

öffentliche N I E D E R S C H R I F T  
**VERTEILER: 3.3.2**

<b>Körperschaft</b>	<b>: Stadt Norderstedt</b>	
<b>Gremium</b>	<b>: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr, StuV/001/ XI</b>	
<b>Sitzung am</b>	<b>: 15.08.2013</b>	
<b>Sitzungsort</b>	<b>: Sitzungsraum 2 Rathausallee 50, 22846 Norderstedt</b>	
<b>Sitzungsbeginn</b>	<b>: 18:15</b>	<b>Sitzungsende : 22:09</b>

**Öffentliche Sitzung**  
**Es folgte eine nichtöffentliche Sitzung**

Das Ergebnis der Beratung ergibt sich aus den Anlagen, die Bestandteil dieser Niederschrift sind.

**Genehmigt und wie folgt unterschrieben:**

Vorsitzende/r	: gez.	Jürgen Lange
Schriftführer/in	: gez.	Reinhard Kremer-Cymbala

## TEILNEHMERVERZEICHNIS

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr
Sitzungsdatum	: 15.08.2013

### Sitzungsteilnehmer

Vorsitz

**Lange, Jürgen**

Teilnehmer

**Berg, Arne - Michael**

**Eßler, Hans-Günther**

**Gloger, Peter**

**Grabowski, Patrick**

**Grube, Detlev**

**Holle, Peter**

**Mährlein, Tobias**

**Muckelberg, Marc-Christopher**

**Platten, Wolfgang**

**Pranzas, Norbert Dr.**

**Schulz, Joachim**

**Schulz, Klaus Peter**

**Steinhau-Kühl, Nicolai**

**für Herrn Wiersbitzki**

**für Herrn Berbig**

Verwaltung

**Bosse, Thomas**

**Kremer-Cymbala, Reinhard**

**Kröska, Mario**

**Pongratz, Christine**

**Rimka, Christine**

**Röll, Thomas**

**Seevaldt, Wolfgang**

**Sprenger, Michael**

**Werner, Yvonne**

**Entschuldigt fehlten**

Teilnehmer

**Berbig, Miro**

**Wiersbitzki, Heinz**

3  
**VERZEICHNIS DER**  
**TAGESORDNUNGSPUNKTE**

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr
Sitzungsdatum	: 15.08.2013

**Öffentliche Sitzung**

**TOP 1 :**

**Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit**

**TOP 2 :**

**Beratung und Beschlussfassung zur Tagesordnung sowie Entscheidung über die Nichtöffentlichkeit einzelner Tagesordnungspunkte**

**TOP 3 :**

**Einwohnerfragestunde, Teil 1**

**TOP 4 : B 13/0753**

**Bebauungsplan Nr. 303 Norderstedt "Erweiterung Herold-Center nach Süden",  
Gebiet: Zwischen Berliner Allee und Willy-Brandt-Park, nördlich Ochsenzoller Straße  
hier:a) Beschluss über die Behandlung des Ergebnisses der frühzeitigen  
Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB und der frühzeitigen  
Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB  
b) Entwurfs- und Auslegungsbeschluss**

**TOP 5 : M 13/0756**

**Schmuggelpark/Vorstellung des Konzepts**

**TOP 6 : B 13/0754**

**Parkpflege- und Entwicklungsplan Moorbekpark  
Hier: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung**

**TOP 7 : B 13/0760**

**Parkpflege- und Entwicklungsplan Ossenmoorpark  
hier: Vorstellung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens sowie Vorstellung des  
Sachstandes des Parkpflege- und Entwicklungsplanes**

**TOP 8 : B 13/0751**

**6. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Norderstedt (FNP 2020)  
"Erweiterungen des Umspannwerkes Friedrichsgabe und der Wohnbauflächen  
Haslohfurth", Gebiet: Östlich K 113, südlich Schleswiger Hagen, nördlich beim  
Umspannwerk und Flensburger Hagen und westlich der vorhandenen Wohnbebauung  
Ulzburger Straße  
hier: a) Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und  
Öffentlichkeit  
b) Abschließender Beschluss (§ 5 BauGB)**

**TOP 9 :**

## **Einwohnerfragestunde, Teil 2**

### **TOP 9.1 :**

**Frau Kahlerlert zur Akustik in den Sitzungsräumen**

### **TOP 10 :**

**Berichte und Anfragen - öffentlich**

#### **TOP 10.1 M 13/0724**

**:**

**Umlaufsperrren**

#### **TOP 10.2 M 13/0725**

**:**

**ÖPNV-Angebot in der Stadt Norderstedt; Linie A 2 (VGN/AKN)**

**hier: Bericht zur Verbesserung des Angebotes;**

**Taktverdichtung an den Wochenenden**

#### **TOP 10.3 M 13/0746**

**:**

**6-streifiger Ausbau der BAB A7 in Schleswig-Holstein und Hamburg**

**hier: Sachstandsbericht**

#### **TOP 10.4 M 13/0755**

**:**

**ÖPNV-Angebot in der Stadt Norderstedt;**

**Einführung eines ÖPNV-Stadttickets in der Stadt Norderstedt;**

**Beschluss am 02.05.2013 (StuV / 079 X – Vorlage B13/0678) zum**

**Antrag der SPD-Fraktion**

**hier: Ergebnis der Verhandlungen / Empfehlung zum weiteren Vorgehen**

#### **TOP 10.5 M 13/0774**

**:**

**Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße - zwischen Waldstraße und Ulzburger Straße**

**hier: Sachstandsbericht**

#### **TOP 10.6 M 13/0791**

**:**

**Sachstand zur Einführung des Sirenenwarnsystems in Norderstedt**

#### **TOP 10.7 M 13/0803**

**:**

**Luftreinhalteplan für die Stadt Norderstedt**

#### **TOP 10.8 M 13/0825**

**:**

**Bau einer Erdgas-Blockheizkraftwerks-Anlage – Stettiner Straße/ Friedrichsgaber Weg**

#### **TOP 10.9 M 13/0828**

**:**

**Information zum Planfeststellungsverfahren der Tennet für den Stromleitungsausba  
Hamburg Nord - Audorf**

**Hier: Antrag auf Planfeststellung**

### **TOP**

#### **10.10 :**

**Anfrage von Herrn Lange zur Alten Landstraße**

**TOP**

**10.11 :**

**Anfrage von Herrn Grube zum Thema Gewerbeflächenmanagement**

**TOP**

**10.12 :**

**Anfrage von Herrn Grube zu Rammgeräuschen**

**TOP**

**10.13 :**

**Anfrage von Herrn Mährlein zur Linie 193**

**TOP**

**10.14 :**

**Anfrage von Herrn Mährlein zum Straßenschild Steerpoggweg**

**TOP**

**10.15 :**

**Anfrage von Herrn Muckelberg zum Sirenenwarnsystem**

**TOP :**

**Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte werden nach Maßgabe der  
Beschlussfassung durch den Ausschuss voraussichtlich nicht öffentlich beraten.**

**Nichtöffentliche Sitzung**

**TOP 11 :**

**Berichte und Anfragen - nichtöffentlich**

**TOP 11.1**

**:**

**Sachstand P+R-Anlage Meeschensee**

**TOP 11.2 M 13/0815**

**:**

**Frau Rosita-Erika Peter, Parallelstraße 19, 22851 Norderstedt**

**TOP 11.3**

**:**

**Bauvorhaben Feldweg**

## TAGESORDNUNGSPUNKTE

Körperschaft	: Stadt Norderstedt
Gremium	: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr
Sitzungsdatum	: 15.08.2013

### **TOP 1: Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit**

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden, verpflichtet die bürgerlichen Mitglieder  
 Herr Eßler  
 Herr Grabowski  
 Herr Mährlein  
 Herr Platten  
 Herr Dr. Pranzas  
 in ihre Aufgabe und stellt die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit mit 14 Mitgliedern fest.

### **TOP 2: Beratung und Beschlussfassung zur Tagesordnung sowie Entscheidung über die Nichtöffentlichkeit einzelner Tagesordnungspunkte**

Es sind folgende Tagesordnungspunkte für die nichtöffentliche Beratung vorgesehen:  
 Tagesordnungspunkt 11, nichtöffentliche Berichte  
 Abstimmungsergebnis hierzu: 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen, damit so beschlossen.

Es werden keine Anträge zur Tagesordnung gestellt:

Abstimmungsergebnis zur Tagesordnung: einstimmig

### **TOP 3: Einwohnerfragestunde, Teil 1**

Es werden keine Fragen von EinwohnerInnen gestellt:

### **TOP 4: B 13/0753 Bebauungsplan Nr. 303 Norderstedt "Erweiterung Herold-Center nach Süden", Gebiet: Zwischen Berliner Allee und Willy-Brandt-Park, nördlich Ochsenzoller Straße hier:a) Beschluss über die Behandlung des Ergebnisses der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB und der frühzeitigen Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB b) Entwurfs- und Auslegungsbeschluss**

Zu diesem Tagesordnungspunkt ist Herr Küssner vom Büro Evers und Küssner anwesend

Herr Küssner erläutert die Planung und beantwortet zusammen mit Herrn Bosse und Herrn Röll die Fragen des Ausschusses.

Herr Lange nimmt Bezug auf eine frühere Sitzung des Ausschusses und beantragt, dass der Baukörper auf der Ostseite insgesamt auf die Linie der Bebauung zurück genommen wird, wie sie nördlich vorhanden ist.

Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Herr Grube und Herr Dr. Pranzas haben eine Vielzahl von Fragen, die der Niederschrift als Anlage beigefügt werden. Die Verwaltung wird gebeten, diese schriftlich zu beantworten.

### **Beschlussvorschlag**

- a) Das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB wird zur Kenntnis genommen. Das Ergebnis ist den tabellarischen Vermerken der Verwaltung vom 28.06.2013 (Anlagen 5 und 6) zu entnehmen.

Die Kopien der eingegangenen Stellungnahmen der TÖB und der Anregungen Privater sowie die Niederschrift der öffentlichen Veranstaltung vom 04.03.2013 sind als Anlagen 3, 4 und 2 dieser Vorlage beigefügt.

- b) Der Entwurf des Bauleitplanes, Bebauungsplan Nr. 303 Norderstedt "Erweiterung Herold-Center nach Süden", Gebiet: Zwischen Berliner Allee und Willy-Brandt-Park, nördlich Ochsenzoller Straße , Teil A - Planzeichnung (Anlage 8) und Teil B – Text (Anlage 9) in der Fassung vom 29.07.2013 wird beschlossen. **Dabei ist die Bebauung auf der Ostseite insgesamt auf die Linie der vorhandenen nördlichen Bebauung zurück zu nehmen.**

Die Begründung in der Fassung vom 29.07.2013 (Anlage 10) wird gebilligt. Der Entwurf des Bauleitplanes, Bebauungsplan Nr. 303 Norderstedt „Erweiterung Herold-Center nach Süden“ sowie die Begründung und folgende Arten umweltbezogener Informationen

- bereits eingegangene umweltbezogene Stellungnahmen
- Klimaanalyse der Stadt Norderstedt Stand: November 1993
- Umweltbericht zum Flächennutzungsplan 2020 der Stadt Norderstedt Stand: 12/2007
- Lärminderungsplanung (LMP)/Ist-Analyse 2005 Schallimmissionsplan „Straße“ 2005 der Lärminderungsplanung Stand: 2005
- Landschaftsplan 2020 der Stadt Norderstedt incl. Umweltbericht Stand: 12/2007
- Quantitative Erfassung ausgewählter Brutvogelarten Stand: 2000
- Stichtagsmessungen/Grundwassergleichenpläne Stand: 1992 - 2007
- Orientierende Luftschadstoffmessungen an vier verkehrsexponierten Standorten Stand: 2005
- Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedt Stand: 2007
- Lärmtechnische Untersuchung Stand: 2013

sind gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 3 Abs. 2 BauGB von der öffentlichen Auslegung zu unterrichten.

Sollten sich nach der öffentlichen Auslegung durch berücksichtigte Stellungnahmen Änderungen des Bauleitplanentwurfes ergeben, die die Grundzüge der Planung nicht berühren, wird die Verwaltung beauftragt, eine eingeschränkte Beteiligung gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 4 BauGB durchzuführen.

Aufgrund des § 22 GO waren keine Ausschussmitglieder von der Beratung und Beschlussfassung ausgeschlossen.

**Abstimmung:**

Die Vorlage wurde mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig beschlossen.

**TOP 5: M 13/0756**

**Schmuggelpark/Vorstellung des Konzepts**

Zu diesem Tagesordnungspunkt ist Frau Bontrup vom Büro MSB, sowie Frau Krause von der EGNo anwesend

Frau Bontrup gibt den folgenden Bericht und beantwortet im Anschluss zusammen mit Herrn Bosse die Fragen des Ausschusses:

Zeitlich abgelöst von der baulichen Entwicklung des Südwest-Quadranten Verkehrsknoten Ochsenzoll beabsichtigt die Verwaltung zeitnah eine Umgestaltung der an der Tarpenbek verlaufenden Grün- und Waldflächen östlich der Bebauung Schmuggelstieg.

**1. Allgemeine Ziele für die Planung**

**1.1 Tarpenbek-Wanderweg (kurzfristig)**

- Schaffung einer Durchgängigkeit für den Tarpenbek-Wanderweg von der Segeberger Chaussee bis zur Landesgrenze nach Hamburg
- Erhalt bzw. Entwicklung eines landschaftlich geprägten Weges/Pfades möglichst in der Nähe der Tarpenbek und im bestehenden Verlauf
- Bau eines witterungsunabhängigen und befestigten Weges außerhalb der Baumkronen
- Schutz des wertvollen alten Baumbestandes (Eichen, Buchen u. a.), eine Auslichtung und ein Kronenpflegeschnitt haben bereits stattgefunden, kein Wegebau mit neuem Unterbau innerhalb des Baumbestandes, keine Freizeiteinrichtungen oder Spielgeräte unter Bäumen

**1.2 Tarpenbek-Wanderweg (mittel- bis langfristig)**

- Angestrebtes mittelfristiges Ziel 1:  
Führung des Tarpenbekwanderweges aus dem Tunnel durch den Park
- Angestrebtes mittelfristiges Ziel 2:  
Optionale Fortführung des Tarpenbekweges im Süden über das Privatgrundstück (Hamburger Seite) und Anschluss an den Tarpenbekweg auf Hamburger Gebiet ohne die Tarpenbek zweimal überqueren zu müssen
- Angestrebtes mittelfristiges Ziel 3:  
Herausnahme der Stellplatzanlage aus dem Wäldchen (bisher nur geduldet), und Renaturierung der Flächen. Dieses ist auch für den Wegebau notwendig, da die Rampe von der Segeberger Chaussee direkt darauf zuläuft und nicht anders geführt werden kann.

**1.3 Marktplatz**

- Optimierung des Übergangs von Marktplatz und Zentrum des Quartiers über die Tarpenbek zur geplanten Bebauung am Kreisel



- Öffnung des neu gestalteten Marktplatzes in Richtung Tarpenbek
- Schaffung von Sichtbeziehungen in den Park durch Entfernen von Gehölzaufwuchs und Sträuchern am Rand des Marktplatzes
- Einrichtung eines Sitzplatzes an der Tarpenbek (Balkon)
- keine bauliche Fassung oder Veränderung/Umbau der Tarpenbek
- Angestrebtes mittelfristiges Ziel 1:  
Verlegung des Gashäuschens (an das Gebäude Schmuggelstieg Nr. 5, sofern das eingeschossige Gebäude abgerissen ist)

## **2. Beschreibung des Bauvorhabens**

### **2.1 Bauvorbereitung**

Vor Beginn der Bauarbeiten sind einige mittelgroße Bäume im Bereich des zukünftigen „Balkons“ sowie Sträucher zu entfernen. An einer großen Linde an der Segeberger Chaussee ist ein Kronenpflegeschnitt durchzuführen. Mehrere im Park liegende dicke alte Baumstämme sind abzufahren.

### **2.2 Weg**

Es entsteht ein landschaftlicher Weg, parallel zur Tarpenbek, überwiegend auf vorhandenen Pfaden.

Der Weg beginnt an der Segeberger Chaussee auf der Westseite der Tarpenbek mit einer neuen Treppe, die auf den neuen Weg zwischen Tarpenbek und dem Grundstück Haus Segeberger Chaussee Nr. 6 herunter führt. Die Stahltreppe wird mit 10 Stufen und einem Zwischenpodest sowie beidseitigen Handläufen ausgebildet. Die Gestaltung der Handläufe erfolgt in Anlehnung an die Schutzgitter der Segeberger Chaussee über die Tarpenbek, jedoch etwas feingliedriger. Das Podest und die Stufen bestehen aus rutschhemmenden Rosten mit einer Maschenweite von 30 x 10 mm.

Entlang der Tarpenbek wird ein 1,20 m breiter und ca. 40 m langer Weg mit wassergebundener Decke angelegt. Um den Durchgang über den Parkplatz zügiger und auch überschaubar zu gestalten, ist die Herausnahme eines Teilstücks des umgrenzenden Zaunes erforderlich. Zum Schutz vor parkenden KFZ sind hier ca. 5 Poller aufzustellen.

Bei der Weiterführung des Weges auf der Ostseite bis zur Brücke werden vorhandene Pfade aufgenommen und mit einer entsprechenden Deckschicht versehen. Auf die großen alten Buchen und Eichen sowie anderen erhaltenswerten Bäume wird Rücksicht genommen. Es wird nicht in den Untergrund und Wurzelbereich der Bäume eingegriffen.

### **2.3 Tarpenbek-Balkon**

Südöstlich des Marktplatzes wird eine kleine Platzerweiterung in Richtung Tarpenbek vorgenommen. Von hier besteht Sichtkontakt zum Park auf der gegenüberliegenden Seite. Der neue „Tarpenbek-Balkon“ ist aufgeständert und über eine seitlich angeordnete Treppe mit drei Stufen zu erreichen. Der übrige Geländesprung zwischen Platz und Terrasse wird mit einer langen Sitzstufe und Holzauflage versehen. Die Terrasse ist 6,50 m lang und 3,50 m tief.

Die Umsetzung des Entwurfs ist mit Erhalt des Gashäuschens am jetzigen Ort möglich. Dieses soll aber mit niedriger Strauchpflanzung oder einem berankten Zaun eingefasst werden.

## 2.4 Ausstattung

Die an den Weg angrenzenden Bereiche werden nach Bodenbearbeitung mit schattenverträglichen bodendeckenden Stauden bepflanzt. Auch die Ufer sollen in Teilen bepflanzt werden. Zum Schutz der Staudenflächen sind Kniegitter entlang des Weges vorgesehen.

Drei alte Mastleuchten werden ausgebaut und durch neue, wie das Modell „Am Tarpenbekufer“ ersetzt. Eine zusätzliche Mastleuchte ist an der Treppe der Segeberger Chaussee aufzustellen (neuer Anschluss), um ein sicheres Begehen zu ermöglichen.

In Verlängerung des Treppen-Handlaufes südlich Segeberger Chaussee ist ein 1,20 m hoher Zaun aufzustellen, ähnlich wie auf der gegenüberliegenden Seite.

Die Sicherung der Böschung unterhalb des „Balkons“ ist durch eine Steinpackung vorgesehen.

Alte Bänke und Papierkörbe werden ausgetauscht bzw. durch die Modelle vom „Am Tarpenbekufer“ ersetzt.

## 2.5 Prüfauftrag: Weg hinter Schlachter

Es wird noch geprüft, ob der Weg auf der Westseite der Tarpenbek, zwischen kleiner Brücke und dem neuen Tarpenbek-Balkon fortgeführt werden soll

## 3. Finanzierung:

Eine Finanzierung der vorbeschriebenen Maßnahmen mit Mitteln der Städtebauförderung aus dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (ASO) für die Gesamtmaßnahme „Schmuggelstiege“ in Norderstedt erfolgen.

Das Konzept wird dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr in seiner Sitzung am 15.08.2013 erläutert.

Herr Lange bittet bei der weiteren Planung um Prüfung, ob beim sog. „Tarpenbekbalkon“ die Einrichtung einer Rampe möglich ist. Des Weiteren bittet er um Prüfung ob in einer Parkanlage eine sog. „Wassertretanlage“ eingerichtet werden kann.

## TOP 6: B 13/0754 Parkpflege- und Entwicklungsplan Moorbekpark Hier: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung

Zu diesem Tagesordnungspunkt ist Herr Fischer vom Büro Fischer anwesend.

Herr Fischer und Herr Sprenger die Vorlage. Sie beantworten zusammen mit Frau Rimka und Herrn Bosse die Fragen des Ausschusses.

### Beschluss:

Das Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (s. Anlage 6) und die entsprechenden Ausführungen im Sachverhalt der Vorlage werden zur Kenntnis genommen.

### Abstimmung:

Gegen die Kenntnisnahme erhebt sich kein Widerspruch.

## TOP 7: B 13/0760

**Parkpflege- und Entwicklungsplan Ossenmoorpark  
hier: Vorstellung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens sowie Vorstellung des Sachstandes des Parkpflege- und Entwicklungsplanes**

Zu diesem Tagesordnungspunkt sind Frau Jacob und Herr Fichtner vom Büro Jacob anwesend.

Frau Jacob, Herr Fichtner und Frau Werner stellen die Vorlage vor und beantworten die Fragen des Ausschusses.

**Beschluss:**

Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens und der Sachstand des Parkpflege- und Entwicklungsplans Ossenmoorpark werden zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt im Dialog mit der Öffentlichkeit den Parkpflege- und Entwicklungsplan Ossenmoorpark weiter zu entwickeln.

**Abstimmung:**

Die Vorlage wurde mit 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig beschlossen.

Herr Berg war bei der Abstimmung nicht anwesend

**TOP 8: B 13/0751**

**6. Änderung des Flächennutzungsplanes der Stadt Norderstedt (FNP 2020)**

**"Erweiterungen des Umspannwerkes Friedrichsgabe und der Wohnbauflächen Haslohfurth", Gebiet: Östlich K 113, südlich Schleswiger Hagen, nördlich beim Umspannwerk und Flensburger Hagen und westlich der vorhandenen Wohnbebauung Ulzburger Straße**

**hier: a) Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und Öffentlichkeit**

**b) Abschließender Beschluss (§ 5 BauGB)**

Frau Rimka, Herr Bosse und Herr Seevaldt beantwortet die Fragen des Ausschusses.

Herr Lange beantragt die Wohnbaufläche W 1 a aus der Planung so herauszunehmen, dass die westliche Grenze der Fläche W 1 eine gerade Linie darstellt.

Herr Grube beantragt die Wohnbauflächen W 1 und W 1 a insgesamt aus der Planung herauszunehmen.

Abstimmungsergebnis Antrag Herr Grube: 3 Ja-Stimmen, 11 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen, damit abgelehnt.

Abstimmungsergebnis Antrag Herr Lange: 6 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen, damit beschlossen.

**Beschluss:**

Die Wohnbaufläche W 1 a ist aus der Planung so herauszunehmen, dass die westliche Grenze der Fläche W 1 eine gerade Linie darstellt. Die Verwaltung wird beauftragt, eine erneute Beteiligung durchzuführen

Auf Grund des § 22 GO waren keine Ausschussmitglieder von der Beratung und von der Beschlussfassung ausgeschlossen.

**Abstimmung:**

Die Vorlage wurde mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen einstimmig beschlossen.

**TOP 9:  
Einwohnerfragestunde, Teil 2**

Es werden folgende Fragen von EinwohnerInnen gestellt:

**TOP 9.1:  
Frau Kahlert zur Akustik in den Sitzungsräumen**

Frau Kahlert kritisiert die in den Sitzungsräumen des Rathauses herrschende Akustik.

Herr Bosse und Herr Lange antworten direkt.

**TOP 10:  
Berichte und Anfragen - öffentlich**

Es werden folgende Berichte gegeben und Anfragen gestellt:

**TOP M 13/0724  
10.1:  
Umlaufsperrn**

Die Verwaltung wurde mit Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr vom 01.11.2012 beauftragt, die sich im Stadtgebiet befindlichen Umlaufsperrn (die sich nicht auf die Sicherung eines Bahnüberganges beziehen) dahingehend zu überprüfen, ob alle Umlaufsperrn aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich sind. Sofern dieses nicht der Fall ist, sollen diese entfernt werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit Umlaufsperrn erforderliche Umlaufsperrn sind dem technischen Standard anzupassen.

Der Abschlussvermerk wird dem Protokoll als Anlage beigefügt.

**TOP M 13/0725  
10.2:  
ÖPNV-Angebot in der Stadt Norderstedt; Linie A 2 (VGN/AKN)  
hier: Bericht zur Verbesserung des Angebotes;  
Taktverdichtung an den Wochenenden**

Sach- und Rechtslage:

Ab 15.12.2013 verkehrt auf der AKN Bahnlinie „A1“ am Samstag- und Sonntagmorgen ein zusätzliches Zugpaar zwischen den Anschlussstellen „Kaltenkirchen“ (Abfahrt 01.06 Uhr) und „Hamburg – Eidelstedt“ (Abfahrt 02.01 Uhr).

Aufgrund dieser Tatsache hat die hauptamtliche Verwaltung Verhandlungen mit der Verkehrsgesellschaft Norderstedt (= VGN) und der AKN-Eisenbahn AG (=AKN) aufgenommen.

Hiernach war der Schieneninfrastrukturbetreiber bereit, den Fahrplan der AKN-Bahnlinie „A2“ ebenfalls ab 15.12.2013 zu optimieren. Auch auf dieser Strecke könnte ein zusätzliches Zugpaar eingesetzt werden, um an den Wochenenden eine verlängerte Betriebszeit zu ermöglichen.

Konkret wurden folgende zusätzliche Fahrten angeboten:

- Hinfahrt :** Haltestelle „Ulzburg-Süd“ = Abfahrt um 01.33 Uhr  
(Anschluss der U1 ab Norderstedt-Mitte = 1.47 Uhr).  
Die A1 aus Eidelstedt kommt um 01.30 Uhr in „Ulzburg-Süd“ an,  
die A1 aus Neumünster kommt um 01.15 Uhr in „Ulzburg-Süd“ an.
- Rückfahrt :** Haltestelle „Norderstedt-Mitte“ = Abfahrt um 02.18 Uhr.

Bisher hält die AKN in „Norderstedt-Mitte“ letztmalig an den Wochenenden und Feiertagen um 00.47 Uhr (Hinfahrt) bzw. um 01.18 Uhr (Rückfahrt). Danach besteht eine Betriebspause bis 05.25 / 05.38 Uhr.

Für den verlängerten Betrieb des Zugpaares um eine Stunde entstünden zusätzliche Kosten für die Stadt Norderstedt in Höhe von ca. 8.000,00 € (netto/Jahr). Eine Finanzierung ist – ohne Erhöhung der vorhandenen Finanzansätze – auf dem Produktkonto 547000 / 531500 (Verbesserung ÖPNV) möglich, da zwischenzeitlich ein vergleichbares Einsparpotenzial im Bus-ÖPNV erreicht wurde.

#### Fazit / Zielerreichung:

Eine Fahrplanausweitung und somit eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auf der Bahnlinie „A2“ wurde aus fachlicher Sicht aus folgenden Gründen für sinnvoll eingeschätzt:

Das Oberziel: „Schaffung von Anreizen zur verstärkten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs“ wird grundsätzlich durch die Verringerung der Betriebspausen an den Wochenenden (von heute 4 Stunden auf zukünftig 3 Stunden / Tag) unterstützt.

Darüber hinaus wird das Bahnfahren innerhalb der Stadt Norderstedt – insbesondere für die „A2-Nutzer/ innen“ der Haltestellen: Meeschensee, Haslohfurt, Quickborner Straße und Moorbekehalle – attraktiver. Bisher mussten diese Fahrgäste für Besuche in Hamburg (Zentrum) spätestens um 23.55 Uhr die Rückfahrt mit der U1 nach Norderstedt-Mitte antreten, um den letzten AKN-Anschluss um 0.47 Uhr (in Richtung „Ulzburg Süd“) erreichen zu können. Mit dem verlängerten Fahrplanangebot ist die Abreise aus dem Zentrum der Stadt Hamburg bis ca. 01.00 Uhr möglich. Besuche von Abendveranstaltungen mit anschließendem Restaurantbesuch sind innerhalb der neuen Bahnfahrzeiten komfortabel und ohne Einschränkungen möglich.

Auch für jüngere Menschen aus Norderstedt und Henstedt-Ulzburg würde ein häufig nachgefragtes Angebot verwirklicht. Die Diskothek „Alptraum“ in Gastedt wird erfahrungsgemäß häufig erst ab 2.00 Uhr besucht. Mit dem verlängerten Fahrplanangebot ist die bedarfsgerechte Anreise (A2 Ankunft „Norderstedt-Mitte“ um 01.47 Uhr – Umsteigen in die U1 – Ankunft „ZOB-Garstedt“ um ca. 01.51 Uhr) möglich. Für die Rückfahrt steht in Norderstedt-Mitte eine Anschlussverbindung mit der AKN (Richtung Ulzburg Süd) ab 5.38 Uhr zur Verfügung.

In Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit besteht ebenfalls ein hoher Zielerreichungsgrad. Die Kosten für das Defizit sind in Bezug auf die angebotene Leistung gering. Die Investition für die Stadt Norderstedt in Höhe von 8.000,00 € (netto / Jahr) werden sich erfahrungsgemäß in den Folgejahren verringern. Die aktuelle Berechnung basiert auf der Annahme, dass sich die Fahrgastzahlen nach Einführung der Betriebsverlängerung nicht steigern. Auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen führt eine Verlängerung oder Verdichtung von bestehenden ÖPNV-Angeboten langfristig zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen.

Insofern wurde die Leistung durch die hauptamtliche Verwaltung (über die VGN) Ende Mai 2013 bei der AKN bestellt.

Eine Aufnahme in den kommenden Winterfahrplan (2013/2014) ist bereits erfolgt.

Das Angebot wird (ohne zeitliche Befristung) ab dem 15.12.2013 bestehen.

**TOP M 13/0746**

**10.3:**

**6-streifiger Ausbau der BAB A7 in Schleswig-Holstein und Hamburg**

**hier: Sachstandsbericht**

**Sach- und Rechtslage:**

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein hat zusammen mit der IHK Schleswig-Holstein und der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) am 17.06.2013 in den „Holstenhallen Neumünster“ über den bevorstehenden 6-streifigen Ausbau (in Schleswig-Holstein) bzw. den 8-streifigen Ausbau (in Hamburg) der BAB A7 informiert.

Zu dieser Veranstaltung wurden alle betroffenen Städte, Gemeinden, Kreise und Vertreter/-innen von Handel, Dienstleistung, Wirtschaft, Industrie, Logistik und Gewerbe eingeladen.

**Ablauf der Informationsveranstaltung:**

Die Veranstaltung hat am 17.06.2013 in der Zeit von 15:30 Uhr bis ca. 20:30 Uhr stattgefunden. Eine Folgeveranstaltung ist im Herbst 2013 vorgesehen.

Nachdem der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie – Herr Reinhard Meyer – die Veranstaltung eröffnet hatte, wurden umfangreiche Erklärungen, Berichte und Hinweise von folgenden Referenten gegeben:

1. Thorsten Conradt  
(Direktor des LBV = Landesbetriebes für Straßenbau und Verkehr S.-H.)  
Baustellenmanagement / Bauherrenfunktion für die Umbaumaßnahmen auf der A7
2. Bernd Rothe  
(Prokurist/Bereichsleiter DEGES = Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH)  
Rechtslage / Bauablauf / Termine / Ausbauphasen / Auftragsvergabe
3. Klaus Franke  
(Itd. Mitarbeiter im Amt für Verkehr und Straßenwesen / Hansestadt Hamburg)  
Abschnitt in Hamburg / geplante Maßnahmen / Termine
4. Bernhard Wewers  
(Geschäftsführer der LVS = Landesweite Verkehrsservicegesellschaft)  
Geplante flankierende Maßnahmen für den gesamten ÖPNV
5. Jörg Gutschlag  
(Geschäftsführer der Spedition VOIGT GmbH & Co KG.)  
Handlungsmöglichkeiten / Konsequenzen für den Lieferverkehr
6. Georg Alpperspach  
(Regionalleiter der DB-Schenker Rail Deutschland AG)  
Handlungsmöglichkeiten Bahn / Cargo

Zusammenfassung der Mitteilungen und Referate

### Rechtslage / Ausgangssituation / Daten:

Der 6-streifige Ausbau der BAB A7 erfolgt von der Autobahnanschlussstelle „Bordesholm“ bis zum Autobahndreieck „Hamburg Nordwest“. Daran anschließend ist ein 8-streifiger Ausbau bis zur Autobahnanschlussstelle „Hamburg Othmarschen“ vorgesehen. Insgesamt hat diese Ausbaustrecke eine Länge von 65,1 km.

In Schleswig-Holstein erfolgt der 6-streifige Ausbau der BAB A7 in folgenden sechs Abschnitten:

1. Autobahndreieck Bordesholm bis AS „Neumünster Nord“
2. AS „Neumünster Nord“ bis AS „Großenaspe“
3. AS „Großenaspe“ bis AS „Bad Bramstedt“
4. AS „Bad Bramstedt“ bis AS „Kaltenkirchen“
5. AS „Kaltenkirchen“ bis AS „Quickborn“
6. AS „Quickborn“ bis AS „Schnelsen-Nord“.

In Hamburg erfolgt der 6- bzw. 8-streifige Ausbau der BAB A7 in folgenden drei Abschnitten:

7. AS „Schnelsen Nord“ bis Autobahndreieck „Hamburg Nordwest“ (6-streifig)
8. Autobahndreieck „Hamburg Nordwest“ bis AS „Volkspark“ (8-streifig)
9. AS „Volkspark bis AS „Othmarschen“ (8-streifig).

Innerhalb dieser neun Abschnitte erfolgt die Umsetzung folgender wesentlicher Baumaßnahmen:

- 35 Brückenbauwerke werden ersetzt bzw. neu errichtet.
- 04 Brückenbauwerke werden ersatzlos entfernt.
- 30 Brückenbauwerke werden saniert und ergänzt.  
Darunter befindet sich auf dem Gebiet der Stadt Norderstedt die Brücke im Hasloher Weg. Auf diesem Bauwerk entspricht die heutige Geh- und Radwegbreite nicht den einschlägigen Regelwerken. In Verhandlungen zwischen der Stadt Norderstedt und der DEGES konnte erreicht werden, dass diese Brücke einen Geh- und Radweg mit einer lichten Breite von insgesamt 2,5 Meter erhält. Die Kosten dafür trägt allein die Bundesrepublik Deutschland.
- 117 Schilderbrücken (= Wegweisertafeln) werden neu gebaut.
- 02 „Grünbrücken“ für Wildwechsel werden neu errichtet.
- Einbau von 10 km offenporigem Flüsterasphalt und Errichtung von 15,4 km Lärmschutzwänden / Lärmschutzwällen.
- Errichtung eines 2,0 km langen Lärmschutzdeckels im Bereich „Bahrenfeld / Volkspark“.
- Errichtung eines ca. 1,0 km langen Lärmschutzdeckels im Bereich „Stellingen“.
- Errichtung eines ca. 0,7 km langen Lärmschutzdeckels im Bereich „Schnelsen“.

Alle Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau in Schleswig-Holstein sind abgeschlossen.

Für alle sechs erforderlichen Bauabschnitte wurden Planfeststellungsbeschlüsse erlassen. Davon sind vier Beschlüsse bereits rechtskräftig und unanfechtbar. Die zwei letzten Abschnitte (vorbehaltlich einer Klage) werden Anfang August 2013 rechtskräftig.

Die Planfeststellungsverfahren innerhalb der Freien und Hansestadt Hamburg sind teilweise abgeschlossen.

Für alle drei erforderlichen Bauabschnitte wurden Verfahren eingereicht. Zwei Planfeststellungsbeschlüsse liegen bereits vor und sind inzwischen rechtskräftig. Der Beschluss für den dritten Abschnitt (Volkspark bis Othmarschen) ist für das Jahr 2016 geplant. Der 6-streifige Ausbau in Schleswig-Holstein kann gesichert umgesetzt werden, da die hierfür erforderliche Voraussetzung (Beschluss und Rechtskraft des ersten Abschnittes auf Hamburger Gebiet muss vorliegen) besteht.

#### Bauablauf:

Die Umsetzung des 6- bzw. 8-streifigen Ausbaus der A7 im Bereich der Freien und Hansestadt Hamburg (Kosten ca. 800 Mio. €) soll in den Jahren **2014 bis 2022** wie folgt umgesetzt werden:

Abschnitt „Schnelsen“:	Bauzeit von 2014 bis 2018
Abschnitt „Stellingen“:	Bauzeit von 2014 bis 2019
Abschnitt „Altona“:	Bauzeit von 2019 bis 2022

Der 6-streifige Ausbau der A7 im Abschnitt des Landes Schleswig-Holstein **beginnt** im September **2014** und soll Ende des Jahres **2019** abgeschlossen sein. Kosten ca. 450 Mio. €.

Die Bauarbeiten erfolgen stets unter Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs mit jeweils zwei vollwertigen Spuren je Fahrtrichtung.

Innerhalb aller sechs Abschnitte in Schleswig-Holstein wird gleichzeitig gearbeitet. Die Bauarbeiten erfolgen in jeweils 12 km langen Abschnitten, die von 5 km langen baustellenfreien Abschnitten unterbrochen werden. In Hamburg werden die ersten beiden Abschnitte „Schnelsen“ und „Stellingen“ nach dem gleichen Prinzip ausgebaut.

Zudem werden ab 2015 alle vier Elbtunnelröhren für den Verkehr freigegeben. Die Sanierungsarbeiten in den drei ursprünglichen Tunnelröhren sind Ende 2014 abgeschlossen. Während der Bauarbeiten auf der A7 erfolgen bis Ende 2019 keine Sperrungen in der Elbtunnelanlage.

#### Bauausführende Unternehmen / Verträge:

Die Umsetzung der Gesamtausbaumaßnahme soll mittels einer öffentlich – privaten Partnerschaft erfolgen.

Zu diesem Zweck hat die Bundesrepublik Deutschland ein sog. „Verfügbarkeitsmodell“ gewählt.

Hierfür wird kein Konzessionsvertrag, sondern ein 30 Jahre andauernder Bauvertrag nach Verfügbarkeit zwischen der öffentlichen Hand und dem privaten Bauausführer



abgeschlossen. Das Ausschreibungsverfahren hierfür läuft bereits. Ein Vertragsabschluss wird im Januar 2014 erfolgen.

Die bauausführende Unternehmung verpflichtet sich zur Herstellung der o. g. Verkehrsanlagen in fünf Jahren und muss auch die Betriebs- und Unterhaltungsaufwendungen für die anschließenden 25 Jahre übernehmen. Hierfür erhält der private Vertragspartner Einnahmen aus der LKW-Maut und zusätzlich eine Anschubfinanzierung in Raten. Die Zahlungshöhe und der Auszahlungszeitpunkt dieser Anschubfinanzierung sind abhängig von der Verfügbarkeit der neu zu bauenden Verkehrsanlage und dem Qualitätsniveau der vom Unternehmer erbrachten (Teil-)Leistungen.

#### Bauablauf:

Im Herbst 2013 wird in Schleswig-Holstein bereits mit flankierenden Bauarbeiten begonnen, da im Vorwege Erd-, Leitungs-, Kanal- und Rodungsarbeiten durchgeführt werden müssen. Diese Arbeiten im Bankettbereich haben keinen Einfluss auf den fließenden Verkehr.

Im September 2014 beginnen die Bauarbeiten für die Brücken- und Straßenbauarbeiten zwischen den Anschlussstellen „Bordesholm und Stellingen“.

Aufgrund der Übertragung von Herstellung und Erhaltung der Maßnahme an den privaten Unternehmer erwarten sowohl Landesbetrieb als auch der Bund im Wesentlichen eine Verbesserung der Terminalsicherheit und eine Optimierung der Bauzeit, da jede Nichteinhaltung der vertraglichen Zeitvorgaben dem Bauunternehmer finanziell doppelt zur Last fällt (verspätete Einnahmen durch Mautgebühr und eingeschränkte oder ausbleibende Zahlung des Verfügbarkeitsentgeltes).

Darüber hinaus sieht der Verfügbarkeitsvertrag vor, dass grundsätzlich für beide Fahrrichtungen zwei Fahrstreifen (in Schleswig-Holstein) bzw. drei Fahrstreifen (in Hamburg) durchgehend während aller Bauphasen für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung gestellt werden müssen. Die Nichteinhaltung dieser Vorgabe hat ebenfalls den Einbehalt des Verfügbarkeitsentgeltes (als Vertragsstrafe) zur Konsequenz. Aufgrund der negativen Erfahrungen im Zusammenhang mit dem Ausbau der BAB A1 (Hamburg – Bremen) werden die provisorischen Fahrbahnen während der Bauzeit auf der BAB A7 breiter angelegt (jetzt 3,25 m anstelle von 3,00 m für LKW und 2,75 m anstelle von 2,50 m für PKW).

Weiterhin wird es in den Baustellenbereichen keine verkürzten Beschleunigungsspuren für vorhandene Autobahnein- und -ausfahrten geben. Somit steht während der Bauarbeiten weiterhin eine Beschleunigungs- und Abbremspurlänge von insgesamt 250 m zur Verfügung. Die Reduzierung dieser Spuren auf 70 m (gem. Richtlinie) hat im Zusammenhang mit den Bauarbeiten auf der BAB A1 zur Staubildung beigetragen und zu einer Unfallhäufung geführt.

Die Leitborde in den Baustellenbereichen werden schmaler, da die Beleuchtung derselben mittels LED-Technik platzsparender angeordnet werden kann.

Vollsperrungen erfolgen im Zuge des Straßenbaus nicht. Deshalb wird es (während der gesamten Baumaßnahme in Schleswig-Holstein und Hamburg) bis Ende 2019 keine Umleitungsbeschilderung geben. Auch die Brückenbauarbeiten (Sanierung, Neubau, Umbau

und Abriss) erfolgen unter vollem Verkehr. Lediglich für die ersatzlose Entfernung von vier Brückenbauwerken ist eine temporäre Vollsperrung an insgesamt ca. acht Tagen technisch unvermeidbar. Diese Arbeiten müssen allerdings stets in den Nächten (zwischen 22:00 Uhr und 04:00 Uhr) durchgeführt werden.

#### Flankierende Maßnahmen:

Um die unvermeidlichen, restlichen Beeinträchtigungen infolge der Baumaßnahme weiter minimieren zu können wird u. a. das landesweite Schienenverkehrsangebot zum Fahrplanwechsel 2014/2015 (insbesondere für Pendler/-innen) wie folgt deutlich verbessert:

- Bahnen zwischen Hamburg und Flensburg verkehren im Stundentakt
- Bahnen zwischen Kiel und Hamburg verkehren im Halbstundentakt
- Bahnen zwischen Kellinghusen / Wrist und Hamburg Altona verkehren im Stundentakt
- Bahnen zwischen Itzehoe und Hamburg verkehren im Halbstundentakt
- Bahnen zwischen Elmshorn und Hamburg verkehren im 20-Minutentakt (Hauptverkehrszeit)

Damit erhöht sich mit Beginn der Ausbaumaßnahmen auf der BAB A7 die Anzahl der Direktbahnverbindungen im Nahverkehr bzw. verbessert sich das ÖPNV-Angebot wie folgt:

Kiel – Hamburg Hbf.	2012 = 22	1:16 Stunden	2015 = 39	1:08 Stunden
Flensburg – Hamburg Hbf.	2012 = 07	2:05 Stunden	2015 = 20	1:58 Stunden
Neumünster – Hamburg Hbf.	2012 = 35	0:55 Stunden	2015 = 39	0:46 Stunden
Itzehoe – Hamburg	2012 = 44	1:02 Stunden	2015 = 44	0:58 Stunden
Elmshorn – Hamburg	2012 = 70	0:58 Stunden	2015 = 88	0:54 Stunden

Weiterhin werden zu den Hauptverkehrszeiten auf der Strecke Hamburg – Kiel (DB nah-sh) neue Triebwagen eingesetzt. Es handelt sich um 4-teilige Doppelstock-Züge mit insgesamt 700 Sitzplätzen. Damit stehen zusätzliche 32 Plätze pro Zug zur Verfügung.

Auf der Strecke Itzehoe – Hamburg (Nordbahn) werden Züge mit bis zu 900 Sitzplätzen zu den Spitzenzeiten verkehren. Damit stehen dort bis zu 410 zusätzliche Sitzplätze pro Zug zur Verfügung.

Auf der Verbindung zwischen Neumünster – Kaltenkirchen – Hamburg (AKN) werden ebenfalls ab 2015 komfortablere Triebwagen eingesetzt. Von heute 176 Sitzplätzen pro Zug vergrößert sich das Angebot auf 352 Sitzplätze. Somit stehen pro Zug in den Spitzenzeiten 88 zusätzliche Plätze zur Verfügung.

Weiterhin planen alle Beteiligten Partner des HVV – Großbereiches (darunter befindet sich u. a. auch die Stadt Norderstedt) eine Fahrpreismäßigung für Pendler/-innen. Die Verhandlungen sind zurzeit noch nicht abgeschlossen.

Parallel dazu wird die Deutsche Bahn (DB-Schenker-Rail AG) ihr Angebot für die Beförderung von Güterverkehr auf der Schiene verbessern. Dazu gehören u. a.:

- Einsatz von Sonderzügen
- Abschluss aller Instandhaltungsarbeiten auf den betroffenen Gleisen vor 2015

- Vergrößerung der Kapazitäten auf den Eisenbahnumschlagstationen Flensburg, Neumünster und Brunsbüttel.

Schlussendlich haben sich die Kreise Pinneberg und Segeberg, ihre dazugehörigen Kommunen, Wirtschaftsvertreter/-innen, Polizei und Rettungsdienste zusammengeschlossen, um weitere zusätzliche Aktionen und Maßnahmen zur Vermeidung von Staubbildung zu initiieren.

Dazu gehören u. a.:

- Optimierung weiterer Angebote im Schienenpersonennahverkehr
- Schaffung eines zusätzlichen Park & Ride-Angebotes
- Stärkung von Pendlerportalen
- Verbesserung der Informationspräsenz (Internet / Printmedien / Rundfunk)
- Optimierung der Kommunikation aller betroffenen Straßenverkehrsbehörden

Arbeitsgespräche finden hierzu bereits seit Mai 2013 statt. Über die weiteren Ergebnisse wird berichtet.

#### Ausblick:

Der Ausschuss wird über die weiteren Ergebnisse und / oder Änderungen weiterhin unaufgefordert informiert.

**TOP M 13/0755**

**10.4:**

**ÖPNV-Angebot in der Stadt Norderstedt;**

**Einführung eines ÖPNV-Stadttickets in der Stadt Norderstedt;**

**Beschluss am 02.05.2013 (StuV / 079 X – Vorlage B13/0678) zum**

**Antrag der SPD-Fraktion**

**hier: Ergebnis der Verhandlungen / Empfehlung zum weiteren Vorgehen**

#### **Sachverhalt**

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 02.05.2013 wurde die hauptamtliche Verwaltung beauftragt, mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) Verhandlungen mit dem Ziel aufzunehmen, dass ab dem Winterfahrplan 2013 / 2014 ein Stadtticket für Norderstedt – inklusiv U-Bahnhof Ochsenzoll – eingeführt wird.

Die Verwaltung wurde weiterhin gebeten, die Kosten für das Stadtticket abzuschätzen und das Ergebnis für einen abschließenden Beschluss im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr vorzulegen.

In diesem Zusammenhang wurde angeregt, auch einen gesonderten Fahrplan für „Norderstedt“ herauszubringen.

#### Ausgangslage (Status Quo):

Die Bestellung und Bereitstellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre im Kreis Segeberg kann nach Maßgabe des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein nur durch den Kreis Segeberg erfolgen, da diese Aufgabe in die alleinige Zuständigkeit der Kreise übertragen ist.

Über dieses ausschließlich vom Kreis Segeberg (für die Stadt Norderstedt) finanzierte (Grundversorgungs-) Angebot hinaus erstattet die Stadt Norderstedt seit 1997 zahlreiche

zusätzliche Betriebsleistungen, um das öffentliche Bus- und Bahn-Angebot in Norderstedt noch attraktiver zu gestalten.

Dazu sind in der Vergangenheit verschiedene zusätzliche Maßnahmen (z. B. die Verlängerung der Buslinie 378, die Neueinrichtung der Buslinien 594 und 494 sowie die Entflechtung und Verdichtung der Buslinien 193 und 195 eingeführt worden.

Seit 2001 wurden kontinuierlich zusätzliche Angebotsausweitungen, vornehmlich als Taktverdichtungen und Betriebsverlängerungen, vorgenommen (z. B. auf den Linien 378, 193, 293, 393, 493, 194, 494, und 195).

In 2006 wurde die Anbindung der Buslinie 193 an das neue Gewerbegebiet Nordport mit entsprechender Erweiterung der Buslinie 195 und eine Taktverdichtung auf der Buslinie 493 (Glashütte, Markt / Norderstedt Mitte) vorgenommen.

Die Einführung der Busverbindung von Pinneberg über Bönningstedt nach Norderstedt (ZOB-Garstedt) gehört ebenfalls zu den Verbesserungsmaßnahmen im Bus-ÖPNV.

Daneben investiert die Stadt Norderstedt in Taktverbesserungen auf der AKN-Strecke und auf der U-Bahnlinie „U1“ (z. B. Aufrechterhaltung des 10-Minuten-Takts auch in den Schwachlastzeiten).

Alle o. g. Maßnahmen wurden in der Regel von der hauptamtlichen Verwaltung ausgearbeitet, politisch beschlossen und dementsprechend beim Kreis Segeberg bzw. bei der Hamburger Hochbahn oder der Verkehrsgesellschaft Norderstedt (VGN) bestellt.

Insbesondere für das – zusätzlich von der Stadt Norderstedt bestellte und über das Bus-Grundversorgungsangebot des Kreises hinausgehende – Leistungsspektrum wurde eine vertragliche Regelung zwischen Kreis und Stadt abgeschlossen. Der Defizitenausgleich für alle Zusatzmaßnahmen im Bus-ÖPNV beträgt zurzeit ca. 450T€/ Jahr. Für die Zusatzbestellungen im Bahn-ÖPNV investiert die Stadt Norderstedt ca. 115T€/Jahr. Die Einnahmen durch Fahrpreise sind hierbei jeweils bereits berücksichtigt.

Der Kreis Segeberg zahlt im Jahr für das Bus-ÖPNV-Grundversorgungsangebot ein Defizit in Höhe von ca. 3,0 MIO€. Diese Kosten sind indirekt von der Stadt Norderstedt über die Kreisumlage zu erstatten. Die Fahrpreiseinnahmen sind hierbei ebenfalls bereits berücksichtigt.

Damit zahlt die Stadt Norderstedt im Jahr ca. **3,45 MIO€** für das bestehende BUS-ÖPNV-Angebot für die Norderstedter Bürger/ innen.

Die Kosten für den gesamten ÖPNV werden durch Fahrpreiseinnahmen nur zur Hälfte refinanziert. Damit besteht bereits heute eine Bezuschussung der Fahrpreise (für alle Nutzer/ innen des Angebotes im Großbereich des HVV) in Höhe von ca. 50 %, die sich alle Partner (dazu gehört auch die Stadt Norderstedt) teilen.

#### Stadtticket und separater Fahrplan für Norderstedt:

##### **a) Stadtticket**

Die hauptamtliche Verwaltung hat über die Südholstein Service Verkehrsgesellschaft (SVG) mit dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) in dieser Angelegenheit Kontakt aufgenommen.

Das Thema ÖPNV-Stadtticket ist sehr komplex und erfordert einen umfangreichen Erörterungs-, Planungs- und Sondierungsprozess, da hierdurch zahlreiche Zuständigkeiten, Tarifzonen und bestehende Vertragsmodalitäten berührt werden und demnach mit allen Trägern, technischen Betreibern und Auftraggebern gesprochen werden muss. Die gesetzliche Entscheidungskompetenz für den HVV-Großbereichstarif teilen sich heute drei Bundesländer und zehn Kreise.

Die hauptamtliche Verwaltung hat seit Mai 2013 mit der SVG (als Vertreterin der Kreise Pinneberg und Segeberg) und dem HVV in dieser Sache Verhandlungs- und Abstimmungsgespräche geführt. Dieser Prozess wurde im Juli 2013 abgeschlossen.

Als Ergebnis lehnt der Hamburger Verkehrsverbund die Einführung eines ÖPNV-Stadttickets in der Stadt Norderstedt weiterhin uneingeschränkt ab.

Zur Begründung führt der HVV vordringlich aus, dass die Einführung eines Stadttarifs in Norderstedt der vorhandenen Preisbildungssystematik im Tarifgroßraum Hamburg zuwiderlaufen und zudem ein (für kurze und mittlere Reiseweiten) seit Jahrzehnten bewährtes Zahlgrenzsystem zerstört würde.

Weiterhin würde nach Auffassung des HVV ein einzelner Stadttarif (innerhalb des Großbereiches) zu einer deutlich höheren Anzahl von Bezahlvorgängen mit längeren Haltestellenaufenthalten in der Stadt Norderstedt beitragen. Damit ergäben sich Probleme bei der Einhaltung der Fahrzeiten. Um Verspätungen zu kompensieren müssten die Gesamttaktzeiten vergrößert werden. Dadurch würden wiederum Mehrkosten (zusätzliche Busumläufe, zusätzliche Fahrzeugkapazitäten) entstehen.

Für zahlreiche Stammkunden und Nutzer/ innen des HVV-Großbereiches würde das bisherige Preis- und Fahrplanangebot unübersichtlicher und teilweise ungerechter.

Ungeachtet dessen besteht für die Stadt Norderstedt rechtlich die Möglichkeit, einen individuellen ÖPNV-Gebietstarif (Stadttarif) zu beschließen und diesen entsprechend über den Kreis Segeberg bei dem HVV zu bestellen.

Ein entsprechender Beschluss der Gremien in der Stadt Norderstedt würde allerdings die Zustimmung des Kreises Segeberg erfordern. Der dortige Kreistag müsste das Norderstedter Stadtticket ebenfalls politisch beschließen, da, wie bereits ausgeführt, gemäß Maßgabe des Gesetzes über den ÖPNV in Schleswig-Holstein die Aufgaben-trägerschaft des ÖPNV in die alleinige Zuständigkeit der Kreise übertragen ist.

Norderstedt hat heute aufgrund seines Standortes innerhalb der Randlage zu Hamburg keinen eigenen Stadtbusverkehr, sondern innerhalb des Stadtgebietes verkehren alle Bus- und Bahnverbindungen grenzüberschreitend. Deshalb sind an der Finanzierung sämtlicher Norderstedter ÖPNV-Verbindungen neben der Stadt Norderstedt stets zwei bzw. drei Partner des Großbereiches beteiligt.

Innerhalb des Norderstedter Stadtgebietes sind heute beide Zentren (Norderstedt-Mitte und Garstedt) mit der Nahbereichskarte zu einem Einzelfahrpreis von 1,90 € erreichbar. Von vielen Haltestellen ist die Anreise sogar mit der Kurzstreckenkarte für 1,40 € möglich. Der höchste Einzelfahrpreis beträgt in Norderstedt 2,95 € (z. B. Buslinie 493 zwischen Quickborner Straße und Glashütte Markt oder AKN A2 zwischen Quickborner Straße und Garstedt).

Um die Kosten für ein Stadtticket in Norderstedt berechnen zu können, wurde der zurzeit niedrigste Einheitsfahrpreis innerhalb des Stadtgebietes (=1,35 €) zugrunde gelegt.

Diese Preisbemessungsgrundlage würde im Tarifsystem des HVV (Großbereiches) zu regelmäßigen Einnahmeverlusten in Höhe von min. 800T€ bis max. 1.2MIO€ (brutto) führen.

Dieses Defizit müsste die Stadt Norderstedt dann jährlich aus eigenen Haushaltsmitteln aufbringen und an den HVV (über den Kreis Segeberg) vergüten. Die im „alten“ Tarifsystem verbleibenden Partner würden sich nicht finanziell am Norderstedter Stadtticket beteiligen.

Somit wäre der Haushaltsansatz – Verbesserung ÖPNV – in Höhe von z. Zt. jährlich 565 T€, um 1,2 MIO €, auf insgesamt 1.765.000,00 €/Jahr zu erhöhen.

Die Stadt würde dann im Jahr – zusammen mit der Kreisumlage – ca. 5,215 MIO€ für das bestehende BUS-ÖPNV-Angebot aufbringen.

Eine Einführung des Stadttickets wäre nicht zum Fahrplanwechsel 2013 / 2014 möglich, sondern könnte aus technischen Gründen erst zum Fahrplanwechsel 2014 / 2015 (vorbehaltlich politischer Beschlüsse in Norderstedt und Segeberg bis Ende 2013) eingeführt werden.

Die Möglichkeit, das ÖPNV-Angebot in Norderstedt kostenlos anzubieten, wurde ebenfalls geprüft und die Kosten dafür ermittelt.

Diese Lösung würde im Tarifsystem des HVV (Großbereiches) zu regelmäßigen Einnahmeverlusten in Höhe von min. 8 MIO€ bis max. 8,7 MIO€ (brutto) führen.

Dieses Defizit müsste die Stadt Norderstedt dann jährlich aus eigenen Haushaltsmitteln aufbringen und an den HVV (über den Kreis Segeberg) vergüten.

In diesem Falle wäre der Haushaltsansatz – Verbesserung ÖPNV – in Höhe von z. Zt. jährlich 565 T€, um 8,7 MIO €, auf insgesamt 9.265.000,00 €/Jahr zu erhöhen.

### **b) Fahrplan exklusiv für Norderstedt:**

Norderstedt hat heute keinen eigenen Fahrplan sondern alle ÖPNV-Verbindungen sind im Planwerk des „HVV-Großtarifbereiches“ zusammengefasst enthalten.

Dieser Fahrplan besteht aus 290 Seiten und wird zweimal im Jahr (in einer Auflage von jeweils vierzigtausend Stück) veröffentlicht. Fahrpreise sind in diesem Planwerk nicht enthalten sondern ausschließlich die Bus- und Bahnverbindungen, die Abfahrts- und Ankunftszeiten, die Umsteigemöglichkeiten und die Haltestellenbezeichnungen.

Im Falle einer Einführung des „Norderstedter Stadttickets“ würden alle Bus- und Bahnverbindungen unverändert grenzüberschreitend verkehren.

Allein aus diesem Grund müsste ein separat für Norderstedt aufgelegter Fahrplan schätzungsweise 180 Seiten umfassen.

Die Ausgaben für den „HVV-Gesamtfahrplan“ werden bisher von allen Partnern des Großbereiches zu gleichen Teilen finanziert. Für Norderstedt ist der Anteil in den bereits o. g. ÖPNV-Grundversorgungskosten des Kreises Segeberg enthalten.

Einen exklusiven Fahrplan müsste die Stadt Norderstedt zusätzlich allein finanzieren.

Hierfür wären für jede Auflage 31T€ (brutto) zu zahlen. Insgesamt müsste die Stadt Norderstedt demnach weitere **62 T€/ Jahr** aufbringen.

### Fazit:

Nach Aufstellung des Kosten- / Nutzenvergleiches ist die Einführung eines Fahrplanes für die Stadt Norderstedt weder heute noch in Verbindung mit einer möglichen Einführung eines Stadttickets zu empfehlen.

Unter den o. g. Voraussetzungen kann die hauptamtliche Verwaltung die Einführung eines Stadttickets in Norderstedt (für 1,35 €) ebenfalls nicht empfehlen.

In der Stadt Norderstedt besteht ein, sowohl in Bezug auf die Linienführung als auch auf die fahrplanerische Ausgestaltung, erfolgreiches und über viele Jahre optimiert weiterentwickeltes Umweltverbundsystem mit sehr hoher Erschließungsrate und Kundenzufriedenheit (gem. GEWOS-Umfrage liegt die Quote der sehr zufriedenen und zufriedenen ÖPNV-Nutzer/innen in der Stadt Norderstedt bei 87 %).

Zusätzliche ÖPNV-Investitionen für Taktverdichtungen, Linienenerweiterungen und Gebietsneuerschließungen sind nach Erfahrungen der hauptamtlichen Verwaltung sinnvoller und effektiver als Preisnachlässe. Es erscheint weniger nachhaltig, 1,3 Millionen EURO für eine Einzelfahrkarten-Preisreduzierung von 0,5 CENT bis 0,55 CENT zu investieren.

In der hauptamtlichen Verwaltung liegen keine Beschwerden zu den gültigen Fahrpreisen vor.

Weiteres Vorgehen / Lösungsvorschlag:

Vor dem Hintergrund der o. g. Sachlage wurde zwischen der Stadt Norderstedt und dem HVV ein Kompromissvorschlag ausgearbeitet und preislich verhandelt.

Dieser beinhaltet folgende Elemente / Maßnahmen:

- Die Stadt Norderstedt verbleibt im HVV-Großtarifbereich mit allen unveränderten Rechten und Pflichten.
- Innerhalb des Norderstedter Stadtgebietes werden Verbilligungen im „Bartarif“ auf folgenden ÖPNV-Verbindungen (mit extremen Preissteigerungen) mittels Zahlungsgrenzaufhebungen vorgenommen.
  - 1) Aufhebung der Zahlungsgrenze „Moorbekhalle“ auf der AKN-Linie (A2) Hierdurch würde sich der Fahrpreis zwischen den Haltestellen „Quickborner Straße“ und „Norderstedt-Mitte“ von heute 1,90€ auf zukünftig 1,40€ reduzieren. Zwischen der Haltestelle „Quickborner Straße“ und der Haltestelle „Garstedt“ würden sich die Fahrkosten von heute 2,95€ auf zukünftig 1,90€ verringern.
  - 2) Entsprechende Aufhebung der Zahlungsgrenze „Friedrichsgabe / Heidberg“ auf den Buslinien 293, 194 und 616.  
Dadurch würden die vorgenannten Preisreduzierungen analog bestehen.
  - 3) Aufhebung der Zahlgrenze „Harkshörn, Mühlenweg (Ost)“ auf der Buslinie 393 und Aufhebung der Zahlgrenze „Glashütte, Glasmoorstraße“ auf der Buslinie 493.  
Beispielhaft würde sich der Einzelfahrpreis infolge dieser Maßnahme auf der Linie 493 zwischen „Glashütte, Markt“ und „U A – Norderstedt-Mitte“ von heute 1,90€ auf zukünftig 1,40€ verringern. Zwischen den Haltestellen „Quickborner Straße“ und „Glashütte, Markt“ sogar von heute 2,95€ auf zukünftig 1,90€.
- Einnahmeverluste infolge der Einführung des verbilligten Bartarifes trägt die Stadt Norderstedt zu vollen Lasten.
- Die Preisbildung für Monats- und Jahreskarten bleibt für den HVV-Großbereich unverändert bestehen.

Für die Umsetzung dieser Leistungen wurde ein Defizit in Höhe von ca. 70T€ (brutto) im Jahr ermittelt.

Dieser Berechnung liegt die Annahme einer weiterhin gleichbleibenden Ausnutzung des bestehenden ÖPNV-Angebotes zugrunde.

Insofern wäre der Haushaltsansatz – Verbesserung ÖPNV – in Höhe von z. Zt. jährlich 565 T€ um 70T€ auf insgesamt 635.000,00 €/Jahr zu erhöhen.

Dieses Angebot könnte zum Fahrplanwechsel 2013/2014 eingeführt werden, sofern die entsprechende Bestellung bis Ende Oktober 2013 verbindlich erfolgt.

Die hauptamtliche Verwaltung würde den erzielten Kompromiss zur Umsetzung empfehlen und eine entsprechende Beschlussvorlage für die nächste Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr erstellen.

**10.5:****Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße - zwischen Waldstraße und Ulzburger Straße****hier: Sachstandsbericht**Rechtslage :

Der Planfeststellungsbeschluss vom 20.04.2011 wurde am 23.06.2011 rechtskräftig und unanfechtbar.

Rahmendaten der Baumaßnahme :

- Länge der Straßenneubaumaßnahme = 1,8 km.
- Breite (Gesamt-Querschnitt) des Straßenkörpers = 24,5 m. Darin enthalten sind 7,50 m Fahrbahnbreite (jede Fahrspur 3,75 m, analog der bestehenden Oadby-and-Wigston-Straße) mit beidseitigen Geh- und Radwegen, Entwässerungsmulden, Sicherheitsstreifen und Lärmschutzanlagen.
- Bau einer Straßenunterführung mit neuer Eisenbahnbrücke für den zweigleisigen AKN-Verkehr.
- Lärmschutzwände 3,00 – 3,50 m hoch von Waldstraße bis zum Trogbauwerk.
- Zusätzliche Schutzwand zum Wald in einer Höhe von 4,0 m.
- In Höhe „Reiherhagen“ wird eine Querungshilfe mit Bedarfs-Lichtsignalanlage errichtet.
- Der Bahnübergang im Friedrichsgaber Weg wird vollständig aufgehoben und durch die neue Straßenunterführung mit beidseitigem Geh- und Radweg ersetzt.
- Die vorhandene Geh- und Radwegverbindung (entlang der AKN-Strecke) wird im Bereich der neuen Straßenunterführung als separate Brücke, parallel zur Bahn, hergestellt.
- Der Friedrichsgaber Weg wird östlich der Bahn zu einem Geh- und Radweg zurück gebaut. Westlich der Bahntrasse wird eine Wendekehre errichtet.

Auftragsvergabe / Kosten:

- Der Bau des Unterführungsbauwerkes (Trog / Eisenbahnbrücke) wurde im Jahre 2012 europaweit ausgeschrieben. Die Vergabe des Auftrages in Höhe von ca. 6,0 Mio € an die Arbeitsgemeinschaft „Spieker / Echterhoff“ wurde durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr im Sommer 2012 beschlossen.
- Der Ausbau der Verkehrsflächen (Erd-, Kanal- und Straßenbau) wurde im Jahre 2013 europaweit ausgeschrieben. Die Vergabe des Auftrages in Höhe von ca. 3,2 Mio € an die Bietergemeinschaft „SAW / Ernst Karl“ wurde durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr im Frühjahr 2013 beschlossen.
- Zurzeit läuft die europaweite Ausschreibung für die Lärmschutzwände.
- Die Gesamtkosten betragen ca. 12,0 Mio € (für Planung, Untersuchungen, Brückenbau, Straßenbau, Leitungsverlegung, Kanalbau, passiven / aktiven Lärmschutz, Beleuchtung, landschaftspflegerische Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen).



Bauablauf :

- Für die Gesamtbauzeit wurden (entsprechend der Angaben im Plan-feststellungsverfahren) mindestens 2,5 Jahre veranschlagt. Die Maßnahme wurde im Oktober 2012 begonnen. Somit ergibt sich eine planmäßige Bauzeit zur Gesamtfertigstellung bis April 2015.
- Nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses wurde im Jahre 2011 die Ausführungsplanung und statische Berechnung für das Unterführungsbauwerk und die Ausführungsplanung für die gesamte Straßenausbaumaßnahme in Auftrag gegeben. Alle erforderlichen Planunterlagen mit dazugehörigen Massenermittlungen und Leistungsverzeichnissen für die Ausschreibung der Baumaßnahmen wurden bis Mitte 2012 erstellt.
- Die Rodung der gesamten Straßentrasse ist bereits abgeschlossen und es wurde ebenfalls die Waldersatzpflanzung durchgeführt. Aus naturschutzrechtlichen Gründen mussten diese Arbeiten bis spätestens Ende Februar 2013 abgeschlossen sein.
- Mit den Bauarbeiten für das Trogbauwerk wurde im Oktober 2012 begonnen. Seitdem erfolgte der Bodenaushub für den Trog, der Einbau aller Spundwände für den Verbau und der Einbau der Brückenwiderlager. Zudem ist die Eisenbahnbrücke inzwischen hergestellt und diese wurde in den Sommerferien 2013 in ihre endgültige Position eingeschoben. Momentan wird der restliche Boden ausgehoben und es erfolgt die Herstellung der Trogwände.
- Der Brückenbau findet grundsätzlich unter Aufrechterhaltung des AKN-Betriebes statt. Es wurden lediglich zwei AKN-Sperrpausen (mit Busersatzverkehr im April und Juli 2013) für insgesamt fünf Wochen erforderlich. Weitere Sperrungen des AKN-Betriebes werden nicht benötigt.
- Der Umsetzung der Straßenverkehrsfläche erfolgt in zwei Losen (Los 1 = Straßen- und Kanalbau / Los 2 = Leitungsbau).
- Seit Juni 2013 haben die Bauarbeiten am „Trogbauwerk“ einen Stand erreicht, der es wirtschaftlich und fachtechnisch zulässt, parallel mit dem Straßenbau zu beginnen. Mit dem Leitungsbau (LOS 2 = Rohwasserleitung, Nieder-spannung, Lehrrohre, etc.) wurde im Juni 2013 begonnen. Die Arbeiten sind voraussichtlich Ende August 2013 abgeschlossen.
- Anfang August beginnt der Straßen- und Kanalbau (LOS 1).

Zeitplan / weiteres Vorgehen :

Der Brücken- und Straßenverkehrsausbau erfolgt plangemäß, ökonomisch und bisher ohne problematische oder unvorhergesehene Zwischenfälle. Somit kann von einer schnelleren Freigabe der Verkehrsflächen (evtl. bereits Ende 2014) ausgegangen werden.

Die Fertigstellung der Gesamtausbaumaßnahme bis April 2015 ist sichergestellt.

Der Ausschuss wird weiterhin unaufgefordert über den Verlauf der Baumaßnahme informiert.

## Sachstand zur Einführung des Sirenenwarnsystems in Norderstedt

### Sachverhalt

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 16.05.2013 wollte Herr Engel wissen, wie der Sachstand der Einrichtung des Norderstedter Sirenenwarnsystems ist.

Seitens des Amtes 37 wird hierzu erläutert:

**Der Auftrag zur Errichtung des Sirenenwarnsystems wurde am 23.05.2013 erteilt. Nach Anfertigung der notwendigen Schaltschränke und Halterungen wird am 06.08.2013 mit der Montage in Norderstedt begonnen. Die Arbeiten sollen nach derzeitigem Planungsstand am 13.09.2013 abgeschlossen sein. Nach Fertigstellung erfolgt eine entsprechende Bevölkerungsinformation.**

**TOP M 13/0803**

**10.7:**

### **Luftreinhalteplan für die Stadt Norderstedt**

Die Messungen der Lufthygienischen Überwachung des Landesamtes für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein (LLUR) ergaben in den Jahren 2011 und 2012 an der Ohechaussee in Höhe der Hausnummer 7 für Stickstoffdioxid Jahresmittelwerte von 44 bzw. 43 Mikrogramm pro Kubikmeter Außenluft ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Damit hat sich der Trend der bereits seit mehreren Jahren mit Unterbrechungen durchgeführten Messungen bestätigt, dass der Grenzwert zum Schutz der menschlichen Gesundheit von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überschritten ist. Dieser ist seit dem 1. Januar 2010 einzuhalten.

Aufgrund des ermittelten Wertes besteht gemäß § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes die Verpflichtung zur Aufstellung eines Luftreinhalteplans (s. auch Mitteilungsvorlage M 11/001 vom 4.01.2011). Der Luftreinhalteplan muss geeignete Maßnahmen aufführen, um den Zeitraum einer Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten. Die Zuständigkeit für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen liegt in Schleswig-Holstein beim Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (MELUR). Der Plan ist der EU-Kommission spätestens zwei Jahre nach Ende des Jahres zu übermitteln, in dem die erste Überschreitung festgestellt wurde. Übermittler ist das Umweltbundesamt, dem die erforderlichen Informationen für Norderstedt im Oktober 2013 durch das MELUR übersandt werden.

In dem betroffenen Abschnitt der Ohechaussee (zwischen Ochsenzoller Str. und Ulzburger Str.) ist der Straßenverkehr der Verursacher der erhöhten Stickstoffdioxidkonzentrationen. Die Stadtverwaltung hat dem MELUR auf Anfrage die Daten für die Verkehrsbelastungen im Analysejahr 2011 und im Prognosejahr 2015, die Angaben zu den Verkehrszuständen in 2011 und 2015 und die Anzahl der betroffenen Menschen im entsprechenden Abschnitt der Ohechaussee zur Verfügung gestellt. Diese fließen in eine Modellrechnung ein, die die jetzige und zukünftige Entwicklung der Stickstoffdioxidemissionen darstellt. Daraus kann ermittelt werden, wie sich die Stickstoffdioxidbelastungen entwickeln und ob die geplanten Maßnahmen zu einer Verminderung der Konzentrationen bis maximal zur Höhe des Grenzwertes führen werden.

Die Modellrechnungen des LLUR auf der Basis obiger Zahlen haben ergeben, dass durch die Ertüchtigung des Knotenpunktes Ochsenzoll (Kreiselneubau und Verbesserung der Ampelschaltungen) eine wirksame Verminderung der Luftschadstoffbelastung erreicht wird. Demnach wird die rechtlich maßgebliche Belastung von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$  an den Fassaden der belasteten Wohnbebauung künftig unterschritten. Weitere Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan wie die geplante Lkw-Führung und die Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehrs können ggf. ebenfalls mindernd wirken. Die Auswirkungen werden

weiterhin kontinuierlich durch die Messstation der Lufthygienischen Überwachung Schleswig-Holstein (LÜSH) überwacht.

Der Entwurf des Luftreinhalteplans wird vom MELUR verfasst. Er muss gemäß § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) zur Beteiligung der Öffentlichkeit einen Monat zur Einsicht ausgelegt werden. Im Rahmen der Mitwirkung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes berichtete bereits Herr Lehmann (LÜSH) im Auftaktworkshop vom 18.01.2013 über den aktuellen Sachverhalt zur Luftqualitätsgüte. Der Entwurf zum Luftreinhalteplan wird voraussichtlich ab Anfang September für einen Monat im Norderstedter Rathaus ausliegen. Bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist kann gegenüber der zuständigen Behörde – in diesem Fall beim MELUR – schriftlich Stellung genommen werden. Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen werden von der zuständigen Behörde bei der Entscheidung über die Annahme des Plans angemessen berücksichtigt. Die Maßnahmen sind entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen. Werden Maßnahmen im Straßenverkehr erforderlich, sind diese im Einvernehmen mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden festzulegen.

Herr Dr. Jürgens (MELUR) steht am 21.08.2013 gerne für Fragen zur Verfügung.

Der Aufbau eines Luftreinhalteplans ist z.B. anhand des Luftreinhalteplans Ratzeburg im Internet über folgenden Link anzusehen:

[http://www.schleswig-holstein.de/UmweltLandwirtschaft/DE/ImmissionKlima/02\\_Luftqualitaet/12\\_Luftreinhalteplaene/122\\_LRP\\_Ratz/LRP\\_Ratzeburg\\_02Feb2009\\_blob=publicationFile.pdf](http://www.schleswig-holstein.de/UmweltLandwirtschaft/DE/ImmissionKlima/02_Luftqualitaet/12_Luftreinhalteplaene/122_LRP_Ratz/LRP_Ratzeburg_02Feb2009_blob=publicationFile.pdf)

Die Messberichte zu den aktuellen Messwerten der Messstandorte können auch im Internet unter [www.luft.schleswig-holstein.de](http://www.luft.schleswig-holstein.de) (Bsp.:→ Infos und Berichte → Messprogramme; → Messstationen) eingesehen werden.

**TOP M 13/0825**

**10.8:**

**Bau einer Erdgas-Blockheizkraftwerks-Anlage – Stettiner Straße/ Friedrichsgaber Weg**

### **Antrag auf Genehmigung einer Anlage nach dem BImSchG**

Die Verwaltung der Stadt Norderstedt wurde im Rahmen eines Neuantrags der Stadtwerke auf Genehmigung eines Blockheizkraftwerks (BHKW) am Standort Stettiner Straße/ Friedrichsgaber Weg von der zuständigen Genehmigungsbehörde (Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume Schleswig-Holstein) beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Für das nach § 35 Abs.1 Nr. 3 BauGB als sog. privilegiert einzustufende Vorhaben wurde seitens der Verwaltung am 29.05.2013 das gemeindliche Einvernehmen erteilt.

Voraussetzung für dieses Einvernehmen war die nachstehend aufgeführte betriebstechnische Begründung des BHKW-Standorts.

### **Betriebstechnische Begründung:**

Das Energiekonzept der Stadtwerke Norderstedt sieht als wesentlichen Bestandteil die Erhöhung der Stromerzeugung mit Blockheizkraftwerken in Norderstedt vor. Hierdurch leisten die Stadtwerke Norderstedt einen erheblichen Beitrag zur Energiewende und erhöhen gleichzeitig die Wertschöpfung innerhalb Norderstedts.

Das Konzept der Stadtwerke beinhaltet die Errichtung von insgesamt ca. 8 weiteren Blockheizkraftwerken. Dementsprechend sind Standorte für Blockheizkraftwerke zu ermitteln, die einen wirtschaftlichen und genehmigungsfähigen Betrieb ermöglichen.

Die Bewertungskriterien sind hierfür insbesondere, die Nähe zu bestehenden Wärmeverbrauchern bzw. dem Fernwärmenetz der Stadtwerke und gleichzeitig ein ausreichender Abstand von der bestehenden Bebauung, um die Lärmemissionen so gering wie möglich zu halten. Ebenso ist eine ausreichende Grundstücksfläche erforderlich, da das Blockheizkraftwerk sowohl bei der Errichtung als auch beim späteren Betrieb mit großen Bau- und Tankfahrzeugen angefahren werden muss.

Für die Versorgung des neu entstehenden Garstedter-Dreiecks und die Unterstützung der bestehenden Fernwärmeversorgung Kohfurt – Lütjenmoor, galt es gemäß dieser Vorgaben geeignete Standorte zu erörtern und auszuwählen.

Gemeinsam mit der Stadtplanung der Stadt Norderstedt wurden insgesamt 6 Standortvorschläge ermittelt und ausgewertet (die Auswertung ist diesem Schreiben beigefügt als Anlage 2 und 3). Nach der Auswertung und der Prüfung auf Verfügbarkeit, verblieb lediglich der Standort Stettiner Straße/ Friedrichsgaber Weg. Dieser Standort (siehe Anlage 1 Lageplan) erfüllt alle Anforderungen und es kann hier ein optimaler Betrieb ohne unnötige Beeinträchtigung von Anwohnern ermöglicht werden.

#### **Optionale Sicherung Verkehrsknoten Friedrichsgaber Weg/Stettiner Straße als Kreisverkehr**

Der Standort des BHKW wurde auf den städtischen Grundstück (ehemals Friedrichsgaber Weg Nr. 145 bis 149) wurde so gewählt, dass die Option auf Realisierung eine von den dortigen Anwohnern favorisierten Kreisverkehrslösung nicht verbaut wird.

**TOP M 13/0828**

**10.9:**

**Information zum Planfeststellungsverfahren der Tennet für den Stromleitungsausbau Hamburg Nord - Audorf**

**Hier: Antrag auf Planfeststellung**

Der Stadt Norderstedt liegen Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung für den Stromleitungsausbau der Tennet zwischen dem Umspannwerk Hamburg Nord und Audorf bei Rendsburg vor. Die Auslegung der Unterlagen erfolgt im Namen der des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein vom 02.08.2013 bis 02.09.2013 im Rathaus Norderstedt.

Parallel ist die Stadt Norderstedt aufgefordert Stellung zu nehmen. Derzeit prüft die hauptamtliche Verwaltung die Unterlagen. Das Ergebnis wird dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr voraussichtlich in seiner Sitzung am 19.09.2013 vorgestellt.

**TOP**

**10.10:**

**Anfrage von Herrn Lange zur Alten Landstraße**

Herr Lange berichtet, dass in der Alten Landstraße durch Umgehungsverkehr des Knoten Ochsenzolls ein sehr hohes Verkehrsaufkommen herrscht und dort auch zu schnell gefahren wird. Er bittet die Verwaltung um Vorschläge, wie dies verhindert werden kann.

**TOP**

**10.11:**

## Anfrage von Herrn Grube zum Thema Gewerbeflächenmanagement

Die wachsende Stadt Norderstedt hat sich der Nachhaltigkeit verschrieben. Bei der Nutzung von Flächen für Gewerbenutzung entsteht dabei zwangsläufig ein Konflikt zwischen den Zielen des Flächenverbrauches und der Wirtschaftsförderung.

Das Umweltbundesamt hat als Zielmarke einen Flächenverbrauch in Deutschland für das Jahr 2015 mit 55 Hektar pro Tag festgelegt. Der Nachhaltigkeitsrat fordert bis 2050 eine Reduktion auf null Hektar (vor allem durch Revitalisierung und Recycling von Flächen).

Vor diesem Hintergrund frage ich die Verwaltung:

1. Wie ist die aktuelle Haltung der Verwaltung hinsichtlich der Siedlungsentwicklung und des Flächenverbrauches in Norderstedt?
2. Welchen Stellenwert haben Flächenrecycling, Flächenrevitalisierung und Nachverdichtung?
3. Welches Ziel hat sich die Verwaltung hinsichtlich der Entwicklung der Gewerbeflächen in den nächsten 20 Jahren gesetzt?
4. Wann rechnet die Verwaltung mit einem Ende der Möglichkeit, neue Gewerbeflächen in Norderstedt auszuweisen?
5. Welche Strategie hinsichtlich dieser Problematik setzt die Verwaltung entgegen?
6. Existieren seitens der Verwaltung ein Register und ein Controlling für die Flächeninanspruchnahme in Norderstedt?
7. Wird der Flächenverbrauch in Norderstedt statistisch erfasst? Wenn ja, wo und in welcher Form? Wenn nein, warum nicht?
8. Haben Gewerbetreibende Zugriff auf diese Daten bzw. werden diese Daten potentiellen Gewerbetreibenden zur Verfügung gestellt?
9. Wie viel Gewerbefläche gibt es aktuell in Norderstedt?
10. Welchen Anteil in Prozent nimmt die Gewerbefläche in den letzten 25 Jahren an der Gesamtfläche der Stadt ein?
11. Wie hat sich der Gewerbeflächenanteil in den letzten 25 Jahren entwickelt?
12. Wie viel Hektar Fläche wurden in den letzten 25 Jahren an Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe in Anspruch genommen?
13. Wie verteilt sich die Nutzung auf Gewerbe, Wohnen, Landwirtschaft, Verkehr, Parks und sonstige Flächen?
14. Wie hoch ist der Anteil an versiegelter Fläche zur Gesamtfläche Norderstedts?
15. Wie viel Gewerbefläche ist aktuell in städtischem, wie viel in privatem Eigentum?
16. Wie hat sich das Verhältnis in den letzten 25 Jahren entwickelt?
17. Wie viel Gewerbeflächen wurden seitens der Stadt in den letzten 25 Jahren verkauft, wie viel gekauft?
18. Wie viel Gewerbefläche steht aktuell städtisch und privat zum Verkauf und Kauf?
19. Welche Gesamtsummen wurden für den Ankauf und Verkauf gewerblicher Flächen in den letzten fünf Jahren aufgebracht bzw. erzielt?
20. Wie hoch ist der Anteil der durch die Stadt verpachteten und vermieteten Flächen an der Gesamtgewerbeflächengröße?
21. Welche Miet- und Pachteinnahmen erzielt die Stadt mit den städtischen Flächen?
22. Wie hoch ist aktuell der Anteil der Gewerbeflächen, die revitalisiert und recycelt wurden?
23. Welche Zielmarke verfolgt die Stadt in den nächsten Jahren?
24. Wie viel Hektar Gewerbeflächen sind in den letzten fünf Jahren neu ausgewiesen, wie viel revitalisiert und recycelt worden?
25. Wie viel Hektar Flächen wurden in den letzten fünf Jahren umgewidmet (Gewerbe in Wohnen, Landwirtschaft in Gewerbe, Landwirtschaft in Wohnen etc.)?
26. Welche zahlenmäßige Zielvorgabe zur Entwicklung der zusätzlichen Flächennutzung für Gewerbe und Wohnen bis zum Jahr 2030 verfolgt die Verwaltung?
27. Welchen Einfluss sieht die Verwaltung dabei durch die aktuelle Grundsteuerdebatte innerhalb der Finanzministerkonferenz?

28. Welche wesentlichen Branchen mit welchem Anteil an der Gesamtfläche sind in den großen Gewerbegebieten angesiedelt und wie haben sich die Nutzungsformen in den letzten fünf Jahren entwickelt?
29. Wie hoch ist das Gewerbesteueraufkommen dieser Unternehmen und welchen Anteil haben diese am Gesamtaufkommen?
30. Wie viele Arbeitsplätze existieren in diesen Betrieben?
31. Welche Unternehmen welcher Branchen werden seitens der Verwaltung primär angeworben und warum?
32. Werden seitens der Verwaltung bei der Ansiedlung ggf. welche Anforderungen an die Unternehmen gestellt (z.B. Tarifbindungen, Anzahl der Arbeitsplätze, Energieerzeugung etc., Laufzeitbindungen)?
33. Welche Quartiersentwicklungen für Gewerbeparks/Gewerbehöfe und Wohnsiedlungen sind aktuell geplant?
34. Plant die Verwaltung eine besondere Förderung bestimmter Cluster in der Zukunft, ggf. welche mit welcher Begründung?
35. Welche Kooperationsformen hinsichtlich der Flächen geht die Stadt Norderstedt innerhalb der Metropolregion mit ggf. wem und wozu ein?
36. Vor dem Hintergrund der geplanten Erweiterung des Herold-Centers: Wie viel Einzel- und Großhandelsflächen gibt es in Norderstedt und wie haben sich diese Flächen in den letzten fünf Jahren entwickelt?
37. Hält die Verwaltung eine zentrale Entwicklung von Einzelhandel für sinnvoll oder eher eine dezentrale Entwicklung?
38. Wie fördert die Verwaltung die ihres Erachtens sinnvollere Entwicklung?
39. Vor dem Hintergrund der Neuansiedlung/Verlagerung von DHL:
  - a) Welche Kosten und welche Einnahmen sind bisher durch diese Neuansiedlung entstanden?
  - b) Wie groß ist die vergebene Fläche?
  - c) Wie viele Arbeitsplätze sollen dort entstehen?
  - d) Hält die Verwaltung das Flächen-Arbeitsplatzverhältnis für wertschöpfungsreich?
  - e) Welche Gewerbesteuereinnahmen erwartet die Verwaltung in den kommenden fünf Jahren?
  - f) Welche Quellverkehre (vor allem LKW) werden pro Tag erwartet mit welchen Destinationen über welche Verkehrswege abfließend?
  - g) Hält die Verwaltung es für die Stadt nachhaltig, gezielt Logistikunternehmen anzuwerben? Wenn ja, warum?

Ich bitte um schriftliche Beantwortung. Vielen Dank.  
 Detlev Grube  
 Fraktionsvorsitzender  
 Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**TOP**

**10.12:**

**Anfrage von Herrn Grube zu Rammgeräuschen**

Herr Grube berichtet davon, dass im Raum Süd-Ost Harksheide, Glashütte und Norderstedt-Mitte häufiger wieder Rammgeräusche auftreten. Er fragt die Verwaltung, was gemacht wird und wo durch diese Geräusche bedingt sind.

Es wird von der Verwaltung geäußert, dass es sich um die Bauarbeiten bei der Firma Wichert handeln könnte, es wird aber noch eine schriftliche Antwort gegeben werden.

**TOP**

**10.13:**

**Anfrage von Herrn Mährlein zur Linie 193**

Herr Mährlein fragt an, ob es bei der Linie 193 zur Veränderung der Abfahrzeiten gekommen ist, da sich Beschwerden häufen, dass keine Anschlussverbindung mehr besteht. Er bittet um schriftliche Beantwortung.

**TOP****10.14:****Anfrage von Herrn Mährlein zum Straßenschild Steerpoggweg**

Herr Mährlein berichtet, dass das Straßenschild Steerpoggweg eingewachsen ist und fragt an, ob das Betriebsamt dieses freischneiden kann.

**TOP****10.15:****Anfrage von Herrn Muckelberg zum Sirenenwarnsystem**

Herr Muckelberg fragt an, ob neben dem Sirenenwarnsystem die Feuerwehr noch anders alarmiert wird.

Herr Bosse antwortet, dass die Feuerwehr noch über Pieper alarmiert wird.

**TOP :**

**Die nachfolgenden Tagesordnungspunkte werden nach Maßgabe der Beschlussfassung durch den Ausschuss voraussichtlich nicht öffentlich beraten.**