

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

| | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|
| Körperschaft | : Stadt Norderstedt | |
| Gremium | : Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr, StuV/002/ XI | |
| Sitzung am | : 05.09.2013 | |
| Sitzungsort | : Sitzungsraum 2 Rathausallee 50, 22846 Norderstedt | |
| Sitzungsbeginn | : 18:15 | Sitzungsende : 20:30 |

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 | : 05.09.2013 |

Sitzungsteilnehmer

Vorsitz

Lange, Jürgen

Teilnehmer

Gloger, Peter

Grabowski, Patrick

Holle, Peter

Mährlein, Tobias

Muckelberg, Marc-Christopher

Müller-Schönemann, Petra

Nötzel, Wolfgang

Platten, Wolfgang

Pranzas, Norbert Dr.

Schulz, Klaus Peter

Steinhau-Kühl, Nicolai

Wiersbitzki, Heinz

Für Herrn Berg

Für Herrn J. Schulz

Für Herrn Berbig

Verwaltung

Bosse, Thomas

Dreger, Klaus

Fenneberg, Christian

Giese, Maren

Hollendung, Andreas

Holstein, Olaf

Hupp, Martin

Kremer-Cymbala, Reinhard

Kröska, Mario

Möller, Jörg

Schröter, Rainer

Seevaldt, Wolfgang

Vogt, Kirsten

Entschuldigt fehlten

Teilnehmer

Berbig, Miro

Berg, Arne - Michael

Grube, Detlev

Schulz, Joachim

kein Vertreter

3
VERZEICHNIS DER
TAGESORDNUNGSPUNKTE

| | |
|---------------|--|
| Körperschaft | : Stadt Norderstedt |
| Gremium | : Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr |
| Sitzungsdatum | : 05.09.2013 |

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 : A 13/0857

**Radverkehrskonzept für Norderstedt
Antrag der Fraktion DIE LINKE**

TOP 5 : M 13/0812

1. Halbjahresbericht 2013 des Amtes für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

TOP 6 : M 13/0783

Vorschläge zum Bürgerhaushalt 2014/2015 (Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr - Amt 60)

TOP 7 : B 13/0826

Teilstellenplan des Amtes 60

TOP 8 : B 13/0842

Budget 2014/15 Amt 60

TOP 9 : M 13/0816

**1. Halbjahresbericht 2013 des Amtes für Ordnung und Bauaufsicht (ohne 621 -
Fachbereich Allg. Ordnungsaufgaben)**

TOP 10 : M 13/0819

**Vorschläge zum Bürgerhaushalt 2014/2015 (Ausschuss für Stadtentwicklung und
Verkehr -des Amtes 62)**

TOP 11 : B 13/0834

Teilstellenplan des Amtes 62

TOP 12 : B 13/0846

Budget 2014/15 Amt 62 (ausgenommen 621)

TOP 13 : M 13/0843

Vorschläge zum Bürgerhaushalt 2014/2015 (Amt für Stadtentwicklung und Verkehr - Amt 701)

TOP 14 :
Einwohnerfragestunde, Teil 2

TOP 14.1
:
Einwohnerfrage Frau Niemeyer zum geplanten Kreisel Ochsenzoller Straße/Berliner Allee

TOP 15 :
Berichte und Anfragen - öffentlich

TOP 15.1 M 13/0831
:
Zustand Regenrückhaltebecken
Hier: Herr Peter Gloger (CDU-Fraktion) – Anfrage im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 02.05.2013

TOP 15.2 M 13/0866
:
Beantwortung der Anfrage von Herrn Mährlein zur Linie 193 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 15.08.2013

TOP 15.3 M 13/0879
:
Beantwortung der Anfrage von Herrn Lange zur Alten Landstraße am 15.08.2013

TOP 15.4 M 13/0887
:
Erweiterung der Bodendeponie Hummelsbüttel
hier: Antrag auf Planfeststellung

TOP 15.5 M 13/0893
:
Beantwortung der Fragen von Herrn Detlev Grube und der Hinweise von Herrn Dr. N. Pranzas aus dem AfStuV vom 15.08.2013 zur Vorlage B 13/0753: Bebauungsplan Nr. 303, "Süderweiterung Herold-Center"

TOP 15.6
:
Anfrage von Herrn Wiersbitzki zum B 218, 1. Änderung

TOP 15.7
:
Anfrage von Herrn Dr. Pranzas zur Verschwenkung von Radwegen an Kreiseln, Kreuzungen und Einmündungen

TOP 15.8
:
Anfrage von Herrn Muckelberg zu den Einladungsdrucksachen

TOP 15.9
:
Anfrage von Herrn Grabowski zum Knoten Ochsenzoll

TOP :

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

Nichtöffentliche Sitzung

**TOP 16 :
Berichte und Anfragen - nichtöffentlich**

TOP 16.1 M 13/0699

:

Bebauungsplan Nr. 158 Norderstedt, Gebiet: „Grasweg“

TAGESORDNUNGSPUNKTE

| | |
|---------------|--|
| Körperschaft | : Stadt Norderstedt |
| Gremium | : Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr |
| Sitzungsdatum | : 05.09.2013 |

TOP 1: Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden, verpflichtet die bürgerlichen Mitglieder Nötzel und Wiersbitzki, stellt die ordnungsgemäße Ladung und die Beschlussfähigkeit mit 13 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 16.1

Abstimmungsergebnis hierzu 13 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: A 13/0857 Radverkehrskonzept für Norderstedt Antrag der Fraktion DIE LINKE

Herr Dr. Pranzas erläutert die Vorlage und beantwortet zusammen mit der Verwaltung die Fragen des Ausschusses. Der Ausschuss diskutiert über die Vorlage.

Ergänzungsantrag der Fraktion B 90/Grüne:

Der Ansatz von 100.000 € soll aus den bestehenden Ansätzen des Haushaltes für Radverkehr genommen werden.

Antrag von Herrn Lange nur über die wie folgt geänderte Nr. 1 des Beschlussvorschlages abzustimmen:

Der Ausschuss bittet die Verwaltung einen Sachstand zum Radverkehrskonzept zu geben und die derzeitigen Überlegungen zur Fortschreibung darzustellen.

Herr Dr. Pranzas zieht den Punkt 2. des Antrages zurück, damit erübrigt sich eine Abstimmung über die Ergänzungsantrag. Er erklärt sich mit dem geänderten Beschlussvorschlag einverstanden.

Beschluss:

Der Ausschuss bittet die Verwaltung einen Sachstand zum Radverkehrskonzept zu geben und die derzeitigen Überlegungen zur Fortschreibung darzustellen.

Abstimmung:

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

TOP 5: M 13/0812

1. Halbjahresbericht 2013 des Amtes für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

Herr Bosse, Herr Seevaldt, Herr Kröska, Herr Möller und Kremer-Cymbala beantworten die Fragen des Ausschusses.

Der erste Halbjahresbericht 2013 des Amtes 60 wird zur Kenntnis genommen.

TOP 6: M 13/0783

Vorschläge zum Bürgerhaushalt 2014/2015 (Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr - Amt 60)

Aus insgesamt 360 Vorschlägen haben die Norderstedter Bürgerinnen und Bürger während der Bewertungsphase die 51 Besten gewählt.

Zu jedem Vorschlag liegt eine Stellungnahme des zuständigen Fachamtes der Verwaltung vor. In Einzelfällen wurde der Vorschlag vorab auf www.buergerhaushalt-norderstedt.de kommentiert.

Nachfolgend sind die diesem Ausschuss betreffenden Vorschläge zur Kenntnisnahme bzw. zur Beratung aufgeführt.

1. Platzierung des Vorschlags 1/51

Vorschlag Nr. 580 – „Garstedter Dreieck / Kreisel Buchenweg soll bleiben“

Jede Ampel stört den Verkehrsfluss. Durch den Kreisel am Buchenweg fließt der Verkehr in einem angenehmen Tempo in allen drei Richtungen. Den Kreisel jetzt zu entfernen, um eine Ampelanlage dorthin zu bauen - das sehen die Pläne für den Ausbau des Garstedter Dreiecks vor - finde ich unglücklich.

Ich plädiere aus mehreren Gründen für den Erhalt des Kreisels:

Verkehrsfluss:

Grüne Ampeln bewirken, dass jeder Autofahrer nochmal schnell aufs Gas drückt, um noch mit rüber zu kommen, rote Ampeln bewirken Rückstau.

Lärm:

An Ampeln stehender Verkehr verursacht Lärm, durch mehr dort stehende Autos und beim Anfahren.

Umwelt:

Weniger Abgase, weniger Lärm durch den Kreisverkehr schonen die Umwelt und die Anwohner.

Stellungnahme:

Die Pläne für den Ausbau des Garstedter Dreiecks sehen zurzeit nicht vor, den vorhandenen Kreis im Bereich Friedrichsgaber Weg / Buchenweg durch eine Lichtsignalanlage (Ampelregelung) zu ersetzen. Der sich dort seit Jahren befindende unsignalisierte Kreisverkehrsplatz hat sich aus verkehrsfunktionaler und sicherheitstechnischer Sicht bewährt. Insofern besteht dort kein akuter Veränderungsbedarf und es erfolgt deshalb auch mittelfristig keine Veränderung der bestehenden Verkehrsregelung.

Ehemalige Planungen für einen Autobahnzubringer mit einer kombinierten Ortsumfahrung des Ortsteiles Garstedt im Westen, die den Anschluss an einen nach Süden verschwenkten Buchenweg vorsahen, hätten eine Veränderung des bestehenden Kreisverkehrsplatzes „Friedrichsgaber Weg / Buchenweg“ zur Folge gehabt. Entsprechend der politischen Beschlusslage wird diese Planung jedoch nicht weiterverfolgt.

2. Platzierung des Vorschlags 6/51

Vorschlag Nr. 479 – „Weg zu energieeffizienter Straßenbeleuchtung weiter beschreiten“

Die Stadt Norderstedt hat schon viel getan, um die Beleuchtung energieeffizienter zu gestalten. Das spart auf Dauer Geld und nützt der Umwelt. Der Weg sollte unbedingt weiter beschritten werden. Noch nicht umgestellte Lampen sollten umgestellt werden. Ggf. kann ab einer bestimmten Zeit die Helligkeit gedimmt werden. Das ist besser, als jede zweite Lampe auszuschalten und spart das gleiche. Auch könnten die Lampen (wenn noch nicht geschehen) auf Fernwartung umgestellt werden (z.B. per Power-Line). Die Lampen müssten dann nicht den ganzen Tag zur Kontrolle an bleiben. Defekte Lampen könnten zeitnah ersetzt werden, was auch der Sicherheit dient.

Weitere Ideen finden sich in einer Themen-Sammlung des Umweltministeriums (<http://www.berliner-e-agentur.de/sites/default/files/uploads/pdf/sammlun...>)

Stellungnahme:

Es ist geplant, die vorhandene Straßenbeleuchtung in der Stadt Norderstedt weiter zu sanieren und somit auf eine ökonomische und ökologische Verbrauchstechnik (LED-, Kompaktleuchtstoff- und/oder Induktionstechnik) umzustellen.

Im Jahre 2012 hat die Stadt Norderstedt dafür rd. 660 T€ investiert und Fördermittel in Höhe von rd. 220T€ erhalten.

In diesem Jahr (2013) investiert die Stadt Norderstedt rd. 400T€ und erwartet einen Förderzuschuss in Höhe von maximal 50T€.

In den Doppelhaushalt 2014/2015 sind weitere Investitionen (200 T€ / 180T€) eingeplant. Insofern wird dieser Vorschlag bereits umgesetzt (bzw. alle beschriebenen Vorteile sind bekannt und werden in der Verwaltung erfolgreich angewendet).

3. Platzierung des Vorschlags 29/51

Vorschlag Nr. 561 – „Planung und Umsetzung von Umgehungsstraßen um Norderstedt voran bringen“

Unsere Stadt benötigt schnellstens Lösungen für den überhand nehmenden Verkehr.

Leider verhindert die Politik bisher eine Lösung.

Dabei steht der Stadt in den nächsten Jahren durch die Bautätigkeiten entlang der A7 ein Dauerstau bevor. Viele Autofahrer werden versuchen dem Stau auf der A7 über Norderstedt zu entgehen.

Was fehlt sind Umgehungsstraßen um Norderstedt herum. Vor allem im Westen um Garstedt, die Verkehrsbelastung ist hier heute schon absolut indiskutabel.

Die Parteien in Norderstedt sind gefordert, schnellstens den Weg für eine neue Verkehrsplanung um die Stadt herum zu erstellen und umzusetzen. Zum Wohle aller Norderstedter und nicht immer mehr Verkehr auf die ohnehin schon überlasteten Achsen durch die Stadt zu drängen.

Stellungnahme:

Oberziel der Verkehrsplanung in Norderstedt ist die Vermeidung, Verlagerung (auf andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes), Minimierung und stadtverträgliche Einbindung des motorisierten Individualverkehrs. Neben der Attraktivierung des Angebotes im Öffentlichen Personennahverkehr bzw. in Planung befindlichen umfangreichen Maßnahmen zur Förderung des Rads- und Fußgängerverkehres, Konzepten zur Führung des LKW-Verkehrs sowie zur Minderung von Verkehrslärmbelastung für Wohnbereiche (Lärmaktionsplan) sind dabei auch Maßnahmen zur Schließung eines tangentialen Straßenringes vorgesehen. Insbesondere die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Str. nach Norden mit Anbindung über die Straße „Beim Umspannwerk“ an die K 113 (Kohtla-Järve-Straße) sowie die sog. „Querspange Glashütte“ sind in diesem Zusammenhang mittelfristig geplant. Ehemalige Planungen für einen Autobahnzubringer mit einer kombinierten Ortsumfahrung des Ortsteils Garstedt im Westen werden jedoch entsprechend der politischen Beschlusslage nicht weiter verfolgt. Kurzfristig umzusetzende Maßnahmen im Straßennetz sind ferner die teilweise Verlegung der Poppenbütteler Straße sowie, für den Ortsteil Garstedt besonders relevant, die auf dem Verkehrskonzept Garstedt beruhenden Maßnahmen zur Umgestaltung einer Reihe von Knotenpunkten am Straßenzug Friedrichsgaber Weg/Niendorfer Straße sowie an der Ochsenzoller Straße.

Diese Maßnahmen werden zu einer spürbaren Entlastung des Straßenzuges Friedrichsgaber Weg/Niendorfer Straße führen.

Auch die derzeit zunächst nur als Baustraße fertiggestellte neue Host-Embacher-Allee im Garstedter Dreieck wird, nach Fertigstellung der dortigen Hochbauvorhaben, zu einer Verkehrsentslastung des Friedrichsgaber Weges führen.

Im Herbst nächsten Jahres wird mit den Baumaßnahmen zum 6-spurigen Ausbau der Autobahn A 7 (zwischen Dreieck Bordesholm im Norden und dem Elbtunnel im Süden) begonnen. Vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein ist in diesem Zusammenhang ein umfangreiches Baustellenmanagement und flankierende Maßnahmen vorgesehen. Dazu gehören insbesondere auch eine deutliche Angebotsverbesserung im Personen- und im Güterschienenverkehr zwischen Hamburg, Flensburg, Kiel, Kellinghusen/West, Neumünster, Kaltenkirchen, Itzehoe und Elmshorn.

4. Platzierung des Vorschlags 30/51

Vorschlag Nr. 456 – „Mehr Kreisel statt Ampeln einrichten“

Mehr Kreisel als Ampeln einrichten, damit der Berufsverkehr besser läuft.

Stellungnahme:

Der Vorschlag wurde bereits zum Bürgerhaushalt 2012-13 eingebracht und wird durch die Verwaltung berücksichtigt.

Zum Thema „Kreisverkehre“ ist grundsätzlich festzustellen, dass sich in der Stadt Norderstedt unsignalisierte Kreisverkehrsanlagen aus verkehrsfunktionaler und sicherheitstechnischer Sicht ausnahmslos bewährt haben.

Seit Einführung dieser Verkehrsbauwerke überwiegen die zahlreichen Vorteile (z. B.: Reduzierung der Unterhaltungskosten, Verstetigung des Verkehrs bei gleichzeitiger Geschwindigkeitsreduzierung, hohe Akzeptanz bei allen Nutzern/ innen, uneingeschränkte Befürwortung der Polizei Norderstedt durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit). Diese sind maßgebliche und überzeugende Argumente, die bereits in der Vergangenheit und auch heute mehr die Grundlage für entsprechende Entscheidungsfindungen bilden.

Nach allem gibt es jedoch auch Bereiche, die sich nicht für einen Kreisverkehrsplatz eignen, weil fachtechnische oder verkehrsplanerische Zielsetzungen dem entgegenstehen.

Kreisverkehrsplätze erfordern einen größeren Flächenbedarf als lichtsignalgeregelte Verkehrsknoten. Wenn die erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung stehen (z. B. private Grundstückseigentümer sind nicht zum Verkauf bereit oder es befinden sich Gebäude innerhalb des erforderlichen Kreiseldurchmessers, die nicht entfernt werden können), ist die „Kreisellösung“ manchmal nicht zu verwirklichen.

Ein Kreisverkehrsplatz regelt den Verkehrsfluss selbstständig und erhöht die Leistungsfähigkeit aller angeschlossenen Straßenbeziehungen gleichmäßig. Hier kann und sollte selbstverständlich auch nicht durch Lichtzeichenregelungen Einfluss genommen werden, weil dies kontraproduktiv und nicht mehr wirtschaftlich ist. Das bedeutet aber auch, dass gerade bei stark variierenden Belastungen der einzelnen zufließenden Straßenäste (Einmündungen) nicht mehr regulierend eingegriffen werden kann und auch keine Busbeschleunigungssteuerungen möglich sind.

Deshalb werden im Zuge aller Straßenplanungen stets detailliert alle möglichen Varianten für die umzubauenden Kreuzungs- und Einmündungsbereiche untersucht und verkehrstechnisch bewertet.

Sind beispielsweise für einen Kreisverkehrsplatz starke Überstauungen zu erwarten und ist für eine lichtsignalgeregelte Kreuzung eine gute bis ausreichende Verkehrsqualität festzustellen, bietet sich die „Kreisellösung“ nicht an. Gleiches gilt für den umgekehrten Fall. Unter diesen Voraussetzungen wurden deshalb in den letzten Jahren, im Zuge verschiedener Straßenausbaumaßnahmen, im Zusammenhang mit der Entschärfung von Unfallschwerpunkten, unter Beachtung der verkehrshydraulischen Vorgaben und unter den Aspekten der Verkehrstechnik und der Wirtschaftlichkeit, zahlreiche Hauptverkehrs-kreuzungen (Marommer Straße, Falkenbergstraße, Buchenweg, Langenharmer Weg und Rugenbarg) in Norderstedt zu Kreisverkehrsplätzen erfolgreich umgestaltet.

Zudem wird in naher Zukunft der Umbau der suboptimalen Kreuzung Langenhorner Chaussee / Ohechaussee / Schleswig-Holstein-Straße (Knoten Ochsenzoll) zu einem unsignalisierten Kreisverkehrsplatz mit integrierter Tunnellösung verwirklicht.

Ferner erfolgt die Umsetzung weiterer drei Kreisverkehrsplätze (Friedrichsgaber Weg / Rantzauer Forstweg + Berliner Allee / Ochsenzoller Straße + Tannenhofstrasse / Achternfelde / Ochsenzoller Straße) in den Jahren 2013 und 2014.

Kommentar:

Der Vorschlag wurde in ähnlicher Form bereits zum Bürgerhaushalt 2011 (Vorschlag 129, Bewertung 1,13) eingebracht und wird bereits weitgehend befolgt.

Die Stellungnahme der Verwaltung lautete wie folgt:

Kreisverkehre sind beampelten Kreuzungen häufig vorzuziehen. Insbesondere ist der

Unterhalt wesentlich kostengünstiger. In den vergangenen Jahren wurde in Norderstedt eine Reihe von Kreisverkehren gebaut. Darüber hinaus sind weitere im Bau oder in Planung. Grundsätzlich wird bei jedem Neubau oder Ausbau von Straßen geprüft, ob Kreisverkehre eingerichtet werden können. Allerdings sind Kreisverkehre aufgrund des Flächenbedarfs manchmal baulich nicht möglich und auch verkehrstechnisch nicht immer die beste Lösung. So können zum Beispiel Verkehrsströme mit einem Kreisverkehr nicht gesteuert werden und bei vielen Linksabbiegern sind Kreisverkehrsplätze ungünstig.

5. Platzierung des Vorschlags 33/51

Vorschlag Nr. 556 – „Bus und Bahn – Abfahrzeiten besser aufeinander abstimmen“

Bessere Frequentierung und Abstimmung der Abfahrzeiten der Buslinien und U-Bahn bzw. von AKN.

Stellungnahme:

Die Abfahrzeiten für den Bus- und den Bahn-ÖPNV sind in der Stadt Norderstedt aufeinander abgestimmt. Sicherlich liegt es in der Natur der Sache, dass aufgrund der Linien- und Taktkomplexität des Nahverkehrs nicht immer für alle Kunden/ innen ein zu jeder Zeit gleich zufriedenstellendes Angebot erzielt werden kann.

Nachteile oder längere Wartezeiten für einzelne Nutzer/ innen basieren oft auf technischen Gegebenheiten (eine Bahn bedient mehrere Buslinien) und Zwängen, die u. a. aus den arbeitsrechtlichen oder fahrplantechnischen Vorgaben bzw. Kompromissen innerhalb des „Tarif-Großbereiches-Hamburg“ resultieren.

Um für spezielle Bedarfe zielgerichtet Verbesserungsvorschläge prüfen zu können, benötigen die Stadtverwaltung und ihre „ÖPNV-Partner“ möglichst konkrete Problembeschreibungen.

6. Platzierung des Vorschlags 36/51

Vorschlag Nr. 593 – „Parkplatz-Leitsystem für den Stadtpark in Norderstedt einführen“

An fast jedem Wochenende, teilweise auch in der Woche, werden die angrenzenden Wohngebiete von Besuchern des Parks zum Abstellen ihrer Pkw genutzt. Hierbei trifft es besonders die östlich der Falkenbergstraße angrenzenden Gebiete. Parkplätze für Anwohner sind dann "Mangelware" und nur schwer zu finden.

Egal aus welcher Richtung kommend, der zum Stadtpark gehörende Großparkplatz am Kulturwerk wird oder will oft nicht gefunden werden. Ein Grund könnte darin liegen, das neben den Freizeiteinrichtungen auf dem übrigen Parkgelände, die Konzentration zahlreicher und schöner Einrichtungen, allein im Feldpark, gleichzeitig mehrere verschiedene Interessengruppen anzieht.

Eine ausreichend und gut platzierte Beschilderung zum stadtpark-eigenen Großparkplatz wäre ein erster Schritt. Die genannten Wohngebiete könnten dadurch, wenn auch nicht ganz, aber zumindest etwas entlastet werden. Eine zeitnahe Umsetzung dieser Maßnahme wäre wünschenswert.

Ein jeder soll sich am Park erfreuen.

Stellungnahme:

Die innerörtliche Wegweisung zum Stadtpark und zum Kulturwerk wird verbessert. Auf den Bundes- und Landesstraßen bedarf es dazu jedoch der Zustimmung des Landesbetriebs Verkehr.

Um eine Belastung des angrenzenden Wohngebietes insbesondere um den Falkenhorst herum durch Parksuchverkehre von Stadtparkbesuchern bzw. durch an- und abfahrende Verkehre von Stadtparkbesuchern zu verhindern, ist die Zufahrt zum Parkplatz am Südeingang des Stadtparks (Kulturwerk) nur über die Stormarnstraße möglich. Sofern der befestigte Parkplatz vor dem Kulturwerk an Einzeltagen nicht ausreichend Kapazitäten bieten sollte stehen stadteneigene Flächen an der Theodor-Storm-Straße zur Verfügung (diese Flächen wurden auch während der Landesgartenschau als Parkplätze genutzt).

Weiter stehen bei besonderen Veranstaltungen in Abstimmung mit den umliegenden Betrieben auch die dortigen Stellplätze zur Verfügung. Damit steht auch an Spitzentagen eine ausreichende Stellplatzanzahl für Besucher zur Verfügung.

Dass ortskundige Stadtparkbesucher, die mit dem PKW den Stadtpark anfahren, insbesondere an Wochentagen zunehmend den Bereich an der Falkenbergstraße durch abgestellte Fahrzeuge belasten, wird auch von der Verwaltung gesehen. Maßnahmen zur Abhilfe sind derzeit in Prüfung, bzw. Vorbereitung.

7. Platzierung des Vorschlags 37/51

Vorschlag Nr. 483 – „Norderstedt in Bewegung – Radwege ausbauen“

Ausbau von Radwegen, die vom Verkehr der Stadt wegführen und unsere schöne Stadt verkehrssicherer machen

Stellungnahme:

Die Förderung des Radverkehrs und damit der Ausbau des Radwegenetzes mit hohen Qualitätsstandards ist eines der zentralen Anliegen der Stadt Norderstedt bei Planung, beim Um- und Neubau von Verkehrsanlagen. Dabei sind auch unabhängig von Straßen geführte Radwege ein wesentlicher Baustein.

Der Ausbau der Radwege wird seit Jahren kontinuierlich mit erheblichen finanziellen Anstrengungen umgesetzt, um insbesondere die Radverkehrsanlagen funktional aufzuwerten, verkehrssicherer zu gestalten und so zu attraktivieren, dass eine gewisse Verlagerung der Fahrten des motorisierten Individualverkehr (insbesondere Kurzstrecken) erfolgt.

Als umgesetzte Maßnahmen sind hier beispielhaft zu nennen: Der Ausbau des Stonsdorfer Weges, des Langenharmer Weges mit jeweils beidseitigen Radwegen. Vor dem Ausbau dieser o. g. Straßen waren dort nur einseitige oder teilweise überhaupt keine Rad- oder Gehwege vorhanden oder die Nebenflächen befanden sich in einem desolaten Zustand.

Darüber hinaus wurden insbesondere für den Radverkehr zahlreiche Streckenabschnitte hergestellt oder erneuert. So wurde in der gesamten Ohechaussee, zwischen Ochsenzoller Straße und Niendorfer Straße, ein beidseitiger, richtungsbezogener Radweg angelegt. Teilweise wurden für diese Maßnahme sogar Parkmöglichkeiten (zugunsten des Radverkehrs, gegen die Widerstände der Autofahrer/ innen) zurückgebaut.

Weiterhin wurde eine neue, beleuchtete Radwegverbindung zwischen Glashütte und Harksheide (ab „Jägerlauf“ bis zur Straße „Am Exerzierplatz“) gebaut. Momentan befindet sich eine neue Radwegverbindung zwischen dem „Schleswiger Hagen“ und der Straße „Beim Umspannwerk“ in der Umsetzung.

Außerdem sind z. B. größere Sanierungsmaßnahmen der Radverkehrsanlagen im

Friedrichsgaber Weg und im „Alter Kirchenweg“ oder in Form des Ausbaues diverser Tempo-30 Zonen (z. B. Norderstraße, Parallelstraße, Schulweg, Kirchenstraße, Grüner Kamp, Wiesenstraße, Garstedter Feldstraße, Immenhorst, etc.) durchgeführt worden.

Auch die in den letzten Jahren hergestellten sog. „Themenrundwege“ („Rundweg der Klänge“, „Rundweg Alsterland“) bieten ein unabhängig vom Straßenverkehr geführtes ausgedehntes Rad- und Wanderwegenetz mit hoher Attraktivität. Weitere Themenrundwege im Stadtgebiet sind in Planung, bzw. in Vorbereitung.

8. Platzierung des Vorschlags 42/51

Vorschlag Nr. 654 – „Doppelte Straßenbeleuchtung abbauen“

Auf einem Teil der Fritz-Schumacher-Straße sind auf beiden Seiten Straßenlampen angebracht. Im Zuge der Umstellung auf die LED-Lampen sollten die kleinen Lampen komplett abgebaut werden.

Stellungnahme:

Innerhalb des beschriebenen Streckenabschnittes der Fritz-Schumacher-Straße befinden sich in der Tat auf beiden Straßenseiten öffentliche Beleuchtungskörper (bestehend aus Ansatzleuchten am linken und Peitschenleuchten am rechten Fahrbahnrand). Diese sind insgesamt in ihrer Positionierung und Anzahl zwingend erforderlich und können nicht einseitig entfallen, da ansonsten eine DIN-gerechte Ausleuchtung der öffentlichen Verkehrsflächen nicht mehr gewährleistet wäre. Die Ansatzleuchten werden in Kürze mit der neuen „LED-Technik“ bestückt. Damit wird eine Energieeinsparung von über 75 % je Leuchtpunkt erreicht.

Weitere Änderungen sind dort aufgrund der o. g. Rechtslage nicht möglich.

9. Platzierung des Vorschlags 44/51

Vorschlag Nr. 566 – „Kreisel statt Ampel an der Waldstraße / Ecke Oadby-and-Wigston-Straße einrichten“

Bitte statt der geplanten Ampelanlage einen großen Kreisel bauen an der Waldstraße Ecke Oadby-and-Wigston-Straße, damit der Verkehr fließen kann!

Stellungnahme:

Grundsätzlich befürwortet die Stadt Norderstedt die Errichtung von innerstädtischen, unsignalisierten Kreisverkehrsplätzen.

Gerade die zahlreichen Vorteile (z.B.: Reduzierung der Unterhaltungskosten, Verstetigung des Verkehrs bei gleichzeitiger Geschwindigkeitsreduzierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit) sind maßgebliche und überzeugende Argumente, die bereits in der Vergangenheit Grundlage für entsprechende Entscheidungsfindungen waren.

Nach allem gibt es jedoch auch Bereiche, die sich nicht für einen Kreisverkehrsplatz eignen, weil fachtechnische oder verkehrsplanerische Zielsetzungen dem entgegenstehen.

Deshalb werden im Zuge sämtlicher Straßenplanungen stets detailliert alle möglichen Varianten für die umzubauenden Kreuzungs- und Einmündungsbereiche untersucht und verkehrstechnisch bewertet.

Maßgebliches Kriterium für die Beurteilung der Qualität von Verkehrsanlagen ist die

mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeuge. Es erfolgt vorab eine fachliche Einteilung der Qualitätsstufen von A (= sehr gut / keine oder nur sehr geringe Wartezeiten) bis F (=ungenügend / starke Staubildung).

Im Vorwege der Planung zur Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße wurde deshalb auch der Kreuzungspunkt zur Waldstraße nach den o. g. Vorgaben untersucht. Hiernach war für diesen Kreisverkehrsplatz eine starke Überstauung (Stufe F) zu erwarten, dagegen ist für eine lichtsignalgeregelte Kreuzung eine gute bis ausreichende Verkehrsqualität (Stufen B-D) festzustellen.

Außerdem soll die neue verlängerte Oadby-and-Wigston-Straße u. a. die Durchgangs-verkehre in der Waldstraße reduzieren. Ohne eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung wäre dieses nicht möglich, da ein Kreisverkehrsplatz den Verkehrsfluss selbstständig regelt und die Leistungsfähigkeit aller angeschlossenen Straßenbeziehungen gleichmäßig erhöht.

Deshalb wurde in diesem Falle die lichtsignalisierte Einmündung gewählt. Diese Lösung ist seit Mitte 2012 rechtlich unanfechtbar planfestgestellt.

Die europaweite Ausschreibung für dieses Projekt ist abgeschlossen und sämtliche Aufträge für die Bauarbeiten wurden inzwischen vergeben. Die Bauarbeiten laufen bereits und mit der Fertigstellung des Gesamtprojektes ist Ende 2014 zu rechnen.

Insofern ist eine Umsetzung dieses Vorschlages, sowohl aus fachlicher als auch aus verfahrensrechtlicher Sicht, nicht möglich.

10. Platzierung des Vorschlags 47/51

Vorschlag Nr. 464 – „Sichere Unterbringung der Fahrräder am Bahnhof ermöglichen“

Eine sichere Unterbringung der Fahrräder am Bahnhof ermöglichen.

Stellungnahme:

Die Förderung des Radverkehrs und damit auch eine wesentliche Verbesserung des Angebots an Fahrradabstellanlagen mit entsprechend hohem Qualitätsstandard ist eines der zentralen Anliegen der Stadt Norderstedt im Bereich der Verkehrsentwicklung und Verkehrsplanung.

Eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Bahnhöfen der U-Bahn und der AKN sind in Planung:

Ein Fahrradparkhaus am Bahnhof Norderstedt-Mitte mit ca. 500 Stellplätzen. Dieses Parkhaus soll die Kriterien des ADFC hinsichtlich Überwachung, Service, Werkstatt und Leihfahrräder erfüllen.

Ferner ist im Bereich der AKN-Haltestelle „Meeschensee“ eine Erweiterung und Sanierung inklusive besserer Ausleuchtung der dort bestehenden Abstellanlage für Fahrräder geplant.

Bei den Planungen wird auch insbesondere auf die Sicherheitsaspekte Wert gelegt. Dazu gehören insbesondere die Einsehbarkeit der Abstellbereiche (keine Angsträume), die Beleuchtung der Anlagen und die entsprechende bauliche Gestaltung.

11. Platzierung des Vorschlags 50/51

Vorschlag Nr. 701 – „Radfahrwege an der Ulzburger Straße verbessern“

Radfahrwege an der Ulzburger Straße sind eine Katastrophe.
Hier muss dringend etwas gemacht werden, besonders der beidseitige Ausbau.

Stellungnahme:

Die Förderung des Radverkehrs und damit auch der Ausbau des Radwegenetzes mit hohen Qualitätsstandards ist eines der ganz zentralen Anliegen der Stadt Norderstedt bei Planung, Neubau und Umgestaltung von Verkehrsanlagen.

Die Stadt Norderstedt hat in den vergangenen Jahren erhebliche finanzielle Anstrengungen unternommen, um u. a. die Radverkehrsanlagen in der Ulzburger Straße funktional und technisch aufzuwerten, um diese damit benutzerfreundlich und verkehrssicher zu gestalten.

Beispielsweise erfolgte der komplette Ausbau der südlichen Ulzburger Straße (zwischen Breslauer Straße und Rathausallee) mit Anlegung eines zusätzlichen Radweges auf der östlichen Straßenseite.

Vor dem Ausbau dieses Straßenabschnittes waren dort nur einseitige oder teilweise überhaupt keine Rad- oder Gehwege vorhanden oder die Nebenflächen befanden sich in einem desolaten Zustand.

Im Abschnitt zwischen der Rathausallee und der Schleswig-Holstein-Straße bestehen jedoch noch Netzlücken für den Radverkehr; dort ist auch der Zustand und der Ausbaustandard der Radwege deutlich verbesserungswürdig. Für den Abschnitt zwischen Rathausallee und der Straße Harckesheyde sind die Planungen für die Umgestaltung der Verkehrsflächen und damit auch eine Optimierung für den Radverkehr schon weit fortgeschritten.

Deshalb befinden sich im aktuellen Haushalt und im Investitionsprogramm 2014/2015/2016 der Stadt Norderstedt bereits Finanzmittel für eine Umplanung und einen Ausbau der Ulzburger Straße.

Ab dem Jahr 2014 sind in vier Abschnitten bauliche Verbesserungen aller Nebenflächen vorgesehen und es ist zudem auch eine Umgestaltung der Fahrbahn beabsichtigt. In diesem Zusammenhang wird auch ein beidseitiger, richtungsbezogener, durchgängiger Radweg angelegt.

Insofern wird der Vorschlag umgesetzt.

TOP 7: B 13/0826
Teilstellenplan des Amtes 60

Herr Lange regt an, dass auf Grund der Beratungen in den Fraktionen die Beschlussfassung zu den Haushaltsentscheidungen in einer Sondersitzung am 31.10.2013 stattfindet, dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

TOP 8: B 13/0842
Budget 2014/15 Amt 60

Herr Lange regt an, dass auf Grund der Beratungen in den Fraktionen die Beschlussfassung zu den Haushaltsentscheidungen in einer Sondersitzung am 31.10.2013 stattfindet, dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Herr Bosse, Herr Seevaldt, Herr Möller, Frau Giese, Herr Fenneberg, Herr Kröska und Herr Schröter beantworten die Fragen des Ausschusses

TOP 9: M 13/0816**1. Halbjahresbericht 2013 des Amtes für Ordnung und Bauaufsicht (ohne 621 - Fachbereich Allg. Ordnungsaufgaben)**

Herr Bosse, Herr Sievers, Herr Seevaldt und Herr Dreger beantworten die Fragen des Ausschusses

Der erste Halbjahresbericht 2013 des Amtes 62 wird zur Kenntnis genommen.

TOP 10: M 13/0819**Vorschläge zum Bürgerhaushalt 2014/2015 (Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr -des Amtes 62)**

Aus insgesamt 360 Vorschlägen haben die Norderstedter Bürgerinnen und Bürger während der Bewertungsphase die 51 besten gewählt.

Zu jedem Vorschlag liegt eine Stellungnahme des zuständigen Fachamtes der Verwaltung vor. In Einzelfällen wurde der Vorschlag vorab auf www.buergerhaushalt-norderstedt.de kommentiert.

Nachfolgend sind die diesem Ausschuss betreffenden Vorschläge, aus dem Bereich des Amtes für Ordnung und Bauaufsicht, zur Kenntnisnahme bzw. zur Beratung aufgeführt:

1. Platzierung des Vorschlags 2/51**Vorschlag Nr. 475 – „Intelligente Ampelschaltungen einführen“**

Den Vorschlag Ampeln bei wenig Verkehr abzuschalten (Nr. 447) würde ich gerne erweitern:
2/51

Vorschlag Nr. 475 – „Intelligente Ampelschaltungen einführen“

Den Vorschlag Ampeln bei wenig Verkehr abzuschalten (Nr. 447) würde ich gerne erweitern: Mit heutiger Technik muss es möglich sein, dass Verkehrsflüsse optisch oder elektronisch erkannt werden. Es muss also auch möglich sein, Ampeln so zu programmieren, dass die Fahrtrichtung aus der keine Fahrzeuge kommen 'rot' ist und die Fahrtrichtung mit Verkehr (Dauer) 'grün' ist. Sicherlich wird das nicht an allen Ampeln gehen, aber bestimmt an allen Nebenampeln.

Nichts ist unsinniger, als an einer Kreuzung angehalten zu werden und es ist weit und breit kein querendes Fahrzeug zu finden.

Stellungnahme der Verwaltung

Seit 1997 werden in Norderstedt vollverkehrsabhängige und teilverkehrsabhängige Steuerungen mit integrierter Busbeschleunigung betrieben.

Vollverkehrsabhängige Steuerungen werden in verkehrsschwachen Zeiten, d.h. am späten Abend und nachts geschaltet. Die Anlage steht im Fall der Vollverkehrsabhängigkeit in der Hauptrichtung auf Grün, wird über Schleifendetektoren in der Nebenrichtung ein Fahrzeug detektiert, erhält die Nebenrichtung ihre Freigabe. Diese Steuerung minimiert Wartezeiten erheblich. In den genannten Zeiten muss der Fußgänger und Radfahrer, der die Hauptrichtung queren will die Anforderungstaster an der Anlage benutzen

Teilverkehrsabhängige Steuerungen werden im Tagesverlauf geschaltet. Dies ist notwendig um eine Koordination aufrecht zu erhalten. Koordinationen können immer nur in eine Fahrtrichtung geschaltet werden.

Die Lichtsignalanlagen auf der Rathausallee sind koordiniert. Diese Koordination wird durch die Busanforderung und Beschleunigung vom und zum ZOB Norderstedt Mitte unterbrochen.

Da insbesondere die Lichtsignalanlage am ZOB mit Ihren versetzten Zufahrten nicht sehr leistungsfähig ist, kommt es bei erhöhtem Verkehrsaufkommen, insbesondere an Donnerstagen zu Staubildungen, die nicht zu vermeiden sind. Dies liegt nicht an der Steuerung, sondern an der Topographie des Knoten ZOB Norderstedt Mitte. Auch für die Rathausallee gilt, wie für alle anderen Koordinationen, dass diese immer nur in eine Richtung geschaltet werden kann.

Fachausschuss: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Beratung

2. Platzierung des Vorschlags 3/51

Vorschlag Nr. 447 – „Lichtzeichenanlagen (Ampeln) bei weniger Verkehr abschalten“

Bei Kreuzungen mit Ampeln sollte sehr kritisch überprüft werden, ob nicht zu sehr verkehrsrühigen Zeiten die Ampeln abgeschaltet werden können.

Auch bei Fußgängerampeln, die längere Zeit nicht betätigt wurden, sollte die Anlage automatisch abgeschaltet werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes und zur Reduzierung von nächtlichen Lärmbelästigungen werden von den 109 Lichtsignalanlagen in Norderstedt 95 Anlagen abgeschaltet. In der Regel finden diese Abschaltungen von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr statt. Ausnahmen sind Anlagen im Bereich von Gewerbegebieten, die teilweise schon um 05.00 Uhr in Betrieb gehen und eine geringe Anzahl von Anlagen, die bereits um 21.00 Uhr abgeschaltet werden.

Insgesamt 15 Lichtsignalanlagen werden in Norderstedt auch nachts betrieben. Dies ist zwingend erforderlich, da sich bei der jährlichen Auswertung der Unfallzahlen in Norderstedt herausgestellt hat, dass diese Verkehrsknoten bei abgeschalteten Lichtsignalanlagen äußerst unfallträchtig sind. Betroffen sind hier einige Anlagen auf der Ulzburger Straße, der Segeberger Chaussee, der Ohechaussee, der Rathausallee, der Schleswig-Holstein-Straße und der Poppenbütteler Straße.

Die Anlagen stehen z.B. auf der Ulzburger Straße auf Grün für die Hauptrichtung. Ein Anhalten auf dieser Trasse ist nur dann erforderlich, wenn die Nebenrichtung ihr Grün anfordert, oder ein Fußgänger/Radfahrer den Anforderungstaster über die Ulzburger Straße betätigt hat.

Würde man Fußgängerlichtsignalanlagen automatisch komplett abschalten und die Möglichkeit schaffen, diese per Betätigung des Anforderungstasters wieder in Betrieb zu nehmen, ergibt sich ein negativer Effekt, der Fußgängern und Radfahrern erheblich höhere Wartezeiten an solchen Anlagen beschere würde. Abgeschaltete Lichtsignalanlagen müssen über ein sogenanntes Einschaltprogramm wieder in Betrieb genommen werden. Dies bedeutet längere Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer, die nicht zu vertreten sind.

Mögliche Energieeinsparungen durch Abschaltungen von Fußgängerlichtsignalanlagen sind gering, da in Norderstedt fast flächendeckend energiesparende LED-Signalgeber montiert wurden.

Fachausschuss: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Beratung

3. Platzierung des Vorschlags 7/51

Vorschlag Nr. 647 – „Verkehrsfluss verbessern durch optimierte Ampelschaltungen“

Man sollte versuchen in Norderstedt, die Ampelschaltungen besser zu schalten. Man beobachtet immer wieder am Beispiel Ulzburgerstraße, das wenn man von der Kreuzung Schleswig Holstein Straße nach Norderstedt einfährt, die erste Ampel grün ist, die nächste dann rot.

Man sollte versuchen, die Ampeln an den Hauptverkehrsstraßen so zu schalten, dass man bei 50 Kilometern in der Stunde auch wirklich als Autofahrer nicht nur steht, sondern auch fährt, dieses wäre auf alle Fälle umweltfreundlicher.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Kreuzung Ulzburger Straße / Schleswig-Holstein-Straße / Kohtla-Järve-Straße ist eine Anlage die vollverkehrsabhängig geschaltet ist. Dies ist notwendig um die maximale Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Schon heute hat die Anlage, und dies ist in der Morgenspitze der Verkehrsbelastung deutlich zu erkennen, ihre Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht.

In Fahrtrichtung Norderstedt befindet sich an der Einmündung Henstedter Weg eine Fußgängerlichtsignalanlage, die auf Anforderung für den Fußgänger geschaltet ist. Eine sehr hohe Anforderungsrate kann an dieser Anlage nicht verzeichnet werden. Eine Störung des Verkehrsflusses auf der Ulzburger Straße kann auch hier nicht erheblich sein. Die nächste Anlage in Richtung Süden befindet sich auf an der Einmündung Quickborner Straße. Der Abstand zwischen den Anlagen Quickborner Straße und Schleswig-Holstein-Straße ist für eine Koordination zu groß. Auf der Strecke zwischen beiden Anlagen gibt es im Verkehrsfluss durch ab- bzw. einbiegende Fahrzeuge Störungen bzw. Verzögerungen, die eine Koordination unmöglich machen.

Generell werden an Lichtsignalanlagen in Norderstedt Verkehrsspitzen steuerungstechnisch berücksichtigt. Signalprogramme sind in der Regel für maximale Belastungen ausgelegt.

Dennoch ergeben sich an LSA-Steuerungen Grenzen. Bei maximalen Fahrzeugbelastungen von ca. 1800 bis 2000 Fahrzeugen je Stunde, ist ein Auslastungsgrad erreicht, der bei steigenden Belastungen zu Staubildung führt. Abhilfe können hier nur bauliche Maßnahmen, wie z.B. zusätzliche Fahrstreifen schaffen.

Fachausschuss: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Beratung

4. Platzierung des Vorschlags 8/51

Vorschlag Nr. 749 – „Es muss nicht immer neu sein, was die Stadt anschafft oder verbaut“

Es muss nicht immer alles neu sein, was in der Stadt angeschafft oder verbaut wird.
Beispiel:

Wenn irgendwo eine Ampelanlage abgebaut oder durch einen Kreiselparkplatz ersetzt wird, kann diese zwischengelagert werden und bei dem nächsten Vorhaben wiederverwendet werden. Müsste doch technisch möglich sein.

Dann braucht man nicht, wie bei der neuen Ampel Waldstraße / Ulze... zigtausend Euro ausgeben.

Stellungnahme der Verwaltung

Bei der Demontage von Lichtsignalanlagen in Norderstedt wird grundsätzlich geprüft ob einzelne Komponenten, wie z.B. Steuergeräte und / oder Signalgeber an anderen signalgeregelten Verkehrsknoten eingesetzt werden können.

So konnte das Steuergerät der Anlage Ulzburger Straße / Marommer Straße, nach Umbau der Einmündung zum Kreisverkehr, das abgängige Gerät an der Schleswig-Holstein-Straße / Oststraße ersetzen. Das Steuergerät der demontierten Anlage Am Brüderhof konnte gegen das abgängige Steuergerät der Fußgängeranlage Am Exerzierplatz / Trakehner Weg ausgetauscht werden. Aktuell werden das Steuergerät und die Signalgeber der Lichtsignalanlage Segeberger Chaussee / Langenhorner Chaussee / Schleswig-Holstein-Straße auch abgängige Komponenten anderer Anlagen im Stadtgebiet ersetzen.

Dies ist in Norderstedt seit Jahren, aus Gründen der nachhaltigen Wirtschaftlichkeit, gängige Praxis.

Gleiches gilt für die Weiterverwendung von Büromöbeln, EDV-Ausstattung, Straßenmöblierung, etc..

Fachausschuss: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Kenntnisnahme

5. Platzierung des Vorschlags 16/51

Vorschlag Nr. 665 – „Nachts Ampeln Abschalten“

Auch in der Nacht, wenn kaum Verkehr unterwegs ist, sind die Ampeln an der Ulzburger Straße eingeschaltet. Wozu? Das kostet unnötig Strom und erzeugt unnötig Abgase. Ich schlage vor, die Ampeln in der Nacht (vielleicht von 23:30 bis 4:30 Uhr) auszuschalten.

Stellungnahme der Verwaltung

Auf der Ulzburger Straße befinden sich auf Norderstedter Stadtgebiet 15 Lichtsignalanlagen.

Von diesen 15 Anlagen sind 4 Anlagen nachts in Betrieb.

Es handelt sich hier um die Anlagen Ulzburger Straße / Schleswig-Holstein-Straße / Kohtla-Järve-Straße, Ulzburger Straße / Harckesheyde / Friedrichsgaber Weg, Ulzburger Straße / Rathausallee / Alter Kirchenweg und die Anlage Ulzburger Straße / Segeberger Chaussee / Ohechaussee.

Bei all diesen Verkehrsknoten kam es bei abgeschalteten Anlagen zu Unfällen. Aus diesem Grund müssen diese Anlagen auch weiterhin nachts betrieben werden. Fast alle andern Anlagen werden nachts ab 23.00 Uhr abgeschaltet und gehen morgens um 06.00 Uhr wieder in Betrieb. Die Anlage Ulzburger Straße / Buchenweg wird bereits um 21.00 Uhr abgeschaltet.

(Siehe dazu auch Stellungnahme zu Vorschlag 3)

Fachausschuss: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Beratung

6. Platzierung des Vorschlags 39/51

Vorschlag Nr. 643 – „Sichtbehinderndes Straßenschild an der Kreuzung Schleswig-Holstein-Straße/Am Exerzierplatz ändern“

An der oben genannten Kreuzung gibt es eine Fußgängerüberquerung mit einem gepflasterten Mittelstreifen. Dafür sind die notwendigen "Pfeil-nach-unten-rechts" Schilder angebracht.

Wenn ich jetzt aber mit dem Auto von der Schleswig-Holstein-Straße komme und in den "Am Exerzierplatz" abbiegen möchte, indem ich auf die vorgesehene Spur fahre, dann beeinträchtigt dieses Schild genau die Sicht auf die Gegenfahrbahn.

Vielleicht könnte hier das Schild etwas verlegt werden.

Stellungnahme der Verwaltung

Ein Ortstermin ergab, dass wenn ein Fahrzeugführer sich an die vorgeschriebene Aufstellung an der Wartelinie der Abbiegespur hält, die Sicht nicht beeinträchtigt wird. Die Beeinträchtigung tritt jedoch dann auf, wenn der Fahrzeugführer die Wartelinie überfährt.

Bei ungünstigen Sichtverhältnissen (Regen, Dunkelheit) kann es durchaus vorkommen, dass aufgrund des derzeitigen Zustandes der Wartelinie, diese übersehen wird. Die Stadt wird sich um die Erneuerung der Wartelinie kümmern.

Fachausschuss: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Kenntnisnahme

7. Platzierung des Vorschlags 46/51

Vorschlag Nr. 710 – „Ampeln Oststraße Ecke Harckesheyde und Stettiner Straße Ecke Friedrichsgaber Weg abends und am Wochenende ausschalten“

Im Stadtgebiet gibt es einige Ampeln, die in den Abendstunden und am Wochenende nur den Zweck der Verkehrsbehinderung erfüllen. Durch das Abschalten könnte man Strom sparen und den Schadstoffausstoß vermindern.

Es handelt sich insbesondere um den Kreuzungsbereich Oststraße/Harckesheyde und Einmündung Stettiner Straße/Friedrichsgaber Weg.

Stellungnahme der Verwaltung

Sowohl die Anlage Harckesheyde / Oststraße, als auch die Anlage Friedrichsgaber Weg / Stettiner Straße werden nachts abgeschaltet. Die Anlage Harckesheyde / Oststraße ist in der Zeit von 22.00 Uhr bis 05.00 Uhr nicht in Betrieb. Die Anlage Friedrichsgaber Weg / Stettiner Straße ist von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr abgeschaltet. Auf dem Friedrichsgaber Weg Ecke Stettiner Straße kam es vor Installation der Lichtsignalanlage immer wieder zu Unfällen mit Radfahrern. Aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich die Anlage auch an Wochenenden zum Schutze dieser Verkehrsteilnehmer in Betrieb zu lassen.

Das Gleiche gilt für die Lichtsignalanlage Harckesheyde / Oststraße, auch hier ist an Wochenenden ein nicht unerheblicher Radverkehr zu verzeichnen, den es zu schützen gilt.

Fachausschuss: Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Beratung

TOP 11: B 13/0834 Teilstellenplan des Amtes 62

Herr Lange regt an, dass auf Grund der Beratungen in den Fraktionen die Beschlussfassung zu den Haushaltsentscheidungen in einer Sondersitzung am 31.10.2013 stattfindet, dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

**TOP 12: B 13/0846
Budget 2014/15 Amt 62 (ausgenommen 621)**

Herr Lange regt an, dass auf Grund der Beratungen in den Fraktionen die Beschlussfassung zu den Haushaltsentscheidungen in einer Sondersitzung am 31.10.2013 stattfindet, dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Herr Bosse und Herr Fenneberg beantworten die Fragen des Ausschusses

**TOP 13: M 13/0843
Vorschläge zum Bürgerhaushalt 2014/2015 (Amt für Stadtentwicklung und Verkehr - Amt 701)**

Aus insgesamt 360 Vorschlägen haben die Norderstedter Bürgerinnen und Bürger während der Bewertungsphase die 51 besten gewählt.

Zu jedem Vorschlag liegt eine Stellungnahme des zuständigen Fachamtes der Verwaltung vor. In Einzelfällen wurde der Vorschlag vorab auf www.buergerhaushalt-norderstedt.de kommentiert.

Nachfolgend sind die diesen Ausschuss betreffenden Vorschläge zur Kenntnisnahme bzw. zur Beratung aufgeführt:

Platzierung des Vorschlags: 4/51

Nr. 780, - „Straßenpflege – „Vor dem Winter Risse und Löcher ausbessern“

Die Verschleißdecke der Straßen sollte rechtzeitig vor dem Winter auf Risse und Löcher überprüft und gegebenenfalls ausgebessert und erneuert werden.

Nach Wasser und Frost sind die Schäden erheblich größer und teurer zu sanieren.

Stellungnahme Verwaltung:

Die Wegewarte kontrollieren die Straßen bei ihren Kontrollfahrten ständig auf Schlaglöcher und Risse, diese Informationen werden dann im Sanierungsprogramm der Straßen zusammengefasst und Fachfirmen werden mit der Behebung der Schäden beauftragt.

**TOP 14:
Einwohnerfragestunde, Teil 2**

Es werden folgende Fragen von EinwohnerInnen gestellt:

**TOP
14.1:
Einwohnerfrage Frau Niemeyer zum geplanten Kreisel Ochsenzoller Straße/Berliner Allee**

Frau Niemeyer, Uhlandweg 13

Frau Niemeyer gibt Ihrer Befürchtung Ausdruck, dass bei der Errichtung eines Kreisels die Fußgänger nicht mehr so sicher über die Straße gehen können, wie es jetzt mit einer

Fußgängerampel ist.

Herr Bosse sagt, dass bei einem Kreisel die Fußgängerquerung nicht mehr so komfortabel ist, wie dies bei einer Fußgängerampel oder einem Zebrastreifen ist.

**TOP 15:
Berichte und Anfragen - öffentlich**

Es werden folgende Berichte gegeben und Anfragen gestellt:

TOP M 13/0831

15.1:

Zustand Regenrückhaltebecken

Hier: Herr Peter Gloger (CDU-Fraktion) – Anfrage im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 02.05.2013

„Herr Gloger weist darauf hin, dass seit geraumer Zeit braune Flüssigkeit durch Brunnenspülungen seitens der Stadtwerke in das Regenrückhaltebecken an der Moorbekhalle fließt. Herr Gloger möchte wissen, wann die Spülungen beendet sind und das Rückhaltebecken wieder in seinen Ursprungszustand zurückgesetzt wird.“

Antwort:

Bei der rötlich braunen Flüssigkeit handelt es sich um natürliches Grundwasser. In dem Grundwasser sind u.a. Eisen, als ein naturgegebener Bestandteil, in gelöster Form enthalten. In der Verbindung mit Luftsauerstoff oxidieren die Eisenpartikel und färben das Wasser rötlich braun.

Für die Aufbereitung zu Trinkwasser filtern die Stadtwerke aus diesem Rohwasser die Eisenpartikel über Filteranlagen aus, so dass beim Verbraucher das Wasser klar ist.

Die Stadtwerke führen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet Grundwasser-erprobungen für die Erkundung neuer bzw. zusätzlicher Förderbrunnen durch. Dabei werden diese Brunnen über längere Zeit abgepumpt. Das natürliche Grundwasser wird in den Vorfluter gegeben. Bisher war die Suche noch nicht erfolgreich. Insofern gibt es noch keinen Endtermin für diese Pumpversuche.

Auch nach Abschluss der Versuche kann es mitunter speziell nach Trockenzeiten wieder zu einer rot bräunlichen Färbung im Wasser des Regenwasser- Rückhaltebeckens kommen. Das Regenwasser löst dann Ablagerungen aus den Vorfluterleitungen wieder ab.

TOP M 13/0866

15.2:

Beantwortung der Anfrage von Herrn Mährlein zur Linie 193 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 15.08.2013

Herr Mährlein fragt an, ob es bei der Linie 193 zur Veränderung der Abfahrtszeiten gekommen ist, da sich Beschwerden häufen, dass keine Anschlussverbindung mehr besteht.

Antwort:

Nach Rücksprache mit dem HVV und der SVG gibt es keinerlei Änderungen im Fahrplan. Daher kann die Beschwerde so nicht nachvollzogen werden.

Um ggf. Abhilfe schaffen zu können, wird gebeten, die Beschwerde zu konkretisieren.

TOP M 13/0879

15.3:

Beantwortung der Anfrage von Herrn Lange zur Alten Landstraße am 15.08.2013

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.

Antwort:

Schleichverkehre ergeben sich bei jeder Baumaßnahme, die mit Verkehrsbehinderungen einhergeht. Diese können mit verkehrsbehördlichen Maßnahmen jedoch leider nicht wirkungsvoll unterbunden werden.

Die einzige Möglichkeit, Verdrängungsverkehre bedingt auszuschließen, besteht darin, für die Alte Landstraße ein Verbot für Fahrzeuge von über 3,5 t anzuordnen. Dies wird für die nächste Bauphase ab Mitte September erfolgen.

Hinsichtlich der Geschwindigkeit wurde die Anfrage an die Polizei weitergeleitet mit der Bitte, dort ggf. in eigener Zuständigkeit Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Grundsätzlich war in der Alten Landstraße allerdings auch vor der Baumaßnahme immer ein gewisser Anteil an Schleichverkehren auf Grund der erheblichen Stauungen insbesondere auf der Segeberger Chaussee festzustellen.

Es ist davon auszugehen, dass die Schleichverkehre nach dem Umbau des Knotens Ochsenzoll nicht mehr vorkommen werden.

TOP M 13/0887

15.4:

Erweiterung der Bodendeponie Hummelsbüttel

hier: Antrag auf Planfeststellung

Der Stadt Norderstedt liegen Unterlagen für den Antrag auf Planfeststellung zu Errichtung und zum Betrieb einer Erweiterung der Bodendeponie Hummelsbüttel in Hamburg Hummelsbüttel vor.

Die Firma Containerdienst Eggers & Sohn hat bei der zuständigen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Umweltschutz, Abteilung Abfallwirtschaft der Freien und Hansestadt Hamburg die Planfeststellung für die Errichtung und den Betrieb einer Erweiterung der Bodendeponie Hummelsbüttel in Hamburg, Hummelsbüttel, Gemarkung Hummelsbüttel, auf den Flurstücken 4429 und 11 beantragt.

Die Firma beabsichtigt auf einer Grundfläche von 1,9 ha ein Volumen von 300.000 m³ Bodenaushub, der keiner Verwertung zugeführt werden kann, von Baustellen aus dem Großraum Hamburg abzulagern.

Für die geplante Erweiterung der bestehenden Bodendeponie soll ein derzeit als Wiese und Koppel verwendetes Flurstück genutzt werden (siehe Anlage 1 Lageplan).

Die Deponiezufahrt soll über die im Norden bestehende Zufahrt von der Poppenbüttler Straße erfolgen.

Die Planunterlagen liegen auch im Rathaus der Stadt Norderstedt – Raum 229 – in der Zeit vom 27.08.2013 bis 26.09.2013 öffentlich aus.

Parallel ist die Stadt Norderstedt aufgefordert Stellung zu nehmen. Derzeit ist die hauptamtliche Verwaltung dabei, die Unterlagen zu prüfen. Der Ausschuss für

Stadtentwicklung und Verkehr wird voraussichtlich in seiner Sitzung am 19.09.2013 mit der Angelegenheit befasst.

TOP M 13/0893

15.5:

Beantwortung der Fragen von Herrn Detlev Grube und der Hinweise von Herrn Dr. N. Pranzas aus dem AfStuV vom 15.08.2013 zur Vorlage B 13/0753: Bebauungsplan Nr. 303, "Süderweiterung Herold-Center"

Fragen von Herrn Detlev Grube

Frage 1

Welche konkreten Kosten entstehen der Stadt Norderstedt durch das Bauvorhaben z.B. hinsichtlich der Anpassung öffentlicher (Verkehrs-)Infrastruktur oder des Ausgleichs von Baumfällungen, wer trägt diese und wo sind sie ggf. im Haushalt verortet?

Antwort der Verwaltung

Die Abwicklung der zusätzlichen Verkehre durch die Realisierung des 1. und auch des 2. BA ist über das vorhandene Straßennetz leistungsgerecht möglich. Ein Aus- bzw. Umbau ist nicht erforderlich. Zur Optimierung der Verkehrsabläufe auf der Berliner Allee wird aber empfohlen, die verkehrsunabhängige Steuerung anzupassen. Hier könnten ggf. Kosten anfallen. Ob diese von der Stadt oder dem Investor zu zahlen sind, muss aber noch geklärt werden.

Einzig erforderlich wird die Verlagerung der Taxenplätze, die im Zuge der Neugestaltung des ZOB Garstedt provisorisch in der Einfädelspur Berliner Allee nach Norden untergebracht wurden. Diese könnten ggf. auf den derzeitigen Parkplatzflächen auf der Westseite Berliner Allee untergebracht werden. Kostenrelevant sind diese Maßnahmen nicht.

Zur Sicherung der Befahrung des Anlieferbereiches mit Sattel- und Lastzügen ist die vorhandene Anbindung aufzuweiten. Da dies eine unmittelbare Folge der Erweiterung des Centers ist, werden die Kosten hierfür aber von dem Investor zu tragen sein.

In Verbindung mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 303 werden allerdings Kosten für die im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 180 Norderstedt festgesetzten, zukünftig fortfallenden Straßenbäume fällig. Gemäß der Begründung werden von den Ersatzpflanzungen mit 21 Bäumen den Kerngebietsflächen (zulasten des Investors) und 13 Bäume den öffentlichen Verkehrsflächen als Eingriffsverursacher zugeordnet.

Kosten für eine Baumpflanzung in der freien Landschaft können mit 1.000 € je Baum angenommen werden. Für 13 Bäume entfallen dann ca. 13.000 € auf die Stadt Norderstedt.

Frage 2

Gemäß Unterlagen (z. B. S. 17 f., 3.4; S.27 ff., 4.4) werden die Lärm-Immissionsgrenzwerte an der Berliner Allee und der Ochsenzoller Straße gemäß BImSchV für allgemeine Wohngebiete nachts „deutlich überschritten“, die der Lärmbelastung tags und nachts gemäß der Leitwerte der Norderstedter Lärminderungsplanung „weit überschritten“. Die Prognose geht für 2025 von einem Verkehrszuwachs von 5 % aus, womit „die gesundheitlichen Auswirkungen durch den Straßenverkehr nicht abnehmen werden.“ (S. 28 unten)

Durch welche konkreten Maßnahmen mit welchem Ergebnis/Ziel (in dB (A)) wird ein Schutz der Anwohner/innen vor Lärmimmissionen erreicht?

Antwort der Verwaltung

Wie in der Begründung zum Bebauungsplan sowie dem Umweltbericht bereits ausgeführt, sind das Plangebiet und sein Umfeld bereits stark durch Lärmimmissionen vorbelastet. An den straßenzugewandten Fassaden der Gebäude an der Berliner Allee und der Ochsenzoller Straße erreichen die Lärmbelastungen tags 65 bis 70 dB(A), nachts 55 bis 62 dB(A). Die Zielwerte des Leitbilds der Norderstedter Lärminderungsplanung von 65 dB(A) tags und 55 dB (A) nachts für den Gesundheitsschutz, von 55 dB(A) für einen ungestörten Aufenthalt im Freien und von 45 dB(A) nachts für einen ungestörten Schlaf werden überschritten. Die durch die Rechtsprechung normierte Grenze von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wird jedoch weitgehend eingehalten (siehe Sanierungspflichten durch enteignungsgleiche Lärmbelastungen).

Es ist zu berücksichtigen, dass diese Belastungen bereits heute bestehen, unabhängig von der Realisierung der Erweiterung des Herold-Centers. Wie in der Begründung ausgeführt, kommt es durch die zusätzlichen Verkehre aufgrund der Nutzungen im Plangebiet an den Gebäuden in der Berliner Allee und der Ochsenzoller Straße zu geringen Zuwächsen von 0,1 - 0,2 dB(A). An der östlich des Kerngebiets am Stich der Ochsenzoller Straße gelegenen Wohnbebauung könnten die Lärmbelastungen je nach Höhe der realisierten Bebauung durch die Abschirmung sogar gemindert werden.

Auch die im Umweltbericht beschriebene Zunahme der Verkehrsbelastung um 5 % resultiert nicht aus den im Plangebiet zu realisierenden Nutzungen, sondern ist Folge der allgemeinen Verkehrsentwicklung. Eine Einflussnahme auf die Verkehrsentwicklung kann nicht auf der Ebene des Bebauungsplans geleistet werden, sondern muss Gegenstand der Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplanung der Stadt Norderstedt sein: Wie im Umweltbericht ausgeführt, sieht der am 15.07.2008 von der Stadtvertretung beschlossene Lärmaktionsplan eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 nach Einzelfallprüfung für die Ochsenzoller Straße (nur nachts) und einen stadtgestalterischen Umbau für beide maßgeblichen Straßenabschnitte vor. Daneben sind Fördermaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr und den ÖPNV vorgesehen, um zumindest einen Teil der Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund zu verlagern. Diese Zielsetzung soll im Plangebiet durch die Anlage geeigneter Infrastruktur (z. B. überdachte Fahrradabstellanlagen an zentraler Stelle) und die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr unterstützt werden.

Die höchsten Lärmbelastungen sind im Bereich der Kreuzung Berliner Allee / Ochsenzoller Str. zu verzeichnen, an der die LSA durch einen Kreisels ersetzt werden soll. Schalltechnisch ist die Aufhebung einer LSA von Vorteil, da der Beurteilungspegel dann um 3 dB(A) sinkt. Dies ist jedoch abhängig von der zukünftigen Geometrie des Kreisels (Heranrücken der Fahrbahn an die Wohnbebauung).

Konkrete Planungen für einen stadt- oder straßengestalterischen Umbau für die anschließenden maßgeblichen Straßenabschnitte der Ochsenzoller Straße und Berliner Allee liegen aktuell nicht vor. Der Entwurf des gerade fortzuschreibenden LAP 2013 - 2018 enthält den Vorschlag, einen Schutzstreifen auf der Westseite der Berliner Allee in Kombination mit Aufstellbereichen an den Kreuzungen nach Einzelfallprüfung als Sofortmaßnahme vorzusehen, um die dortige unzureichende Radverkehrssituation zu verbessern. Die Einzelfallprüfung für die Geschwindigkeitsreduzierung auf der Ochsenzoller Str. soll erst durchgeführt werden, wenn die Umbaumaßnahmen am Knoten Ochsenzoll abgeschlossen sind, die den Verkehrsfluss auf diesem Abschnitt noch stören (zweite Priorität). Da die einzelnen Maßnahmen nicht konkret projektiert sind, ist ihre Wirkung zum heutigen Zeitpunkt nicht in dB(A) zu beziffern.

Frage 3

Welche Änderungen hinsichtlich der Verkehrsbewegungen bis 2025 ergeben sich in Abhängigkeit der Bereitstellung der Kfz-Stellplätze bei

- a) 100 Stellplätzen
- b) 150 Stellplätzen
- c) 200 Stellplätzen
- d) Abschaffung des kostenlosen Parkens in der Tiefgarage (P+R)

Antwort der Verwaltung

Grundsätzlich erfolgt die Abschätzung der künftig auftretenden Verkehrsmengen über die Verkaufsfläche und die örtliche Situation. Ob und inwieweit sich eine Reduzierung der Stellplatzanzahl auf die Verkehrsfrequenzen auswirken würde, müsste sehr detailliert untersucht werden. Dabei ist der maßgeblichste Aspekt, wie hoch die Auslastung der Stellplatzanlage in den jeweiligen Zeitfenstern ist. Ist eine Stellplatzanlage z. B. nur gering ausgelastet, hätte eine Reduzierung der Stellplatzanzahl keine Auswirkungen. Hat man dagegen eine sehr hoch ausgelastete Stellplatzanlage und reduziert dann die Anzahl, könnte der Bedarf nicht mehr gedeckt werden und der Kunde würde dann entweder

- einen Stellplatz im Umfeld suchen,
- ggf. auf andere Verkehrsmittel umsteigen oder aber
- das Center nicht mehr anfahren.

In jedem Fall würde der gesamte Einzelhandelsstandort unter der Verknappung von Parkraum an Attraktivität für die Kunden verlieren und somit dem eigentlichen Ziel der Stärkung des Standortes im Wettbewerb zu anderen Versorgungszentren außerhalb des Stadtgebietes widersprechen.

Gleiches gilt für einen etwaigen Entfall von kostenlosen P & R-Stellplätze. Auswirkungen einer Bewirtschaftung von P & R-Stellplätzen müssten ebenfalls detaillierter untersucht werden. Grundsätzlich ist jedoch festzuhalten, dass die Förderung des Umweltverbundes und damit auch von P & R-Stellplätzen ein Anliegen der Stadt Norderstedt ist.

Frage 4

Welche Kaufkraftwanderungen zwischen den Zentren Schmuggelstieg, Ochsenzoll und Herold-Center entstehen durch die geplante Maßnahme?

Antwort der Verwaltung

Zur generellen Einordnung der Bedeutung der Erweiterung sind vorab folgende Aussagen zu treffen:

- Die Stadt Norderstedt hat im Flächennutzungsplan 2020 ein Leitbild für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung festgeschrieben. Im Hinblick auf die „Zentralörtliche Funktion“ der Stadt Norderstedt wird folgendes Leitziel formuliert: „Stärkung der zentralörtlichen Funktion in Norderstedt-Mitte und Garstedt (Herold-Center). Erhalt und Stärkung der historischen Ortsteilzentren und Ausbau dezentraler Nahversorgungseinheiten. Beschränkung des großflächigen Einzelhandels auf nicht zentrenrelevante Sortimente an dezentralen aber verkehrsgünstigen Standorten.“
- Um diese Ziele, die mit den Zielen der Raum- und Landesplanung übereinstimmen, zu realisieren, wurde das Zentrenkonzept mit Hauptzentren (A), Quartierszentren (B), Nachbarschaftszentren (C) und einem zentralen Standortbereich entlang der Ulzburger Straße in den FNP 2020 aufgenommen. Das Herold-Center hat als A-Zentrum die Funktion ein breites Einzelhandelsangebot mit gesamtstädtischer und überörtlicher/regionaler Bedeutung vorzuhalten. Das geplante Erweiterungsvorhaben ist geeignet, diese Funktionalität des Herold-Centers langfristig zu sichern und entspricht somit den Zielen des Flächennutzungsplanes der Stadt Norderstedt.
- Die Erweiterung des Herold-Centers ist ein wichtiger Beitrag dazu, das Verkaufsflächenangebot an den ausgewiesenen zentralen Versorgungsstandorten zu

konzentrieren und einer weiteren Zersiedelung des Einzelhandelsangebotes innerhalb der Stadt Norderstedt an dezentralen Standorten entgegenzuwirken.

- Darüber hinaus ist die Erweiterung des Herold-Centers eine notwendige Maßnahme zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes gegenüber den überregional bedeutenden Agglomerationen AEZ und Dodenhof in Kaltenkirchen.

Auf Basis des aktuellen Kenntnisstandes lassen sich folgende Antworten auf die konkrete Fragestellung geben:

- Konkrete Kaufkraftwanderungen lassen sich erst berechnen nach Vorliegen einer Mieterstruktur, da unterschiedliche Branchen und Mieter zu jeweils anderen Kaufkraftwanderungen führen.
- Eine Branchenüberschneidung zwischen den angesprochenen Zentren: Schmuggelstieg und Ochsenzoll und der geplanten Herold-Center-Erweiterung gibt es vor allem im Nahversorgungsbereich. Nach dem jetzigen Kenntnisstand ist es geplant, einen Lebensmittel-Vollsortimenter im Erweiterungsbau anzusiedeln. Nach unserer Erfahrung ist davon auszugehen, dass es in diesem Zusammenhang zu Anbieterverlagerungen innerhalb des Herold-Centers kommen wird, da Einkaufszentren in der Regel keine zwei größeren Lebensmittelmärkte aufweisen. Vor diesem Hintergrund kann die zusätzlich entstehende Lebensmittel-Verkaufsfläche, die Grundlage für die Berechnung von Kaufkraftwanderungen ist, noch nicht festgelegt werden.
- Insgesamt ist dem Herold-Center eine gesamtstädtische und überörtliche/regionale Bedeutung zuzuordnen, so dass der Nahversorgungsaspekt mit Gütern des täglichen Bedarfs durch die wohnortnahen Quartierszentren ausgeübt wird. Das Lebensmittelangebot eines überregionalen Einkaufszentrums dient somit primär der Sortimentsabrundung und erst im zweiten Schritt der Nahversorgung der direkt angrenzenden Wohnbevölkerung. Die wohnortnahen Quartierszentren wie Schmuggelstieg und Ochsenzoll weisen somit nur ein begrenztes Wettbewerbsverhältnis zu dem überregional ausstrahlenden Herold-Center auf.
- Im Hinblick auf mögliche Kaufkraftwanderungen ist auch zu berücksichtigen, dass das Quartierszentrum Schmuggelstieg durch die geplanten Verkaufsflächen-Vergrößerungen an Attraktivität und Nahversorgungskompetenz gewinnen wird.
- Ebenfalls vergrößert wird das Nahversorgungsangebot im Bereich U-Bahnhof Ochsenzoll. In dem neu entstehenden Komplex des Autohauses Wichert soll ein Nahversorgungsmarkt angesiedelt werden.
- Insgesamt weist die Nahversorgungssituation in den Quartierszentren Schmuggelstieg und Ochsenzoll gute Entwicklungsperspektiven auf.
- Auf Basis der dargestellten Rahmenbedingungen des Wettbewerbsverhältnisses zwischen den Nahversorgungszentren Schmuggelstieg/Ochsenzoll und dem überregional wirksamen Herold-Center ist nach unserer Einschätzung davon auszugehen, dass es nicht zu wesentlichen Beeinträchtigungen für die Nahversorgungszentren durch die Erweiterung kommen wird.

Hinweise Dr. N. Pranzas

Hinweis Verkehrsbelastung (Dr. Pranzas)

Es ist zu verdeutlichen, dass sich die zukünftige Verkehrsbelastung ausgehend von der derzeitigen Situation aus der Realisierung von 2 Bauabschnitten stufenweise um 1.450 Fahrten pro Tag (1. BA) und 1.160 Fahrten pro Tag (2. BA) erhöhen wird. Nach unserer Auffassung ist hier die zukünftige Verkehrsbelastung wesentlich differenzierter darzustellen. So fehlen Angaben zur zukünftigen Gesamtbelastung und zum zu erwartenden Schwerlastverkehr (insbesondere Lieferverkehr). Auch sind keine Angaben zur Verteilung der Verkehre über den Tag zu entnehmen. Diese Angaben sind erforderlich, da sie die Grundlage für die künftige Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe darstellt.

Antwort der Verwaltung

Sowohl in der Begründung als auch im Umweltbericht wird bereits dargestellt, dass sich die Verkehrsbelastung durch das Vorhaben um 1.450 Fahrten pro Tag mit dem ersten Bauabschnitt und weitere 1.160 Fahrten pro Tag mit dem zweiten Bauabschnitt erhöhen wird. Es ist jedoch zutreffend, dass dieser Anstieg insgesamt differenzierter dargestellt werden kann. In die Begründung und den Umweltbericht können wie gewünscht Angaben zur vorhandenen Gesamtbelastung, der zu erwartenden Steigerung, zum Schwerlastverkehr und zur Verteilung der Verkehre über den Tag aufgenommen werden.

Hinsichtlich der Gesamtverkehrsbelastung kann ergänzend ausgeführt werden:

- Derzeit wird der südlich des Plangebiets gelegene Knoten Berliner Allee / Ochsenzoller Straße täglich durch etwa 20.700 Kfz frequentiert, davon etwa 1.700 in der Spitzenstunde zwischen 16:30 und 17:30 Uhr. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 5,3 % über 24 Stunden und 3,3 % in der Spitzenstunde.
- Der Knoten Berliner Allee / Zufahrt Karstadt wird täglich durch etwa 15.400 Kfz frequentiert, davon etwa 1.300 in der Spitzenstunde zwischen 15:15 und 16:15 Uhr. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 5,1 % über 24 Stunden und 3,4 % in der Spitzenstunde.
- Der nördlich des Plangebiets gelegene Knoten Berliner Allee / Birkenallee / Anbindung ZOB wird täglich durch etwa 14.500 Kfz frequentiert, davon etwa 1.200 in der Spitzenstunde zwischen 16:30 und 17:30 Uhr. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 6,5 % über 24 Stunden und 4,3 % in der Spitzenstunde.
- Der nördlich des gesamten Einzelhandelskomplexes gelegene Knoten Berliner Allee / Kohfurth / Am Birkenhof / Schumannstraße wird täglich durch etwa 17.100 Kfz frequentiert, davon etwa 1.500 in der Spitzenstunde zwischen 16:15 und 17:15 Uhr. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 3,1 % über 24 Stunden und 2,3 % in der Spitzenstunde.
- Aufgrund von Motorisierungs- und Mobilitätswüchsen wird eine Steigerung des allgemeinen Verkehrsaufkommens von 5 % bis 2025 angesetzt (Tagesverkehr sowie in den Spitzenstunden). Diese Annahme ist angelehnt an das Verkehrskonzept Norderstedt-Garstedt.2 In der fünfprozentigen Steigerung sind die Entwicklungen im Umfeld des Plangebiets wie beispielsweise die Realisierung des Wohngebietes „Garstedter Dreieck“ sowie die Verlängerung der Berliner Allee in Richtung Norden berücksichtigt.

Hinsichtlich der Angaben zur Verkehrsentwicklung aufgrund des Vorhabens kann ergänzend in die Begründung und den Umweltbericht aufgenommen werden:

- Die Verkehrsbelastung durch das Bauvorhaben wird sich um 1.450 Fahrten pro Tag im ersten Bauabschnitt und weitere 1.160 Fahrten pro Tag im zweiten Bauabschnitt erhöhen.
- Auf den Schwerlastverkehr entfallen davon im ersten Bauabschnitt 1,4 % der Fahrten und im zweiten Bauabschnitt 4,3 % der Fahrten.
- In der Spitzenstunde zwischen 18:00 und 19:00 Uhr entstehen 200 Fahrten bzw. 140 Fahrten im ersten bzw. zweiten Bauabschnitt.
- Auf den Schwerlastverkehr entfallen davon in der Spitzenstunde zwischen 18:00 und 19:00 Uhr im ersten Bauabschnitt 0,5 % der Fahrten und im zweiten Bauabschnitt 1,6 % der Fahrten.
- Im Zeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr sind nur zwei Fahrten im ersten Bauabschnitt und vier Fahrten im zweiten Bauabschnitt zu erwarten.
- Rechnerisch ist der Schwerlastanteil in diesem Zeitraum deutlich höher. Im ersten Bauabschnitt sind 24,5 % aller Fahrten zwischen 22:00 und 06:00 Uhr Schwerlastverkehr, im zweiten Bauabschnitt 30,6 %.

Die schalltechnische Untersuchung vom 25.02.2013 beschreibt auch den durch die Erweiterung des Herold-Centers ausgelösten Lkw-Verkehr in Umfang und zeitlicher Abfolge.

Als Ergebnis gibt sie entsprechende Vorgaben für die Beschränkung der Anlieferungszeiten bzw. Gestaltung der Anlieferungszone vor. Darauf verweist der Umweltbericht bzw. beruhen die Festsetzungen des B-Planes.

Hinweis Luftschadstoffe (Dr. Pranzas)

Der Umweltbericht enthält keinerlei Angaben zur veränderten Luftschadstoffbelastung. Insbesondere sind die Vorgaben der 39. BImSchV zu benennen und es ist darzustellen, ob es mit der durch die Süderweiterung verursachten Verkehrszunahme zu einer Beeinträchtigung der in der 39. BImSchV enthaltenen Vorgaben zur Luftreinhaltung kommt.

Antwort der Verwaltung

Seit August 2010 wird die 22. BImSchV durch die 39. BImSchV ersetzt. Sie enthält für Stickstoffdioxid die bereits bekannten Immissionsgrenzwerte. Daher haben sich keine Änderungen für die Aussagen des 2008 erstellten Gutachtens der Fa. METCON für Stickstoffdioxid ergeben. Stickstoffdioxid ist der für Norderstedt zu betrachtende maßgebliche Luftschadstoff. Das Gutachten basiert auf der gemäß F-Planung prognostizierten Verkehrsentwicklung in Norderstedt (20.500 Kfz/d), berücksichtigte also auch die geplante Entwicklung des Herold-Centers.

Passus müsste erweitert werden um 39. BImSchV ist wie folgt zu ersetzen:

4.1.6 Schutzgut Luft

Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Das im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) für den Flächennutzungsplan FNP 2020 erstellte Gutachten zur Abschätzung der aktuellen und zukünftigen Luftqualitätsgüte Norderstedts gemäß 22./ 39. BImSchV vom 20. März 2008 (Fa. METCON) weist trotz der hohen Verkehrsbelastung aufgrund der guten Durchlüftungsverhältnisse keinen möglicherweise kritischen Straßenabschnitt aus. (Seit August 2010 wird die 22. BImSchV durch die 39. BImSchV ersetzt. Sie enthält für Stickstoffdioxid die bereits bekannten Immissionsgrenzwerte.)

Prognose ohne Durchführung der Planung

Aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme ist mit einer Steigerung der verkehrsbedingten Immissionen zu rechnen, die allerdings unterhalb der Grenzwerte liegen werden.

Prognose mit Durchführung der Planung (bau-, anlage-, betriebsbedingte Auswirkungen)

Es sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten.

Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

Die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes und damit zur Reduzierung der Pkw-Fahrten durch die Kunden des erweiterten Geschäftsbereiches und der VHS-Nutzung würden ebenfalls der Luftqualität zu Gute kommen.

Einschätzung/Bewertung der verbleibenden Auswirkungen (positiv/negativ)

Der Luftschadstoffgehalt, insbesondere an NO₂ und Feinstaub, wird aufgrund des auch in Zukunft hohen Verkehrsaufkommens auf der Ochsenzoller Straße und Berliner Allee erhöht sein, jedoch die gültigen Grenzwerte der 39. BImSchV vermutlich nicht überschreiten.

Hinweis Lärm (Dr. Pranzas)

Das Thema Lärm ist unterteilt in Straßenverkehrslärm und Gewerbelärm. Rechtliche Grundlagen sind dazu die 16. BImSchV sowie die TA Lärm. Die Einhaltung dieser rechtlichen Vorgaben durch die Planung ist zunächst eine notwendige Bedingung für die Wirksamkeit des Bebauungsplans. Allerdings zeigen die vorliegenden lärmtechnischen Untersuchungen, dass die Planung die einschlägigen Grenz- und Immissionsrichtwerte gerade noch einzuhalten vermag. So kann die Planung zwar die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einhalten, an einzelnen Immissionsorten ist zukünftig aber mit einer Zunahme der Lärmbelastung für die Anwohner um 10 dB(A) zu rechnen (Hinweis: eine Erhöhung von 3 dB(A) entspricht in etwa einer Verdoppelung der Lärmbelastung). Nach unserer Auffassung ist aber die Belastung mit Immissionen, die die gesetzlichen Grenz-, Richt- oder Orientierungswerte gerade noch einhält, ein Belang der von der Planung in der Abwägung zu berücksichtigen ist. Der Hinweis, dass die Immissionsrichtwerte eingehalten werden, ist für die Beurteilung im Bauleitverfahren unserer Auffassung nach nicht ausreichend.

Ein Hinweis auf die zukünftige Lärmbelastung in dem Gebiet geben die in § 1 der 16. BImSchV genannten Angaben im Hinblick auf wesentliche Änderungen von öffentlichen Straßen. Danach gilt als wesentliche Veränderung, wenn der Beurteilungspegel des Straßenlärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Im Umweltbericht wird von einem ermittelten Beurteilungspegel von bis zu 70 dB(A) am Tag und bis zu 62 dB(A) in der Nacht gesprochen. Damit wären die Voraussetzungen für eine wesentliche Veränderung im Falle von Baumaßnahmen an der Straße erfüllt.

Weiterhin sind wir der Auffassung, dass das Thema Lärm im Umweltbericht noch nicht umfänglich genug bearbeitet worden ist. Es fehlen Angaben zum Baustellenlärm sowie eine kumulative Betrachtung der vorgenannten Lärmquellen. Letzteres ist auch für die vorzunehmende Abwägung sämtlicher öffentlicher und wirtschaftlicher Belange von Bedeutung.

Antwort der Verwaltung

Grundsätzlich ist zu betonen, dass Grenz- oder Richtwerte, die zum Schutz angrenzender Nutzungen vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche nicht überschritten werden dürfen, für die Bauleitplanung normativ nicht festgelegt sind. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und der TA Lärm werden lediglich hilfsweise herangezogen. Sie stellen daher keine absoluten Grenzen dar, sondern sind der Abwägung zugänglich.

Wie im Umweltbericht ausgeführt, entsteht der Anstieg der gewerblich induzierten Lärmbelastung von etwa 1 dB(A) tags und 10 dB(A) nachts aufgrund des ersten Bauabschnitts. Dieser ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, so dass für diese Lärmbelastung im Rahmen des Planverfahrens auch keine Minderungsmaßnahmen getroffen und keine Abwägung vorgenommen werden kann. Die Daten wurden lediglich aufgenommen, um die lärmtechnische Situation vollständig abzubilden. Im zweiten Bauabschnitt, für den mit dem Bebauungsplan Nr. 303 „Erweiterung Herold-Center nach Süden“ die planungsrechtlichen Voraussetzung geschaffen werden sollen, liegt die Zunahme der Lärmbelastung an den relevanten Wohngebäuden im Umfeld hingegen bei maximal 1 - 2 dB(A). Für die Wohnbebauung südöstlich der Europaallee verbessert sich die Lärmsituation am Tag sogar (weniger 3 dB(A)), da die Anlieferung und Entsorgungsstation abgeschirmt und die Haustechnik erneuert wird. Sowohl in der Begründung als auch im Umweltbericht werden die Maßnahmen genannt, die zur Reduzierung der Lärmbelastung erforderlich sind. Aufgrund der nur geringen Zunahme bzw. Abnahme der Lärmbelastung ist die Abwägung damit ausreichend.

Die lediglich hilfsweise für die Beurteilung von Lärmbelastungen durch Verkehr

herangezogene 16. BImSchV trifft eigentlich Regelungen zum Schutz vor Verkehrslärm beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen. Im Rahmen des Planverfahrens kommt es nicht zum Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche, so dass diese Regelungen der 16. BImSchV rechtlich nicht anwendbar sind. Relevant sind lediglich die Immissionsgrenzwerte.

Eine kumulative Betrachtung unterschiedlicher Lärmquellen im Rahmen der Bauleitplanung ist nicht üblich. Ebenso ist eine solche Betrachtung nach TA Lärm und 16. BImSchV nicht zulässig.

Baustellenlärm beschränkt sich auf einen vergleichsweise kurzen Zeitraum, in dem die zusätzliche Belastung durch die Anwohner und gewerblichen Anlieger generell hinzunehmen ist. Dieser wird über die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen und der 32. BImSchV (Maschinenlärmschutzverordnung) geregelt. Die Kontrolle obliegt dem LLUR Lübeck, die den Einhalt überwacht und im Rahmen der Baugenehmigung beteiligt wird.

TOP

15.6:

Anfrage von Herrn Wiersbitzki zum B 218, 1. Änderung

Herr Wiersbitzki fragt an, wann denn beim B 218, 1. Änderung jetzt mit der Umsetzung begonnen wird, da das Verfahren doch als so dringend dargestellt wurde.

Herr Seevaldt antwortet, dass die Verwaltung und der Investor sich in den Umsetzungsverhandlungen befinden. Wann die Umsetzung jetzt durchgeführt wird ist zurzeit noch nicht absehbar.

TOP

15.7:

Anfrage von Herrn Dr. Pranzas zur Verschwenkung von Radwegen an Kreiseln, Kreuzungen und Einmündungen

Die Anfrage von Herrn Dr. Pranzas ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

TOP

15.8:

Anfrage von Herrn Muckelberg zu den Einladungsdrucksachen

Herr Muckelberg bemängelt, dass die Drucksachen zum Haushalt zu viele Seiten Papier enthält, die nur wenig oder gar nicht bedruckt sind. Er bittet die Verwaltung hier Abhilfe zu schaffen.

TOP

15.9:

Anfrage von Herrn Grabowski zum Knoten Ochsenzoll

Die Anfrage von Herrn Grabowski ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

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