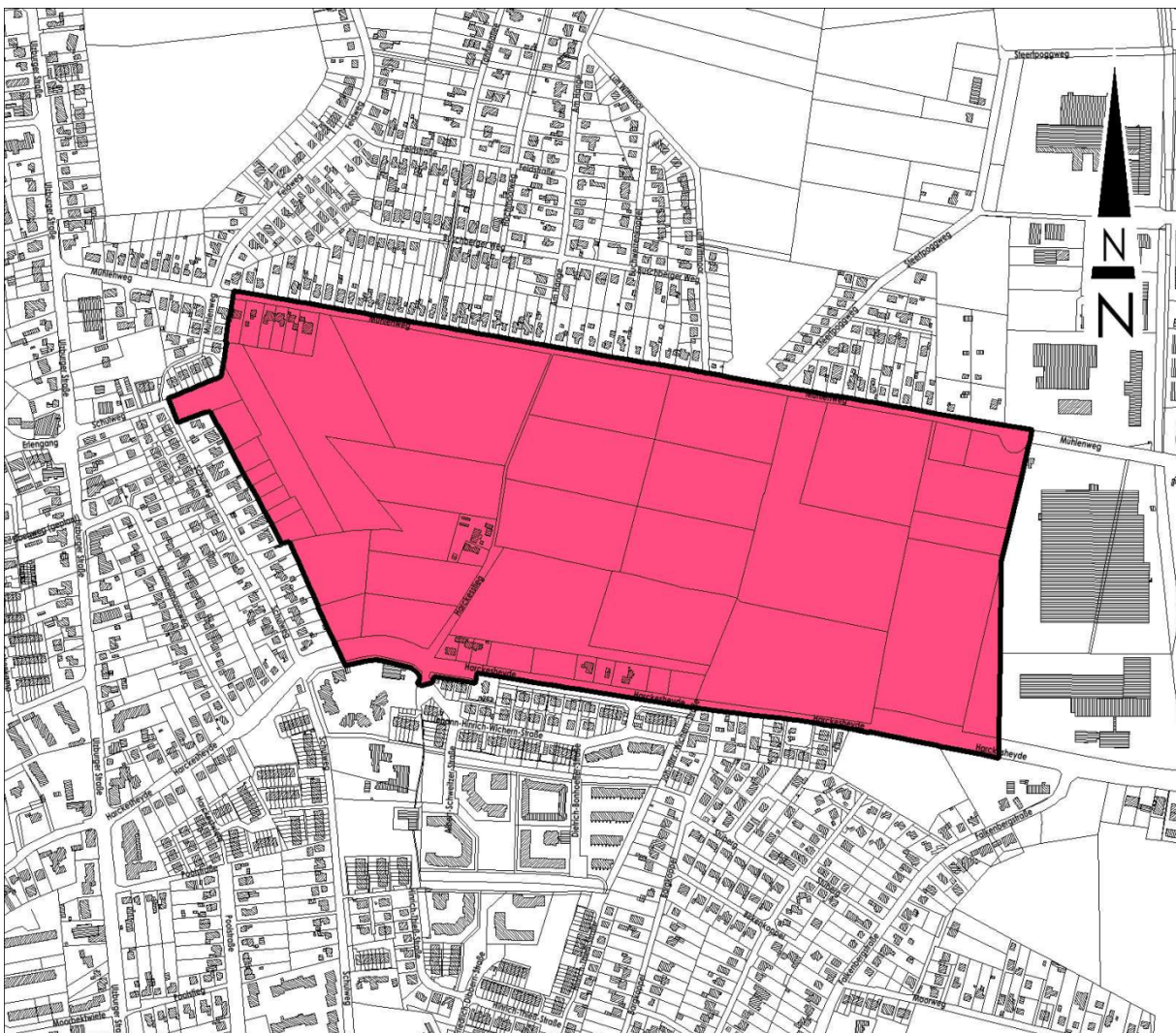


Erläuterungsbericht

Rahmenplan „Wohnbauflächen Mühlenweg - Harckesheyde“

Gebiet: Zwischen Schulweg im Westen und Gewerbegebiet Harkshörn im Osten, südlich Mühlenweg und nördlich Harckesheyde

Stand: 03.09.2012



• Stadt Norderstedt

Übersichtsplan

Maßstab ca. 1:5000

Erläuterungsbericht

Rahmenplan „Wohnbauflächen Mühlenweg - Harckesheyde“

Gebiet: Zwischen Schulweg im Westen und Gewerbegebiet Harkshörn im Osten, südlich Mühlenweg und nördlich Harckesheyde

Stand: 03.09.2012

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen	3
1.1. Rechtliche Grundlagen	3
1.2. Lage im Stadtgebiet und Geltungsbereich	3
1.3. Bestand	3
2. Planungsanlass und Planungsziele	4
3. Inhalt des Rahmenplanes	5
3.1. Was ist ein Rahmenplan	5
3.2. Grünstrukturen.....	6
3.3. Verkehrliche Erschließung	7
3.4. Baustruktur	11
3.5. Soziale Infrastruktur.....	12
3.6. Energieversorgung	12
3.7. Immissionsschutz	13
3.8. Altlasten.....	13
4. Umweltbericht	13
5. Städtebauliche Daten	13
6. Weiteres Verfahren	13
7. Entwicklung in Stufen	14

1. Grundlagen

1.1. Rechtliche Grundlagen

BauGB	Es gilt das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2415) in der zuletzt geänderten Fassung.
BauNVO 1990	Es gilt die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132) in der zuletzt geänderten Fassung.
PlanzV 90	Es ist die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 – PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58) anzuwenden.
LBO	Es gilt die Landesbauordnung für das Land Schleswig – Holstein (LBO) vom 22.01.2009 (GVOBl. Schl.-H. S. 6) in der zuletzt geänderten Fassung.
LNatSchG	Landesnatuschutzgesetz (LNatSchG) vom 24.04.2010 (GVOBl. Schl.-H. 2010 S. 301 ff.) in der zuletzt geänderten Fassung.
FNP	Der Rahmenplan ist entwickelt aus den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungsplanes (FNP 2020). Dieser stellt für das Plangebiet Wohnbauflächen dar. Die Wohnbauflächen W 8 und W 9 werden in etwa mittig durch einen durchlaufenden Grünzug, entlang des Harckesstiegs, an dem eine Gemeinbedarfsfläche für Kindergarten und Grundschule angegliedert ist, unterteilt. Zwischen neuer Wohnbauflächen und Gewerbegebiet Oststraße ist ein Grünzug dargestellt, der nach Süden eine Anbindung an den Stadtpark Norderstedt besitzt und nach Norden an das Wöbsmoor.

1.2. Lage im Stadtgebiet und Geltungsbereich

Lage in der Stadt	Das neu zu entwickelnde Gebiet liegt östlich der Ulzburger Straße in der Gemarkung Harksheide zwischen Mühlenweg im Norden und der Harckesheyde im Süden.
Geltungsbereich	Das Plangebiet wird im Süden durch die Harckesheyde, im Westen durch den Schulweg, im Norden durch den Mühlenweg und im Osten durch das Gewerbegebiet Harkshörn begrenzt.

1.3. Bestand

Bebauung	Das Plangebiet selbst ist nahezu unbebaut, lediglich nördlich der Harckesheyde sind kleinere Einzelhäuser vorhanden und westlich des Harckesstieg befinden sich ebenfalls einige Wohngebäude.
Landschaft / Topografie	Das Plangebiet ist durch vorhandene Knickstrukturen geprägt, die es in kleinere Einheiten gliedern. Das Plangebiet ist weitgehend eben.
Umgebung	Die Umgebung des Plangebietes ist geprägt durch eine Wohnbebauung mit Einzel- und Doppelhäusern entlang Mühlenweg

und Schulweg. Diese sind in der Regel eingeschossig mit ausgebautem Satteldach. Gerade die Häuser am Mühlenweg lassen noch die ursprüngliche Architektur der Siedlungshäuser erkennen, sind jedoch bereits in weiten Teilen angebaut bzw. überformt.

Eigentumsverhältnisse Die überwiegenden Grundstücke im Plangebiet sind im Privatbesitz. Lediglich die Straßenverkehrsflächen sind im Besitz der Stadt Norderstedt und einige Grundstücke im Gebiet des Rahmenplans sind im Besitz der EgNo.

Planungsrechtliche Situation Das gesamte Gebiet des Strukturkonzeptes ist derzeit als Außenbereich nach § 35 BauGB zu beurteilen.

2. Planungsanlass und Planungsziele

Planungsanlass 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 nach Wohnungen für den Zielhorizont 2020 von 1.850. 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 entfallen 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.

Planungsziele Vor Überplanung dieses großen neuen Siedlungsquartiers und der Einleitung von Verfahren für einzelne Bereiche als Teilbebauungspläne, sollen mit diesem Rahmenplan die grundsätzlichen Rahmenbedingungen für eine Entwicklung definiert und festgelegt werden.

Der Rahmenplan besteht hierbei aus einem Strukturkonzept, welches die zeichnerische Darstellung der Ziele und Rahmenbedingungen darstellt und dem Erläuterungsbericht mit Umweltbericht.

Der Rahmenplan soll die städtebaulichen, verkehrlichen und landschaftsplanerischen Eckpunkte für den Bereich zwischen

Ulzburger Straße und Schleswig-Holstein-Straße definieren. Der Rahmenplan soll aufbauend auf einem schlüssigen Erschließungskonzept und einem Grünkonzept die Bereiche herausarbeiten, die einer Bebauung zugeführt werden können. Es soll Aussagen zur Dichte und Bebauungsstruktur geben, genauso wie zur Anbindung an die umliegenden Siedlungsbereiche.

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 dazugehörenden Knickschutzbereiche
- Erschließung des Plangebietes auf Grundlage 5 (alle Fahrbeziehungen sind offen, jedoch keine Durchbindung vom Schulweg zum Mühlenweg)
- Entwicklung des Gebietes mit einer von Norden nach Süden zunehmenden baulichen Dichte
- Mischung der Bauformen (Einzel-, Doppel-, Reihenhaus und Geschosswohnungsbau)
- Integration von gefördertem Wohnungsbau
- Maximal III-geschossig + Staffelgeschoss
- Entwicklung eines reinen bzw. teilweise eines allgemeinen Wohngebietes
- Anordnung einer Kindertagesstätte auf einem Grundstück der Entwicklungsgesellschaft Norderstedt am Grünzug Harckesstieg
- Integration eines Gebietsspielplatzes
- Schaffung von Kommunikationsräumen
- Entwicklung eines nachhaltigen Energiekonzeptes

3. Inhalt des Rahmenplanes

3.1. Was ist ein Rahmenplan

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 Aussagen zur Erschließung, zur baulichen Struktur, Dichte, Grün, soziale Infrastruktur und Energieversorgung. 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, um eine zügige Umsetzung der beabsichtigten räumlichen Entwicklung zu gewährleisten.

Der Rahmenplan „Wohnbauflächen Mühlenweg - Harckesheyde“ stellt

die geplante Entwicklung des Bereiches dar.

3.2. Grünstrukturen

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 Wöbsmoorniederung 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.

Eingriff und Ausgleich

Der Umgang mit Eingriffen in Natur und Landschaft wird mit den §§ 14 – 17 BNatSchG geregelt. Vermeidbare Eingriffe dürfen nicht genehmigt werden. Verursacher eines Eingriffs sind nach § 15 (1) BNatSchG verpflichtet, den Eingriff zu minimieren, z.B. durch den weitest gehenden Erhalt der Knickstrukturen.

Eingriffe in das Schutzgut Boden werden durch einen schonenden Umgang durch Begrenzung der Grundflächenzahl verringert. Durch eine Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers von Dachflächen, Wohnwegen und privaten, befestigten Flächen, von denen kein Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser zu erwarten ist, wird der Eingriff in das Schutzgut Wasser nach dem Runderlass ausgeglichen.

Östlich der öffentlichen Grünfläche ist eine Ausgleichsfläche vorgesehen. Hier sollen für alle zukünftig entstehende Bebauungspläne im Rahmenplangebiet die Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden. Im Wesentlichen wird es sich um extensiv genutzte Grünlandflächen, strukturiert durch einzelne Baumpflanzungen bzw. kleinere Feldgehölze, handeln. Der Bedarf an Ausgleichsflächen

richtet sich nach dem Umfang des Eingriffs.

Geht man von einem geschätzten Eingriff von zur Zeit ca. 16,6 ha aus und nimmt gemäß Runderlass mit dem Faktor 0,5 mal, so ergibt sich ein Ausgleichsbedarf von ca. 8,3 ha.

Sollten die bis jetzt intensiv genutzten Grünlandflächen der vorgesehenen Ausgleichsfläche in extensiv genutztes Grünland umgewandelt werden, dann kann der Eingriff im Verhältnis 1:2 angerechnet werden. Folglich ergibt sich ein Flächenbedarf von ca. 16,6 ha. D.h., ca. 50% der zu erwartenden Eingriffe könnten auf der vorgesehenen Ausgleichsfläche abgedeckt werden. Für ca. 50% müssen noch andere Ausgleichsflächen in einer Größenordnung von ca. 8,3 ha gesucht werden. Der genaue Ausgleichsbedarf muss im weiteren Verfahren ermittelt werden.

Weitere
Untersuchungsbedarfe

Zum jetzigen Zeitpunkt liegen keine verlässlichen Daten zur Tierwelt vor. Zur Berücksichtigung des Artenschutzes nach § 44 BNatSchG wird im weiteren Planverfahren eine faunistische Potenzialabschätzung notwendig. Im Rahmen einer Stellungnahme wird eine Abschätzung des Biotoppotenzials für Arten nach § 44 BNatSchG und ihrer Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im Wirkraum des Geltungsbereichs des Bauvorhabens erforderlich. Sollte es Hinweise auf artenschutzrechtlich relevante Vorkommen, ist zu prüfen, ob ein Verbotstatbestand gemäß § 44 BNatSchG vorliegt, der ggf. einer artenschutzrechtlichen Ausnahme oder Befreiung bedarf. Im Hinblick auf den besonderen Artenschutz nach § 44 BNatSchG sind alle europarechtlich relevanten Arten zu berücksichtigen. Dies sind zum einen alle in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten und zum anderen alle europäischen Vogelarten (Schutz nach VSchRL).

Das Vorhandensein der vielen großen alten Bäume lässt auf Fledermausvorkommen schließen.

Ggf. wird eine Erfassung der Feldlerche erforderlich. Die Erfassung der Feldlerche könnte im Frühjahr zur Absicherung der zukünftigen baulichen Entwicklungen erfolgen. Feldlerchen werden mit drei Geländebegehungen (Anfang April, Ende April und Anfang Mai) zuverlässig erfasst bzw. ausgeschlossen.

Als verlässliche Planungsgrundlage sind ein aktuelles Baumaufmaß und eine Bewertung des Baumbestandes unerlässlich.

3.3. Verkehrliche Erschließung

Bestand

Grundsätzliche 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/24h 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/ 24h 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. 5,00m und ist als Tempo 30 ausgewiesen. Sie stellt eine Verbindung zum Gewerbegebiet Oststraße dar. Der Mühlenweg weist heute eine Verkehrsbelastung von 2.700 Kfz/24h 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/24h 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.

Erschließung des Gebietes

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 Variante 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 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 motorisierten Individualverkehr (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 motorisierten Individualverkehr (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

- Kosten für Ausbau Mühlenweg für ÖPNV (ggf. zusätzliche Kosten für Lärmschutz)
- Mehr Umwegfahrten
- Durchsetzung der bisherigen Verkehrsbeschränkungen und Beibehaltung der bisherigen Tempo-30-Zone stellt sich u.U. schwierig dar
- 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 motorisierten Individualverkehr (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

- 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
- 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 motorisierten Individualverkehr (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

- 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
- 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 motorisierten Individualverkehr (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

- Kosten für Ausbau Mühlenweg für ÖPNV (ggf. zusätzliche Kosten für 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
-

Vorzugsvariante

Nach Gegenüberstellung der untersuchten Varianten zur verkehrlichen Erschließung des Plangebietes „Harckesheyde/Mühlenweg“ soll auf Grundlage der Variante 5 der Rahmenplan erarbeitet werden, jedoch soll keine Verbindung vom Schulweg zum Mühlenweg geschaffen werden.

ÖPNV

Ziel ist es, das Gebiet an den ÖPNV anzuschließen und somit auch eine Versorgung des nördlich angrenzenden Bereiches der Siedlung Harkshörn zu sichern.

3.4. Baustruktur

Maß der Nutzung

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-, Reihenhaus 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 III Geschossen + Staffelgeschoss nicht überschritten werden.

Art der Nutzung

Das Plangebiet soll als Wohngebiet entwickelt werden. Es soll jedoch möglich sein, in Teilbereichen kleinere gastronomische Einrichtungen (z.B. ein Quartiers-Cafè 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 soll jedoch nicht vorgesehen werden, da in unmittelbarer Nähe an der Ulzburger Straße die Nahversorgung des Gebietes ausreichend abgedeckt ist und der Versorgungsstandort Ulzburger Straße nicht geschwächt werden soll.

3.5. Soziale Infrastruktur

Kindertagesstätte

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 BewohnerInnen und BesucherInnen genutzt werden und somit auch zu einer Identifikation mit dem Gebiet und darüber hinaus mit dem Stadtteil führen.

3.6. Energieversorgung

Nachhaltiges
Energiekonzept

Um eine nachhaltige Stadtentwicklung zu erhalten, ist es unumgänglich sich mit dem Thema der nachhaltigen Energieversorgung bzw. der Reduzierung von Energieverbräuchen auseinander zu setzen. 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 ein Fernwärmeanschluss oder auch die Nutzung von Solarstrahlung geprüft werden. Im weiteren Verfahren sind auch alle Möglichkeiten der planungsrechtlichen Festsetzungen zu prüfen.

3.7. Immissionsschutz

Straßenverkehrslärm

Im weiteren Verfahren zum Rahmenplan als auch in den Teilbebauungsplänen ist das Thema noch dezidiert zu behandeln. Hauptsächlich die Bebauung nördlich Harckesheyde ist genauer zu betrachten bzw. gutachterlich zu untersuchen, um gesunde Wohnverhältnisse sicherstellen zu können.

Desweiteren wird eine genauere Betrachtung der Bebauung beidseitig der neuen „Haupterschließung“ zwischen Mühlenweg und Harckesheyde erforderlich sein.

3.8. Altlasten

Derzeit liegen Informationen über einen Altlastenverdachtsstandorte im Rahmenplan und 3 Altlastenverdachtsstandorte in unmittelbarer Nachbarschaft vor. Hier sind weitere Recherchen erforderlich. Zudem muss geklärt werden, ob ein Erfordernis für ein Gutachten zur Altablagerung 4-17 besteht und wenn ja in welchem Umfang es erarbeitet werden muss.

Dieses wird im weiteren Verfahren abgeklärt.

4. Umweltbericht

In der Umweltprüfung sollen die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Die Ergebnisse der Umweltprüfung werden im Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung zum Bauleitplan beigefügt (§ 2 a BauGB).

Der Umweltbericht stellt das Ergebnis der Umweltprüfung dar und setzt sich aus den bewertenden Stellungnahmen zu den einzelnen Schutzgütern zusammen. Der Umweltbericht stellt keine Abwägung mit anderen Belangen dar.

Der Umweltbericht für das Gesamtgebiet des Rahmenplanes ist im weiteren Verfahren zu erarbeiten.

5. Städtebauliche Daten

Flächenbilanz

Größe des Plangebietes

47,2 ha

6. Weiteres Verfahren

Für die Schaffung von Baurechten ist ein gestuftes Verfahren vorgesehen. Auf Grundlage des Rahmenplanes, bestehend aus Strukturkonzept und Erläuterungsbericht, sollen in städtebaulichen Wettbewerben bzw. in anderen geeigneten Verfahren (z.B. konkurrierendes Verfahren) für das Gesamtgebiet bzw. für Teilbereiche die Ziele vertieft werden und städtebauliche Qualitäten

gesichert werden.

Welche Verfahren geeignet ist, muss im Weiteren geklärt werden.

Darauf aufbauen sollen dann Bebauungspläne für Teilbereiche entwickelt werden, die letztlich die Baurechte herstellen.

7. 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.