach Süden zunehmenden baulichen Dichte**
- ⇒ **Mischung der Bauformen (Einzel-, Doppel-, Reihenhäuser und Geschosswohnungsbau)**
- ⇒ **Integration von gefördertem Wohnungsbau**
- ⇒ **Maximal 3-geschossig + Staffelgeschoss**

Das Plangebiet soll als Wohngebiet entwickelt werden. Es soll jedoch möglich sein, in Teilbereichen kleinere gastronomische Einrichtungen (z. B. ein Quartiers-Café am Grünzug) bzw. Dienstleistungseinrichtungen zu integrieren. Daher soll das Gebiet als reines bzw. teilweise als allgemeines Wohngebiet entwickelt werden, wobei der Katalog der Nutzungen im weiteren Verfahren gebietsabhängig überprüft werden muss. Einzelhandelseinrichtungen sollen jedoch nicht vorgesehen werden, da in unmittelbarer Nähe an der Ulzburger Straße die Nah-

versorgung des Gebietes ausreichend abgedeckt ist und der Versorgungsstandort Ulzburger Straße nicht geschwächt werden soll.

Planerische Ziele für den Teilbereich Baustruktur – Art der Nutzung:

- ⇒ **Entwicklung eines reinen bzw. teilweise eines allgemeinen Wohngebietes**

Soziale Infrastruktur

Analog den Aussagen des Flächennutzungsplanes der Stadt Norderstedt (FNP 2020) soll in das städtebauliche Konzept eine Kindertagesstätte integriert werden. Diese soll am Grünzug entlang des Harckesstieges angeordnet werden, da hierüber auch die Verbindung innerhalb des Plangebietes als auch darüber hinaus erfolgen soll. Um die Umsetzung der Kindertagesstätte am Grünzug sicherzustellen, ist ein Grundstück der Entwicklungsgesellschaft Norderstedt vorzusehen.

Weiterhin soll das Plangebiet über einen Gebietsspielplatz verfügen, der auch aus angrenzenden Bereichen genutzt werden soll und daher gut angebunden sein muss. Dieser Gebietsspielplatz ist aus dem Grund in den Grünzug entlang des Harckesstieges zu integrieren.

Insgesamt soll das zu erarbeitende städtebauliche Konzept über hohe Qualitäten im öffentlichen und halböffentlichen Raum verfügen, so dass Kommunikations- und Begegnungsräume geschaffen werden, die von den Bewohner/-innen und Besucher/-innen genutzt werden und somit auch zu einer Identifikation mit dem Gebiet und darüber hinaus mit dem Stadtteil führen.

Planerische Ziele für den Teilbereich soziale Infrastruktur:

- ⇒ **Anordnung einer Kindertagesstätte am Grünzug Harckesstieg**
- ⇒ **Integration eines Gebietsspielplatzes**
- ⇒ **Schaffung von Kommunikationsräumen**

Nachhaltige Energieversorgung

Um eine nachhaltige Stadtentwicklung zu erhalten, ist es unumgänglich, sich mit dem Thema der nachhaltigen Energieversorgung bzw. der Reduzierung von Energieverbräuchen zu beschäftigen. Dieses Thema muss im Rahmenplanprozess verankert werden und in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Norderstedt ein schlüssiges zukunftsweisendes und umsetzbares Konzept erarbeitet werden. Es muss sowohl über die Reduzierung von Energiebedarf nachgedacht werden, d. h. Wärmedämmstandards, Passivhaus bzw. Plusenergiehaus, um nur einige Beispiele zu nennen, als auch darüber, wie die noch verbleibenden Energiebedarfe gedeckt werden. Hier sollte über Fernwärmeanschluss oder auch über Nutzung von Solarstrahlung nachgedacht werden. Im weiteren Verfahren sind auch alle Möglichkeiten der planungsrechtlichen Festsetzungen zu prüfen.

Planerische Ziele für den Teilbereich nachhaltige Energieversorgung:

- ⇒ **Entwicklung eines nachhaltigen Energiekonzeptes**

Fazit:

Aus den o. g. Gründen ergeben sich für die weitere Erarbeitung eines Strukturplanes folgende Planungsziele:

- **Erhalt und Sicherung der Grünzüge am östlichen Plangebietsrand und entlang des Harckesstieges**
- **Festsetzung von Ausgleichsflächen im Grünzug am östlichen Plangebietsrand**
- **Erhalt und Sicherung der vorhandenen Knicks und der dazugehörigen Knick-schutzbereiche**
- **Erschließung des Plangebietes auf Grundlage der Variante 3, 4 oder 5**
- **Entwicklung des Gebietes mit einer von Norden nach Süden zunehmenden bau-lichen Dichte**
- **Mischung der Bauformen (Einzel-, Doppel-, Reihenhaus und Geschosswoh-nungsbau)**
- **Integration von gefördertem Wohnungsbau**
- **Maximal 3-geschossig + Staffelgeschoss**
- **Entwicklung eines reinen bzw. teilweise eines allgemeinen Wohngebietes**
- **Anordnung einer Kindertagesstätte auf einem Grundstück der Entwicklungsge-sellschaft Norderstedt am Grünzug Harckesstieg**
- **Integration eines Gebietsspielplatzes**
- **Schaffung von Kommunikationsräumen**
- **Entwicklung eines nachhaltigen Energiekonzeptes**

3. Weiteres Verfahren

a) Mehrstufiges Verfahren

Die Entwicklung der Fläche „Harckesheyde / Mühlenweg“ soll über ein gestuftes Verfahren erfolgen, dass aus einem Rahmenplanverfahren, ein oder mehreren Wettbewerbsverfahren und Bauleitplanverfahren besteht.

Die Grundlage für die weitere Planung soll zunächst ein Rahmenplanverfahren bilden. Ein städtebaulicher Rahmenplan ist eine informelle Planung, die in ihrer Aussagenschärfe und in ihrem Maßstab zwischen Flächennutzungsplan und Bebauungsplan angesiedelt ist. Der Rahmenplan definiert die grundsätzlichen Entwicklungsziele für ein Plangebiet. Er trifft Aus-sagen zur Erschließung, zur baulichen Struktur, Dichte und Grün. Auf der Grundlage des Rahmenplanes können in einem weiteren Schritt die Bebauungspläne erarbeitet werden, die dann die für die Bebauung des Gebietes erforderlichen Baurechte schaffen.

Der Rahmenplan hat bindenden Charakter für das Verwaltungshandeln, führt aber nicht zu unmittelbaren Auswirkungen auf die Bürgerinnen und Bürger. Mit der Rahmenplanung ist beabsichtigt, die privaten und öffentlichen Belange frühzeitig zu integrieren. So sollen bereits von Anfang an insbesondere die Bürger und Bürgerinnen aktiv in den Prozess einbezogen werden, um eine hohe Akzeptanz zu erhalten. Außerdem soll mit den betroffenen Behörden die Planung frühzeitig abgestimmt werden. Bereits für die Entwicklung der Gebiete Norderstedt-Mitte oder z. B. Frederikspark (Rahmenplan Friedrichsgabe Nord) konnten sehr gute Erfahrungen mit diesem städtebaulichen Instrument gesammelt werden.

Rahmenpläne können in ihrer Aussagenschärfe projektabhängig variieren und aus verschie-denen Plänen bestehen (z. B. ein Strukturkonzept, das eine flächenhafte Darstellung der Rahmenbedingungen enthält oder z. B. ein städtebauliches Konzept, das bereits sehr detail-lierte Aussagen enthalten kann). Es wird vorgeschlagen, zuerst eine zeichnerische Darstel-lung der Planungsziele / Rahmenbedingungen in Form eines Strukturkonzeptes zu erarbei-ten sowie einen Erläuterungsbericht mit Umweltbericht, um frühzeitig die umweltrelevanten Aspekte berücksichtigen und bewältigen zu können. Am Ende des Rahmenplanverfahrens liegt dann ein abgestimmtes Strukturkonzept vor, das die Eckdaten für die weiteren Planun-gen definiert und somit den Rahmen bildet.

Auf dieser Grundlage können dann städtebauliche Wettbewerbe oder konkurrierende Verfah-ren für die gesamte Fläche oder aber auch nur für Teilbereiche durchgeführt werden, die so eine städtebauliche Qualität für das Gebiet sichern. Wie das Wettbewerbsverfahren gestaltet

werden sollte, muss dann noch im Detail geprüft werden, da es auch vom Ergebnis des Beteiligungsverfahrens abhängig sein kann bzw. sich daraus Anforderungen ergeben.

Darauf aufbauend können dann Bauleitplanverfahren durchgeführt werden. Ob ggf. einzelne Teilbereiche parallel in das Bauleitplanverfahren einsteigen, um die aktuell bestehende große Nachfrage nach Baugrundstücken bedienen zu können, muss geprüft werden.

Die Verwaltung schlägt aufgrund der vorgenannten Aspekte für das weitere Verfahren Folgendes vor (siehe Anlage 4):

Rahmenplanverfahren

1. Beschluss zur Einleitung des Rahmenplanverfahrens mit den o. g. Planungszielen
2. Beschluss über den Vorentwurf eines Strukturkonzeptes und Erläuterungsbericht mit Umweltbericht als Grundlage für die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung
3. Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden
4. Beschluss über das Ergebnis der Beteiligung
5. Einarbeitung der vorgebrachten Anregungen und ggf. Überarbeitung des Strukturplanes
6. Beschluss über den Rahmenplan bestehend aus Strukturkonzept und Erläuterungsbericht mit Umweltbericht

Wettbewerbsverfahren

7. Beschluss über die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes oder eines anderen geeigneten Verfahrens (z. B. konkurrierendes Verfahren) auf Grundlage des beschlossenen Rahmenplanes, ggf. für Teilflächen

Bauleitplanverfahren

8. Einleitung des Bauleitplanverfahrens für den ersten Entwicklungsabschnitt (B 270 A) auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses

Die hauptamtliche Verwaltung schlägt vor, für die erste Sitzung nach der Sommerpause einen entsprechenden Beschluss vorzubereiten, um damit das Verfahren zum Rahmenplan einzuleiten.

b) Entwicklung in Stufen

Die Entwicklung des Plangebietes „Harckesheyde / Mühlenweg“ soll in Stufen erfolgen. Da es sich um ein sehr großes Plangebiet handelt (ca. 47 ha), soll die Entwicklung sich abschnittsweise vollziehen. Dadurch besteht auch immer die Möglichkeit, nachfrageorientiert zu agieren, was bedeuten kann, dass z. B. sich Anteile an verschiedenen Bauformen verändern. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob einzelne Bebauungspläne vorab starten können.

Anlagen:

1. Übersicht
2. Verkehrstechnische Untersuchung für den Rahmenplan „Mühlenweg-Harckesheyde“ vom Dezember 2011
3. Verkehrstechnische Untersuchung für den Rahmenplan „Mühlenweg-Harckesheyde“ (Ergänzung) vom März 2012
4. Ablaufschema zum Verfahren