

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/013/ XI | |
| Sitzung am | : 15.05.2014 | |
| Sitzungsort | : Sitzungsraum 2 Rathausallee 50, 22846 Norderstedt | |
| Sitzungsbeginn | : 18:15 | Sitzungsende : 21:03 |

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 | : 15.05.2014 |

Sitzungsteilnehmer

Vorsitz

Herr Jürgen Lange

Teilnehmer

Herr Arne - Michael Berg

Herr Peter Gloger

Herr Patrick Grabowski

Herr Detlev Grube

Herr Michael Höhne

ab 18.30 Uhr

**für Herrn Mährlein von 18.15 Uhr bis
18.50 Uhr**

Herr Peter Holle

Herr Tobias Mährlein

ab 18.50 Uhr

Frau Christiane Mond

Herr Marc-Christopher Muckelberg

Herr Wolfgang Nötzel

Herr Wolfgang Platten

Herr Dr. Norbert Pranzas

Herr Reimer Rathje

Stadtvertreter

Herr Klaus Peter Schulz

Stadtvertreter

Herr Nicolai Steinhau-Kühl

Herr Heinz Wiersbitzki

Verwaltung

Herr Thomas Bosse

Herr Marcel Gessert

Herr Mario Helterhoff

Herr Andreas Hollendung

Frau Anna Carina Kerlies

Herr Reinhard Kremer-Cymbala

Herr Mario Kröska

Herr Sönke Langhein

Frau Anne Lindner

Frau Christine Rimka

Herr Thomas Röll

sonstige

Herr Jürgen Peters

Seniorenbeirat

3
VERZEICHNIS DER
TAGESORDNUNGSPUNKTE

| | |
|---------------|--|
| Körperschaft | : Stadt Norderstedt |
| Gremium | : Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr |
| Sitzungsdatum | : 15.05.2014 |

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 3.1 :

Einwohnerfrage Herr Hübner zur Straße am Hange

TOP 3.2 :

Einwohnerfrage Herr Hübner zum Kreisverkehr Rantzauer Forstweg

TOP 3.3 :

Einwohnerfrage Herr Hübner zur Verlängerung der O. & W. - Straße

TOP 3.4 :

Einwohnerfrage Herr Stelly zur Umbenennung Flensburger Hagen

TOP 3.5 :

Einwohnerfrage Frau Haas zur Umbenennung Flensburger Hagen

TOP 3.6 :

Einwohnerfrage Herr Haas zur Umbenennung Flensburger Hagen

TOP 3.7 :

Einwohnerfrage Frau Richter zur Umbenennung Flensburger Hagen

TOP 3.8 :

Einwohnerfrage Frau Böttger zur Umbenennung Flensburger Hagen

TOP 3.9 :

Einwohnerfrage Frau Haas zur Umbenennung Flensburger Hagen

TOP 3.10 :

Einwohnerfrage Fr. Plaschnick zum Haus Segeberger Chaussee 26

TOP 4 : M 14/0215

Vorgezogener Bericht:

**Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 03.04.2013, Punkt 3.4,
Beantwortung einer Einwohnerfragestunde
hier: Herr Stelly, Flensburger Hagen 6 a**

TOP 5 :

**Besprechungspunkt B305, Ergebnis des konkurrierenden städtebaulichen Verfahrens
"Richtweg"
-ohne Vorlage-**

TOP 6 :

**Besprechungspunkt Fahrradparkhaus
-ohne Vorlage-**

TOP 7 : B 14/0064

**Nördlicher Abschnitt Ulzburger Straße (zwischen Rathausallee und Harckesheyde)
hier: Vorstellung der Entwurfsplanung für die Umgestaltung
-Vorlage bereits zugestellt-**

TOP 8 : B 14/0175

**Bebauungsplan Nr. 235 Norderstedt, 1. Änderung "Kielortring 51", Gebiet: südlich
Segeberger Chaussee, nördlich Kielortring
hier: a) Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen im Rahmen der
Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange und über die Behandlung
der Stellungnahmen Privater im Rahmen der öffentlichen Auslegung
b) Satzungsbeschluss**

TOP 9 : B 14/0185

**Bebauungsplan Nr. 302 Norderstedt "zwischen Scharpenmoor und Schwarzer Weg",
Gebiet: Teile des Flurstückes 1252 und Flurstück 1104, Flur 16, Gemarkung Garstedt
sowie Teile der Flurstücke 262, 313, Flur 18, Gemarkung Garstedt
hier:**

- a) **Aufstellungsbeschluss**
- b) **Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und der
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

TOP 10 : B 14/0176

**Bebauungsplan Nr. 146 West Norderstedt, 5. Änderung "Westlich Einkaufszentrum
Immenhof", Gebiet: östlich Billeweg / westlich EKZ Immenhof / nördlich Glashütter
Damm**

- hier:
- a) **Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen im Rahmen der
Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange und über die Behandlung
der Stellungnahmen Privater im Rahmen der öffentlichen Auslegung**
 - b) **Satzungsbeschluss**

TOP 11 :

Einwohnerfragestunde, Teil 2

TOP 11.1 :

Einwohnerfrage Fr. Richter zur Umbenennung Flensburger Hagen

TOP 11.2 :

Einwohnerfrage von der Interessensgemeinschaft zum Garstedter Dreieck

TOP 12 :

Berichte und Anfragen - öffentlich

TOP 12.1 : M 14/0166

Parkraumbewirtschaftung

hier: Beantwortung der Anfrage von Herrn Grube am 03.04.2014 (Pkt. 11.14)

TOP 12.2 : M 14/0169

Sicherheitsaudit für das Projekt „Ausbau B 432 - Knoten Ochsenzoll“

hier: Sicherheitsaudit mit Stellungnahme der Straßenbulasträger

TOP 12.3 : M 14/0181

Einrichtung eines PACT-Bereichs

hier: PACT-Antrag für das Gebiet Norderstedt-Mitte

TOP 12.4 : M 14/0199

Anfrage von Herrn Berg in der Sitzung am 03.04.2014

TOP 12.5 : M 14/0201

Parksituation/ Leitsystem für mobilitätseingeschränkte Personen am Schmuggelstieg

TOP 12.6 : M 14/0202

2. Halbjahresbericht 2013 des Amtes für Stadtentwicklung und Verkehr

hier: Ergänzende Erläuterungen des Fachbereiches Verkehrsflächen und Entwässerung

TOP 12.7 : M 14/0221

Beantwortung der Einwohnerfrage von Frau Anke Streichert und Herrn Thoralf Streichert zur Beschlussvorlage B 14/0022 aus der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr vom 06.03.2014

(Bebauungsplan Nr. 250 Norderstedt, zwischen Weg am Denkmal und Glashütter Weg)

TOP 12.8 : M 14/0225

Radschnellweg von Alsterdorf nach Norderstedt

hier: Beantwortung der Anfrage von Herrn Grube zum Antrag A 14/0073 Kooperation: Ein Radschnellweg von Alsterdorf nach Norderstedt, Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr, 06.03.2014, Punkt 4

TOP 12.9 : M 14/0227

Leitungsschwenk – Änderung der 380-kV-Leitungen Brunsbüttel – Hamburg/N und Hamburg/N – Hamburg/O im Bereich des Umspannwerkes Hamburg/N

TOP 12.10 : M 14/0228

Anfrage von Herrn Mährlein zur Querungshilfe Marommer Straße / Copernicusstraße

TOP 11.11 der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 15.05.2014

TOP 12.11 : M 14/0229

Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße

hier: Sachstandsbericht

TOP 12.12 : M 14/0230

Verbesserung ÖPNV; Buslinie 293

hier: Information über Ausweitung des Angebotes (Spätfahrt)

TOP 12.13 :

Anfrage von Hrn. Nötzel zur Straße Harthagen

TOP 12.14 :

Anfrage von Hrn. Mährlein zu Next-Bike

TOP 12.15 :

Anfrage von Hrn. Mährlein zum Fußweg vom Ebereschenweg zum Knoten Ochsenzoll

TOP 12.16 :

Anfrage von Hrn. Mährlein zum Parkplatz Ulzburger Str. 6

TOP 12.17 :

Anfrage von Hrn. Rathje zur Straße Kahlenkamp

TOP 12.18 :

Anfrage von Hrn. Muckelberg zur Verlegung der Poppenbütteler Straße

TOP 12.19 :

Anfrage von Hrn. Muckelberg zu konkurrierenden Verfahren

TOP 12.20 :

Anfrage von Hrn. Grube zur Tempobeschränkung Schleswig-Holstein-Straße

TOP 12.21 :

Anfrage von Hrn. Peters - Seniorenbeirat - zu den Toiletten am ZOB Norderstedt-Mitte

TOP 12.22 :

Anfrage von Hrn. Peters - Seniorenbeirat - zum Rathausplatz

TOP 12.23 :

Anfrage von Hrn. Peters - Seniorenbeirat - zum Zollhaus an der Segeberger Chaussee

TOP :

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

Nichtöffentliche Sitzung

TOP 13 : B 14/0191

Fahrradparkhaus Norderstedt-Mitte

hier: Auftragsvergabe für den Betrieb des Fahrradparkhauses in Norderstedt-Mitte

TOP 14 :

Berichte und Anfragen - nichtöffentlich

TAGESORDNUNGSPUNKTE

| | |
|---------------|--|
| Körperschaft | : Stadt Norderstedt |
| Gremium | : Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr |
| Sitzungsdatum | : 15.05.2014 |

Öffentliche Sitzung

TOP 1:

Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden, 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 12 Fahrradparkhaus
Abstimmungsergebnis hierzu 13 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen, damit so beschlossen.

Es werden folgende Anträge zur Tagesordnung gestellt: Der Bericht zum Flensburger Hagen wird direkt nach der Einwohnerfrage Teil I gegeben.

Abstimmungsergebnis zur Tagesordnung: einstimmig

TOP 3:

Einwohnerfragestunde, Teil 1

Es werden folgende Fragen von EinwohnerInnen gestellt:

Hr. Grube erscheint um 18.30 Uhr zur Sitzung.

Hr. Mährlein erscheint um 18.50 Uhr zur Sitzung. Hr. Höhne nimmt ab diesem Zeitpunkt nicht mehr teil.

TOP 3.1:

Einwohnerfrage Herr Hübner zur Straße am Hange

Hr. Wilfried Hübner, Am Wiesengrunde 7a

Die Einwohnerfrage von Hrn. Hübner ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

TOP 3.2:

Einwohnerfrage Herr Hübner zum Kreisverkehr Rantzauer Forstweg

Hr. Wilfried Hübner, Am Wiesenrunde 7a

Hr. Hübner möchte wissen, warum am Kreisverkehr Rantzauer Forstweg / O. & W.-Str Zebrastreifen aufgebracht wurden. Nach bisheriger Haltung der Verwaltung sollte das nicht sein. Hr. Bosse antwortet, dass grundsätzlich in Norderstedt an Kreisverkehren Zebrastreifen aufgebracht werden. Ausnahme sind provisorische oder kleine Kreisverkehrsplätze.

TOP 3.3:**Einwohnerfrage Herr Hübner zur Verlängerung der O. & W. - Straße**Herr Wilfried Hübner, Am Wiesenrunde 7a

Herr Hübner möchte wissen, warum an der Verlängerung der O. & W.-Str. ein Holzzaun errichtet wurde.

Herr Bosse antwortet, dass dies als Lärmschutz und zum Schutz für Fledermäuse gedacht ist. Herr Kröska ergänzt, dass nach Abschluss der Bauarbeiten noch ein zusätzlicher Wildzaun errichtet wird.

TOP 3.4:**Einwohnerfrage Herr Stelly zur Umbenennung Flensburger Hagen**Klaus Stelly, Flensburger Hagen 6a:

Hr. Stelly moniert, dass auf seine Einwohnerfrage er bisher keine Antwort erhalten hat. Hr. Bosse antwortet, dass insgesamt ein Widerspruchsverfahren durchgeführt und daher in diesem Verfahren eine Antwort erfolgen wird.

Hr. Stelly regt an, dass wegen der Umbenennung des Flensburger Hagen in Flensburger Kehre eine Einwohnerversammlung der Betroffenen durchgeführt wird.

TOP 3.5:**Einwohnerfrage Frau Haas zur Umbenennung Flensburger Hagen**Fr. Gaby Haas, Flensburger Hagen 6d:

Fr. Haas bezweifelt, dass die zukünftige Regelung logischer aufgebaut ist, als die Regelung die jetzt besteht. Die Beantwortung dieser Anfrage erfolgt durch den Tagesordnungspunkt 4.

TOP 3.6:**Einwohnerfrage Herr Haas zur Umbenennung Flensburger Hagen**Niels Haas, Flensburger Hagen 6d:

Hr. Haas möchte wissen, was ein Widerspruchsverfahren ist. Hr. Bosse erläutert das Widerspruchsverfahren.

TOP 3.7:**Einwohnerfrage Frau Richter zur Umbenennung Flensburger Hagen**Frau Helga Richter, Flensburger Hagen 12 a+b:

Frau Richter führt aus, dass Ihrer Meinung nach bisher alles leicht zu finden war und sieht daher keine Notwendigkeit etwas zu ändern. Sie möchte weiterhin wissen, wie hoch die Kosten für die Änderung von Ausweisen und Grundbüchern bei der Verwaltung veranschlagt wurden. Hr. Bosse antwortet, dass bisher keine Kostenaufstellung gemacht wurde.

TOP 3.8:

Einwohnerfrage Frau Böttger zur Umbenennung Flensburger Hagen

Brigitte Böttger, Flensburger Hagen 4b:

Frau Böttger möchte wissen, warum die Straße nicht früher umbenannt wurde. Sie vermutet noch andere Gründe für die Umbenennung. Hr. Bosse antwortet, dass erst mit den neu entstandenen Baumöglichkeiten eine Beurteilung vorgenommen wurde und daher jetzt die Umbenennung erfolgen soll.

TOP 3.9:

Einwohnerfrage Frau Haas zur Umbenennung Flensburger Hagen

Frau Gabi Haas, Flensburger Hagen 6d:

Fr. Haas führt aus, dass die Kosten für die Änderung der Adresse für die Anwohner nicht zumutbar sind und möchte, dass die Stadt die Kosten übernimmt. Weiterhin fordert Sie eine Bürgerbeteiligung. Hr. Bosse antwortet, dass diese Kosten möglicherweise bei der Stadt geltend gemacht werden.

TOP 3.10:

Einwohnerfrage Fr. Plaschnick zum Haus Segeberger Chaussee 26

Fr. Plaschnick, Glashütter Weg 92:

Die Einwohnerfrage von Fr. Plaschnick ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

TOP 4:

M 14/0215

Vorgezogener Bericht:

Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 03.04.2013, Punkt 3.4, Beantwortung einer Einwohnerfragestunde

hier: Herr Stelly, Flensburger Hagen 6 a

Punkt 3.4

Einwohnerfrage von Herrn Stelly, Flensburger Hagen 6a, zur Umbenennung Flensburger Hagen

Herr Stelly fragt nach, warum durch die hinzugekommene Bebauung eine Straßenumbenennung notwendig war. Er geht davon aus, dass dies auch anders zu lösen gewesen wäre.

Antwort der Verwaltung:

Durch neue Bauanträge im Bereich der Straße Flensburger Hagen treten erhebliche Schwierigkeiten mit der Vergabe der erforderlichen Hausnummern auf.

Es handelt sich um Grundstücke, deren Erschließung bisher über die Ulzburger Straße erfolgte. Künftig werden die neu geplanten 2 Doppelhäuser vom Flensburger Hagen erschlossen.

In dem Gebiet Flensburger Hagen besteht schon durch den „Altbestand“ eine nicht nachvollziehbare Reihenfolge.

Hausnummern sind nicht nur eine Adresse, sondern Ordnungsziffern zur eindeutigen und schnelle Auffindbarkeit einer Örtlichkeit; insbesondere bei Notfällen, Anlieferungen u. ä..

In Abstimmung zwischen der Verwaltung und Mitgliedern des Ausschusses gibt es zur Beseitigung dieses unübersichtlichen Zustandes lediglich zwei plausible Varianten:

wie vorgestellt, umgesetzt werden.

Die Entwurfsplanung ist Grundlage für die weiteren Planungsschritte und deren Umsetzung. Vor Realisierung werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr die weiteren Bauabschnitte zur Entscheidung vorgelegt.“

Die CDU stellt den Antrag den Punkt auf die nächste Sitzung zu vertagen.

Der Ausschuss diskutiert über die Vertagung.

Abstimmungsergebnis zum Vertagungsantrag: 7 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen, damit abgelehnt.

Die Sitzung wird um 19.55 Uhr unterbrochen und um 20.09 Uhr fortgesetzt.

Änderungsantrag der CDU: Über die Ausgestaltung der Bushaltestellen vor dem Nachbarschaftszentrum soll erst später entschieden werden.

Dagegen erhebt sich kein Widerspruch

Beschluss:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr billigt die vorgestellte Entwurfsplanung für die Umgestaltung der nördlichen Ulzburger Straße (zwischen Rathausallee und Harckesheyde).

Der Erste Meilenstein von der Waldstraße bis Glashütter Weg-südlicher „Meilenstein“ – soll, wie vorgestellt, umgesetzt werden.

Die Entwurfsplanung ist Grundlage für die weiteren Planungsschritte und deren Umsetzung. Vor Realisierung werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr die weiteren Bauabschnitte zur Entscheidung vorgelegt.

Über die Ausgestaltung der Bushaltestellen vor dem Nachbarschaftszentrum soll erst später entschieden werden.

Abstimmung:

Die Vorlage wurde mit 13 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich beschlossen.

TOP 8:

B 14/0175

Bebauungsplan Nr. 235 Norderstedt, 1. Änderung "Kielortring 51", Gebiet: südlich Segeberger Chaussee, nördlich Kielortring

hier: a) Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange und über die Behandlung der Stellungnahmen Privater im Rahmen der öffentlichen Auslegung

b) Satzungsbeschluss

Beschluss:

a) Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen

Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 2 BauGB

Die vor, während oder nach der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen folgender Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (im Folgenden benannt mit der laufenden Nummer der Anlage 3) werden

zur Kenntnis genommen

1., 2.,

Hinsichtlich der Begründung über die Entscheidung zu den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wird auf die Ausführungen zur Sach- und Rechtslage beziehungsweise die o. g. Anlage dieser Vorlage Bezug genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, diejenigen, die Stellungnahme abgegeben haben, von dem Ergebnis mit Angabe der Gründe in Kenntnis zu setzen.

Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen Privater im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 2 BauGB

Vor, während oder nach der öffentlichen Auslegung sind keine Stellungnahmen Privater eingegangen.

Hinsichtlich der Begründung über die Entscheidung zu den Stellungnahmen Privater wird auf die Ausführungen zur Sach- und Rechtslage beziehungsweise die o. g. Anlage dieser Vorlage Bezug genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, von dem Ergebnis mit Angabe der Gründe in Kenntnis zu setzen.

b) Satzungsbeschluss

Auf Grund des § 10 BauGB sowie nach § 84 der Landesbauordnung von Schleswig-Holstein wird der Bebauungsplan Nr. 235 Norderstedt, 1. Änderung "Kielortring 51", Gebiet: südlich Segeberger Chaussee, nördlich Kielortring bestehend aus dem Teil A - Planzeichnung – (Anlage 4) und dem Teil B - Text – (Anlage 5) in der zuletzt geänderten Fassung vom 25.04.2014, als Satzung beschlossen.

Die Begründung in der Fassung vom 25.04.2014 (Anlage 6) wird gebilligt.

Der Beschluss des Bebauungsplanes durch die Stadtvertretung ist nach § 10 BauGB ortsüblich bekannt zu machen. In der Bekanntmachung ist anzugeben, wo der Plan mit Begründung und zusammenfassender Erklärung während der Sprechstunden eingesehen und über den Inhalt Auskunft verlangt werden kann.

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:

B 14/0185

Bebauungsplan Nr. 302 Norderstedt "zwischen Scharpenmoor und Schwarzer Weg", Gebiet: Teile des Flurstückes 1252 und Flurstück 1104, Flur 16, Gemarkung Garstedt sowie Teile der Flurstücke 262, 313, Flur 18, Gemarkung Garstedt

hier:

- a) **Aufstellungsbeschluss**
- b) **Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**

Der Ausschuss diskutiert über die Vorlage.

Beschluss:

Auf Antrag der Störtebeker Haus GmbH vom 16.04.2014 wird gemäß § 12 BauGB die Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 302 Norderstedt "zwischen Scharpenmoor und Schwarzer Weg", Gebiet: Teile des Flurstückes 1252 und Flurstück 1104, Flur 16, Gemarkung Garstedt sowie Teile der Flurstücke 262, 313, Flur 18, Gemarkung Garstedt beschlossen.

Der Geltungsbereich ist in der Planzeichnung vom 06.03.2013 festgesetzt (*vgl. verkleinerter Fassung in Anlage 4*). Diese Planzeichnung ist Bestandteil des Beschlusses.

Für das Plangebiet werden folgende Planungsziele angestrebt:

- Schaffung von Wohnbauflächen als Siedlungsrand zum zukünftigen Scharpenmoorpark
- Sicherung von Ausgleichsflächen
- Sicherung von Straßenverkehrsflächen zur Begradigung Schwarzer Weg
- Sicherung der erhaltenswerten Bäume

Der Aufstellungsbeschluss ist ortsüblich bekannt zu machen (§ 2 Abs. 1 Satz 2 BauGB).

a) Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB soll im Rahmen des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 302 Norderstedt "zwischen Scharpenmoor und Schwarzer Weg", Gebiet: Teile des Flurstückes 1252 und Flurstück 1104, Flur 16, Gemarkung Garstedt sowie Teile der Flurstücke 262, 313, Flur 18, Gemarkung Garstedt die öffentliche Unterrichtung und Erörterung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung (*frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung*) erfolgen.

Der Bebauungsplanentwurf mit städtebaulichem Konzept vom 20.03.2014 (*Anlage 5, 6 und 7*) wird als Grundlage für die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gebilligt.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ist entsprechend den Ziffern 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 und 11 der Anlage 8 dieser Vorlage durchzuführen.

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

Abstimmung:

Die Vorlage wurde mit 12 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen und 0 Enthaltungen mehrheitlich beschlossen.

TOP 10: B 14/0176

Bebauungsplan Nr. 146 West Norderstedt, 5. Änderung "Westlich Einkaufszentrum Immenhof", Gebiet: östlich Billeweg / westlich EKZ Immenhof / nördlich Glashütter Damm

hier: **a) Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange und über die Behandlung der Stellungnahmen Privater im Rahmen der öffentlichen Auslegung**

b) Satzungsbeschluss

Herr Helterhoff beantwortet die Fragen des Ausschusses.

Beschluss:

a) Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen

Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 2 BauGB

Die vor, während oder nach der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen folgender Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (im Folgenden benannt mit der laufenden Nummer der Anlage 3) werden

berücksichtigt

6.,

zur Kenntnis genommen

1., 2., 3., 4., 5., 7., 8.

Hinsichtlich der Begründung über die Entscheidung zu den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wird auf die Ausführungen zur Sach- und Rechtslage beziehungsweise die o. g. Anlage dieser Vorlage Bezug genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, von dem Ergebnis mit Angabe der Gründe in Kenntnis zu setzen.

Entscheidung über die Behandlung der Stellungnahmen Privater im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 2 BauGB

Die vor, während oder nach der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen Privater (im Folgenden benannt mit der laufenden Nummer der Anlage 5) werden

nicht berücksichtigt

1., 2.

Hinsichtlich der Begründung über die Entscheidung zu den Stellungnahmen Privater wird auf die Ausführungen zur Sach- und Rechtslage beziehungsweise die o. g. Anlage dieser Vorlage Bezug genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, von dem Ergebnis mit Angabe der Gründe in Kenntnis zu setzen.

b) Satzungsbeschluss

Auf Grund des § 10 BauGB sowie nach § 84 der Landesbauordnung von Schleswig-Holstein wird der Bebauungsplan Nr. 146 West Norderstedt, 5. Änderung "Westlich Einkaufszentrum Immenhof", Gebiet: östlich Billeweg / westlich EKZ Immenhof / nördlich Glashütter Damm bestehend aus dem Teil A - Planzeichnung – (Anlage 7) und dem Teil B - Text – (Anlage 8) in der zuletzt geänderten Fassung vom 25.04.2014, als Satzung beschlossen.

Die Begründung in der Fassung vom 25.04.2014 (Anlage 9) wird gebilligt.

Der Beschluss des Bebauungsplanes durch die Stadtvertretung ist nach § 10 BauGB ortsüblich bekannt zu machen. In der Bekanntmachung ist anzugeben, wo der Plan mit Begründung und zusammenfassender Erklärung während der Sprechstunden eingesehen und über den Inhalt Auskunft verlangt werden kann.

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 11:
Einwohnerfragestunde, Teil 2**

Es werden folgende Fragen von EinwohnerInnen gestellt:

TOP 11.1:

Einwohnerfrage Fr. Richter zur Umbenennung Flensburger Hagen

Frau Helga Richter, Flensburger Hagen 12 a+b:

Frau Richter fragt, ob die Rettungsfrage nicht mit Navigationsgeräten ausgerüstet sind, um die Adresse zu finden. Hr. Bosse antwortet, diese zwar grundsätzlich mit Navigationsgeräten ausgestattet sind, aber auch einmal ausfallen können. Daher ist eine systematische Hausnummerierung trotzdem notwendig.

Frau Richter ist der Ansicht, dass zusätzliche Hinweisschilder zu den einzelnen Häusern eine Umbenennung entbehrlich machen würde. Dies wird von Hrn. Bosse verneint.

TOP 11.2:

Einwohnerfrage von der Interessensgemeinschaft zum Garstedter Dreieck

Hartmuth Heydecke und Marc Goldschmidt:

Die Anfrage ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

TOP 12:

Berichte und Anfragen - öffentlich

Es werden folgende Berichte gegeben und Anfragen gestellt:

TOP 12.1:

M 14/0166

Parkraumbewirtschaftung

hier: Beantwortung der Anfrage von Herrn Grube am 03.04.2014 (Pkt. 11.14)

Sach- und Rechtslage:

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 03.04.2014 bittet Herr Grube um einen Sachstandsbericht zur Parkraumbewirtschaftung.

Antwort:

Zum Thema „Parkraumbewirtschaftung“ wurde von der Fraktion „Bündnis 90/Die Grünen“ ein Prüfauftrag in der Sitzung des Hauptausschusses am 02.12.2013 formuliert.

Hierin wurde die hauptamtliche Verwaltung gebeten, zu prüfen:

1. welche Einnahmen (parallel zu Hamburg im Sommer 2014) zu welchem Zeitpunkt mit der Bewirtschaftung aller P+R-Parkplätze in der Stadt Norderstedt möglich sind;
2. welche Möglichkeiten (Standorte, Einnahmen) der Parkraumbewirtschaftung insgesamt in der Stadt Norderstedt ausführbar sind und
3. wie die Maßnahmen (1. und 2.) durch ein flächendeckendes „Anwohner/-innenparken“ begleitet werden können.

Der Prüfauftrag ist sehr umfangreich und das Thema sehr komplex. Zudem sind Abstimmungen zwischen verschiedenen Fachabteilungen und Einrichtungen der hauptamtlichen Verwaltung erforderlich. Daher befindet sich dieser Auftrag noch in der Bearbeitung.

Die ausführliche Beantwortung aller o. g. Fragen wird dem Hauptausschuss vor der Sommerpause schriftlich zur Verfügung gestellt.

TOP 12.2:

M 14/0169

Sicherheitsaudit für das Projekt „Ausbau B 432 - Knoten Ochsenzoll“

hier: Sicherheitsaudit mit Stellungnahme der Straßenbaulastträger

Im Februar 2014 wurde der Auftrag zur Erarbeitung eines Sicherheitsaudits an das Büro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätsstraße 59 in 20459 Hamburg vergeben. Der dort zuständige zertifizierte Sicherheitsauditor ist Herr Dipl.-Ing. Uwe Wilma. Das Audit liegt seit Anfang April 2014 vor und wird in der Sitzung am 05.06.2014 detailliert vorgestellt und erläutert. Der Auditor wird in der Sitzung persönlich anwesend sein und für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung stehen.

Allgemeines:

Vorab wird darüber informiert, dass die Planfeststellungsbehörden des Landes Schleswig-Holstein im Zuge der Rechtsetzungsverfahren keine Sicherheitsaudits in Auftrag geben und diese Nachweise auch nicht von den Vorhabenträgerinnen verlangen. Aus diesem Grund wurde in der Vergangenheit keine entsprechende Unterlage erstellt.

Weiterhin muss vorab darauf hingewiesen werden, dass nahezu sämtliche vom Auditor vorgeschlagenen Maßnahmen nur mit Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland und des Landes Schleswig-Holstein umgesetzt werden können. Der Bund ist Baulastträgerin und Eigentümerin der B 432 (Ohechaussee und Segeberger Chaussee) und das Land ist Baulastträgerin und Eigentümerin der L 286 (Schleswig-Holstein-Straße). Aus diesem Grund hat die Stadt bereits ca. 9,8 MIO€ Finanzmittel (für die Kostenteilung) eingenommen.

Die Stadt Norderstedt hat die Maßnahme als vertraglich bestellte Endvertreterin im Auftrage der Hauptbaulastträger geplant und inzwischen (planfeststellungskonform) umgesetzt.

Deshalb wurden die Vorschläge und Inhalte des vorliegenden Sicherheitsaudits mit den beiden Partnern (Land und Bund) und auch mit der Polizei und der Behindertenbeauftragten der Stadt Norderstedt abgestimmt.

Nachfolgend sind alle Punkte des Audits in kursiver Schrift angegeben und diese werden im Anschluss von der Verwaltung kommentiert, bzw. erläutert:

1. *Die vorliegende Planung berücksichtigt in allen Knotenpunktarmen eine Fahrstreifenbreite von mind. 3,50 m. Gemäß RAS 06, Seite 34 ist bei Einstreifigkeit eine Breite von 3,25 m je Richtungsfahrbahn vorzusehen. Zweistreifige Fahrbahnen sind mit einer Breite von 6,50 m anzulegen.*

Gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006 (S- 16) sind zweistreifige Zufahrten mit 6,50 m Breite auszubilden.

Das Erfordernis von 3,50 m breiten Fahrstreifen ist aus den vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich.

zu 1) Fahrstreifenbreite in den Kreiselzufahrten:

Die vorhandenen Fahrbahnbreiten wurden auf Anordnung der Bundesrepublik Deutschland (diese ist für die B 432 zuständiger Baulastträger) angelegt. Der genehmigte Bauentwurf, welcher vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch das Land freigegeben wurde, enthält u. a. die Vorgabe für die Stadt Norderstedt, in allen Zufahrten zum Knotenpunkt (Kreisel) 3,50 Meter breite Fahrstreifen vorzusehen.

2. *Zur Führung von Fußgängern und Radfahrern im Knotenpunktbereich fehlt eine eindeutige wegweisende Beschilderung. Da aufgrund der 2-streifigen Kreisverkehrszufahrten nicht an jedem Knotenarm Fußgängerüberwege angeboten werden können, ist die Führung vor allem für ortsfremde nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer frühzeitig und eindeutig darzulegen. Ohne hinreichende Beschilderung besteht die Gefahr, dass Fußgänger und Radfahrer, die den Kreisverkehr von Nord nach Süd passieren wollen, ohne ausgewiesene Querungsmöglichkeit den Knotenarm West überqueren.*

- a. *Es sollte eine wegweisende Beschilderung für Fußgänger und Radfahrer ergänzt werden.*

- b. *Durch Geländer innerhalb des Schutzstreifens kann die Gefahr von Fahrbahnquerungen ohne gesicherte Führung in den Knotenarmen Segeberger Straße Ost und West reduziert werden.*

zu 2) Wegweisung / Orientierung:
Die vom Auditor vorgeschlagene wegweisende Beschilderung zur Führung von Radfahrern und Fußgängern – innerhalb des neuen Knotenpunktbereiches – wird von allen zuständigen Baulastträgern (Bund, Land S-H und Stadt Norderstedt) nicht als erforderlich angesehen. Seit Verkehrsfreigabe im November 2013 konnten keine orientierungslosen Menschen beobachtet werden. Vielmehr wird eine ständig wachsende Anzahl von Beschilderungen als Verwirrung angesehen. Zudem ist es bisher zu keiner Zeit vorgekommen, dass Fußgänger/Innen – außerhalb der offiziellen Überwege – die Fahrbahnen illegal überqueren. Deshalb erscheint es auch nicht notwendig, flächenhaft Geländer in den Sicherheitsstreifen aufzustellen. Oft werden solche Brüstungen als Fahrradständer zweckentfremdet oder von Kindern als Kletterspielzeug genutzt. Dieses führt dann einerseits zu einer weiteren Verengung der vorhandenen Geh- und Radwegbreiten oder provoziert andererseits neue Gefahrensituationen. Insofern wird dieser Vorschlag nicht zur Umsetzung empfohlen, allerdings von Bund und Land nicht explizit abgelehnt. Die Kosten für eine zusätzliche Beschilderung und Errichtung von Geländern im Knotenpunktbereich würden ca. 70T€ betragen und wären von der Stadt Norderstedt aus vorgenannten Gründen allein zu tragen.

3. *Im gesamten Baufeld wurden an allen Querungsstellen Sonderborde eingesetzt. Diese Überbrücken die Höhendifferenz zwischen den Nebenflächen und der Fahrbahn mit einer abgeschrägten Oberfläche (Abbildung 1). Diese Lösung stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Für Blinde und sehbehinderte Menschen mit Stock ist eine Bordkante von mind. 3 cm Höhendifferenz vorzusehen, um die taktile Erkennbarkeit zu gewährleisten. Mit der gewählten Lösung ist für diese Nutzergruppe nicht erkennbar, wo die Nebenfläche aufhört und die Fahrbahn beginnt. Die Sonderborde sind in der Höhe zu Regulieren oder durch abgesengte Hochborde mit 3 c. Ansicht zu ersetzen.*
4. *Im gesamten Baufeld sind Rillenplatten verbaut worden. Diese entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik, da die Struktur nur schlecht zu ertasten ist (HBVA, S. 35). Die Rillenplatten sollten durch Rippenplatten ersetzt werden. Gemäß DIN 32984 sind Achsabstände zwischen 30 mm und 50 mm, Stegbreiten zwischen 5 mm und 15 mm, sowie Rippenabstände zwischen 25 mm und 40 mm vorzusehen.*
5. *Im gesamten Baufeld wurden zur Trennung zwischen Geh- und Radweg Rillenplatten verlegt (siehe auch Abbildung 2). Gemäß HBVA S. 34 sind Begrenzungsstreifen in der Regel mit Kleinpflaster auszubilden. Klassische Bodenindikatoren sind nach Möglichkeit zu vermeiden, um die Verwechslungsgefahr zu reduzieren und einer Überfrachtung des Straßenraumes mit Bodenindikatoren entgegen zu wirken. Rippenstrukturen, d. h. auch Rillenplatten, sind grundsätzlich nicht geeignet. Die Begrenzungsstreifen aus Rillenplatten sollten zumindest gegen Noppenplatten ausgetauscht werden.*
6. *Auffindestreifen dienen der Auffindung von Querungsstellen. Diese sind in Noppenstruktur auszubilden (HBVA. S. 34). Die Auffindestreifen der vorliegenden Planung sind jedoch mittels Rillenplatten realisiert. Auch hier ist ein Austausch zu empfehlen.*
7. *Die Verlegeart der Bodenindikatoren als Begrenzungsstreifen im Bereich der Masten- und Leuchtenstandorte ist schlecht gewählt und stellt in dieser Form ein Sicherheitsrisiko dar. Die Erkennbarkeit der Rillenplatten ist wie unter Pkt. 4 beschrieben, nur mit Einschränkungen möglich. Es besteht die Gefahr, dass die abrupten 90°-Richtungsänderungen nicht wahrgenommen werden. Mit einem plötzlich auftretenden Hindernis (Mast) mittig des Gehweges wird nicht gerechnet. Das Verletzungspotential durch übersehen bzw. überlaufen der Richtungsänderung erscheint unter Betrachtung der örtlich angetroffenen Gegebenheiten*

hoch (siehe Pkt. 8).

8. *Darüber hinaus sollen Leitstreifen in einem Abstand von mind. 0,60 m an festen Einbauten und Hindernissen vorbeigeführt (HBVA S. 33) werden. Der seitliche Abstand zu den Masten wird im gesamten Baufeld punktuell unterschritten. Teilweise befinden sich feste Einbauten auch innerhalb des ca. 0,30 m breiten Begrenzungs- bzw. Leitstreifens. Die Barrierefreiheit ist somit nicht gegeben. Mit Verletzungen durch Kollisionen von sehbehinderten Menschen mit den festen Einbauten ist zu rechnen.*

9. *Bei erforderlichen Querungen eines Radweges ist der Auffindestreifen zu unterbrechen. Im Baufeld wurden Auffindestreifen durch den Radweg hindurch verlegt (siehe Abbildungen 2 und 5). Diese Lösung ist nicht zulässig und stellt ein erhebliches Sicherheitsdefizit dar. Für sehbehinderte Menschen wird eine gesicherte Führung über den bevorrechtigten Radweg suggeriert.*

10. *Richtungsfelder an Überquerungsstellen sind grundsätzlich in Querungs- bzw. Laufrichtung auszurichten. Die Verlegerichtung der Rillenplatten inkl. der Rippen des Sonderbordes an sämtlichen Querungsstellen sind orthogonal zum jeweiligen Bordverlauf und nicht entsprechend der Laufrichtung über den FGÜ ausgerichtet. Dies stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, da der Blinde falsch geleitet wird und beispielsweise gegen Mittelinsel mit Hochbord läuft, wo er dann orientierungslos ist (siehe Abb. 7). Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Der Einsatz des gewählten Sonderbordes funktioniert ausschließlich an Querungsstellen, die orthogonal zum Fahrbahnrand ausgerichtet sind.*

11. *Darüber hinaus sind Richtungsfelder in einer Tiefe von mind. 0,60 m, vorzugsweise 0,90 m zu verlegen. Im gesamten Planungsbereich wurden Richtungsfelder mittels einer Plattenreihe in Kombination mit dem Sonderbord angelegt. Die Ausbildung unterschreitet die nach HBVA (S. 34) vorgegebene Mindesttiefe (siehe Abbildungen 1,5 und 7).*

zu 3 bis 11) Einrichtungen für sehbehinderte u. mobilitätsbeeinträchtigte Menschen:

Die am „Knoten Ochsenzoll“ gebauten Leiteinrichtungen für sehbehinderte Menschen resultieren zum einen aus den Richtlinien und Vorschriften, die zum Zeitpunkt des Baubeginnes (in 2009) gültig waren und zum anderen aus den Abstimmungsergebnissen mit der Behindertenbeauftragten der Stadt Norderstedt.

Die gesamte vor Ort befindliche Materialwahl und deren Ausgestaltung ist seinerzeit praxisorientiert von sehbehinderten Personen und der Behindertenbeauftragten (vor Einbau) getestet worden und wurde sodann als geeignet freigegeben.

Deshalb existiert heute dieses System nicht nur im Bereich der Ochsenzollkreuzung, sondern es wurde analog z. B. im „Schmuggelstieg“, am „Harksheider Markt“, in der „südlichen Ulzburger Straße“ und in der „Stormarnstraße / Stadtpark“ errichtet.

Beispielsweise in der Landeshauptstadt Kiel oder auf nahezu allen U-Bahnhöfen in der Freien und Hansestadt Hamburg wurden in der Vergangenheit und werden heute noch Blindenleitplatten (schmale Rillenbreiten) verbaut, welche baugleich an der „Ochsenzollkreuzung“ vorhanden sind.

Nach Aussage der Norderstedter Beauftragten für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen ist es darüber hinaus nicht sinnvoll und sogar kontraproduktiv, im Stadtgebiet unterschiedliche Blinden-Leiteinrichtungen auf Verkehrsanlagen (hinsichtlich der Materialbeschaffenheit und

Systematik) zu betreiben.

Insofern dürften die vom Auditor vorgeschlagenen Änderungen nicht nur gesondert am „Ochsenzoll“ erfolgen, sondern müssten im gesamten Stadtgebiet, bzw. auch in anderen Städten vorgenommen werden.

Seit Anfang 2014 steht fest, dass in Kürze eine Überarbeitung der Bestimmungen für barrierefreies Bauen erfolgen wird. Mit der Veröffentlichung der neuen DIN 18040-3 ist in der zweiten Hälfte 2014 zu rechnen. Danach muss die Bauministerkonferenz einer Einführung der Norm in die Liste der technischen Baubestimmungen der Musterbauordnung zustimmen. Anschließend wird die verbindliche Einführung dieser Norm, als technische Baubestimmung in den Landesbauordnungen, voraussichtlich Mitte 2015 erfolgen.

Allein vor diesem Hintergrund wäre eine kurzfristige Änderung der heute in der Stadt Norderstedt vorhandenen „Leiteinrichtungen für sehbehinderte Menschen“ nicht zielführend.

Zu den einzelnen Maßnahmen:

- Die vom Auditor monierten Sonderborde (sog. Rollborde) wurden als Kompromisslösung verlegt. Es handelt sich auch nicht um Sonderanfertigungen, weil diese Borde standardmäßig erhältlich sind. Aufgrund der Überwindungsprobleme von Radfahrern, Geh- und Kinderwagennutzern wurde auf eine Bordkante (einen Absatz) von mindestens 3 cm verzichtet und stattdessen ein Sonderbord mit taktilen Rillen an allen Querungsstellen eingebaut. Eine Herausnahme aller Borde würde Kosten in Höhe von ca. 400T€ verursachen und müsste von der Stadt Norderstedt allein finanziert werden, da Bund und Land den Ausführungen des Auditors nicht folgen. Darüber hinaus würde der Einbau eines Bordes mit Absatz dazu führen, dass im gesamten Plangebiet erhebliche Nachteile für Radfahrer/Innen und Gehwagennutzer/Innen und Kinderwagennutzer/Innen bestehen.

Im Bundesland Hessen werden die in Norderstedt eingesetzten „Rollborde“ analog verwendet.

- Die vom Auditor monierten Rillenplatten mit Stegbreiten zwischen 5 mm und 15 mm (zur Trennung zwischen den Geh- und Radwegen) wurden bisher im gesamten Stadtgebiet verlegt. Es hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass Rillenplatten mit breiteren Stegen eine Gefahr für Radfahrer/Innen darstellen. Es ist bereits mehrfach vorgekommen, dass sich Fahrradreifen in den breiten Stegen verkanteten und es dadurch zu Stürzen gekommen ist. Gleiches gilt für die sog. Noppenplatten, welche sich zudem für die Befahrung mit Rollatoren eignen. Insofern sind auch die Rillenplatten bisher als Kompromisslösung anzusehen. Eine Änderung würde Kosten in Höhe von ca. 350T€ verursachen und müsste von der Stadt Norderstedt allein finanziert werden, da Bund und Land den Ausführungen des Auditors nicht folgen. Darüber hinaus würde der Einbau von Noppenplatten dazu führen, dass im gesamten Plangebiet Nachteile für die o. g. Nutzergruppen entstünden.
- Die Ausführungen des Auditors zu den Radwegquerungen (die Auffindestreifen sind in diesen Bereichen zu unterbrechen) können nachvollzogen werden. Hier wird eine Nachbesserung vor Ort erfolgen. Gleiches gilt für Querungsstellen, an denen der Bordverlauf nicht entsprechend der Laufrichtung angelegt wurde. Auch hier wird eine Nachbesserung erfolgen.

12. *Ein Schlepplkurrenennachweis liegt nicht vor. Die Dimensionierung der Aufweitungen konnte somit nicht überprüft werden.*

Gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006 sind für die Eckausrundungen Radien

zwischen 12 und 16 m vorzusehen. Aus dem Lageplan sind nicht alle Radien erkenntlich. Nach augenscheinlicher Betrachtung sind einige Radien zu großzügig ausgeführt. Die Radienbildungen und Eckausrundungen sind zu prüfen. Zu große Radien können überhöhte Geschwindigkeiten zur Folge haben.

zu 12) Schleppkurvennachweis:

Sämtliche Schleppkurvennachweise liegen vor. Diese befinden sich im (von Bund und Land geprüften und genehmigten) Bauentwurf, der in der hauptamtlichen Verwaltung vorliegt und vor Einleitung der Planfeststellung erarbeitet wurde. Eine Überprüfung der Schleppkurven erfolgt nicht, da alle Radien und Ausrundungen auf Anordnung der Bundesrepublik Deutschland (diese ist für die B 432 zuständiger Baulastträger) ausgestaltet wurden. Daneben haben die VHH und der HVV im Zuge der Planfeststellung alle Schleppkurven bestätigt, damit die Anlage auch für Gelenkbusse befahrbar ist.

13. Die Breite der Nebenflächen unterschreiten in mehreren Bereichen die Mindest- bzw. Regelanforderungen für Fuß-, Rad- und gemeinsame Geh- und Radwege.

In folgenden Bereichen wurden untermäßige Nebenflächen festgestellt:
Hauptachse Nord-Süd

- a) 0+370 – 0+400 [m]
Breite gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig 2,00 m
(Mindestmaß gem. RAST 06, S. 82: 2,50 – 3,00m)
- b) 0+140 – 0+250 [m]
Breite Gehweg Ostseite 1,50 m
(Regelbreite gem. RAST 06, S. 81: 250 m)
Breite Radweg Ostseite 1,25 m
(Mindestmaß gem. ERA 2010, S- 1,60 m, Regelbreite 2,00)

Hauptachse Ost-West

- c) Grenze Lageplan (Anlage 7, Blatt 2) – 0+370 [m]
Breite Gehweg Nordseite 1,50 m
(Regelbreite gem. RAST 0,6, S. 81: 2,50 m)
Breite Radweg beidseitig 1,00 m
(Mindestmaß gem. ERA 2010, S. 16: 1,60 m, Regelbreite: 2,00 m)
- d) 0+460 – 0+570 [m] (Bauende)
Breite Gehweg beidseitig 1,00 – 1,50 m
(Regelbreite gem. RAST 06, S. 81: 2,50 m)
Breite Radweg beidseitig 1,00 m – 1,25 m
(Mindestmaß gem. ERA 2010, S. 16: 1,60 m, Regelbreite: 2,00 m)

Der Gehweg auf der nördlichen Fahrbahnseite wird in diesem Bereich zusätzlich durch Einbauten eingeschränkt.

In der Ortsbegehung am 05.02.2014 konnte zusätzlich festgestellt werden, dass der schmale Gehweg durch herausgestellte Mülltonnen teilweise auf voller Breite in Anspruch genommen wird.

- e) 0+490 – 0+520 [m]
gemeinsamer Geh- und Radweg Nordseite > 2,50 m Breit
(Mindestmaß gem. RAS 06, S. 82: 2,50 – 3,00 m)
- f) Rampen der Unterführung
gemeinsamer Geh- und Radweg 2,00 m Breit
(Mindestmaß gem. RAS 06, S- 82: 2,50 – 3,00 m)

Gerade unter Berücksichtigung der großzügigen Fahrstreifenbreite (Pkt. 1) hätten die vorgenannten Nebenflächen im Planungsprozess zu Lasten der Fahrstreifenbreite verbreitert werden können.

14. *Der schmale Gehweg im Bereich 0+3,70 – 0+400 [m] (Hauptachse Nord-Süd, siehe Abbildung 8) wird durch den Fahrzeugüberhang der auf Privatgrund parkenden Fahrzeuge zusätzlich eingeschränkt*

zu 13. + 14) punktuelle Unterschreitungen der Nebenflächenbreiten:

Die temporären Unterschreitungen der Nebenflächen resultieren an dem Mangel notwendigen Grunderwerbs. Im Zuge der Planfeststellung wurde diese Tatsache als Kompromiss gewürdigt. Die vom Auditor dargestellten Einschränkungen sind den Baulastträgern bekannt. Allerdings reichen diese Argumente für eine Enteignung der betroffenen privaten Grundstückseigentümer/ Innen nicht aus. Insofern ist hier keine Änderung möglich.

Gleiches gilt für die Tatsache, dass hin und wieder Müllgefäße auf Gehwege oder auf Radwegflächen gestellt werden. Diese Vorkommnisse sind im gesamten Stadtgebiet zu beobachten und können nur schwer geahndet bzw. vermieden werden. Dieser Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die vom Auditor festgestellten Einengungen infolge von Einbauten (es handelt sich um zwingend erforderliche Verteilerschränke) lassen sich ebenfalls in Ermangelung zusätzlichen Grunderwerbs nicht vermeiden.

Im Bereich des Grundstückes „Langenhorner Chaussee 694“ wird ein Geländer als Abgrenzung zwischen Gehweg und privatem Parkplatz aufgestellt.

15. *Die Grundstückszufahrt auf Höhe der Station 0+150 [m] (Hauptachse Nord-Süd) befindet sich unmittelbar hinter den neu gebauten Längsparkständen am Fahrbahnrand. Es besteht die Gefahr, dass die Sicht der einbiegenden Kfz auf Radfahrer durch parkende Kfz verdeckt wird.*
16. *Die Sicht aus der Grundstückszufahrt Höhe der Station 0+490 [m] (Hauptachse Ost-West) in Richtung Osten wird durch einen vorhandenen Baumstandort sowie ein Geländer beeinträchtigt.*

zu 15. + 16) Sichtbeeinträchtigungen an privaten Grundstückszufahrten:

Die vom Auditor befürchteten Gefahren werden von den zuständigen Baulastträgern (Bund, Land S-H und Stadt Norderstedt) nicht gesehen, zumal die Unfalllage an diesen Stellen (Sparkasse und Gebäude an der Segeberger Chaussee) seit November 2013 unauffällig ist. Die Situation wird beobachtet.

17. *Der Übergang in den Nebenflächen zwischen dem asphaltierten gemeinsamen Geh- und Radweg in der Schleswig-Holstein-Straße und dem Geh- und Radweg im Separationsprinzip im Bereich des Kreisverkehrs ist nicht konfliktfrei ausgebildet. Der Radweg sollte nur bis zu einer verbleibenden Gehwegbreite von 2,00 m angelegt werden.*

zu 17) Übergang des getrennten zum kombinierten Geh- und Radweg an der L286:

Die vom Auditor formulierten Konflikte werden von den zuständigen Baulastträgern (Bund, Land S-H und Stadt Norderstedt) nicht gesehen, zumal die Unfalllage an diesen Stellen seit November 2013 unauffällig ist. Insofern wird dieser Vorschlag nicht zur Umsetzung empfohlen, allerdings von Bund und Land nicht explizit abgelehnt. Die Kosten für eine Änderung der Pflasterung würden ca. 50T€ betragen und wären von der Stadt Norderstedt aus vorgenannten Gründen allein zu tragen. Gleichwohl wird die Situation vor Ort von der Verwaltung beobachtet.

18. *Der bislang realisierte Rampenarm Nord der Unterführung sowie die Unterführung selbst, sind nicht als gemeinsame Geh- und Radwege ausgewiesen. Die Beschilderung sollte entsprechend ergänzt werden.*

zu 18) Beschilderung an der Rampe der Fußgängerunterführung:

Die Ausführungen des Auditors können nachvollzogen werden. Hier wird die Beschilderung entsprechend ergänzt.

19. *Im Übergang zwischen der Unterführung und der Rampe sind die Eckausbildungen der begrenzenden Wände nahezu an allen Stellen im 90° Winkel realisiert worden. Durch die lang abfallende Rampe ist zu befürchten, dass Radfahrer teilweise mit hohen Geschwindigkeiten in die Unterführung einfahren werden. Aufgrund der 90° -Eckausbildung und der somit nur unzureichenden Sichtdreiecke, kann es zu schweren Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern kommen.*

zu 19) Verlauf der Rampe an der Fußgängerunterführung:

Die vom Auditor formulierten Konflikte und Gefahren werden von den zuständigen Baulastträgern (Bund, Land S-H und Stadt Norderstedt) nicht gesehen, zumal die Unfalllage an diesen Stellen seit November 2013 unauffällig ist. Insofern wird hier kein Handlungsbedarf gesehen. Einer Änderung der baulichen Anlage stimmen Bund und Land nicht zu.

20. *Die FLSA (Fußgänger-Lichtsignalanlage) zur Querung des Knotenarmes Ost ist mit ca. 100 m sehr weit vom Kreisverkehr abgesetzt. Es besteht die Gefahr, dass die Fahrbahn Knotennah ohne vorhergesehene Querungshilfen überquert werden.*

zu 20) Auffindbarkeit der neuen Fußgänger-Lichtsignalanlage:

Wie bereits unter Punkt -1- ausgeführt, konnten seit der Verkehrsfreigabe im November 2013 keine vom Weg abgekommenen Menschen beobachtet werden. Die Position der neuen Fußgänger-LSA steht fest und diese Anlage wird sehr gut und stark genutzt. Zudem ist es bisher zu keiner Zeit vorgekommen, dass Fußgänger – außerhalb der offiziellen Überwege – die Fahrbahnen illegal überqueren. Die Anmerkung des Auditors wird zur Kenntnis genommen.

Einer Änderung der baulichen Anlage stimmen Bund und Land nicht zu.

21. Die Bevorrechtigung von querenden Fußgängern und Radfahrern gegenüber dem Kfz-Verkehr sollte gleich geregelt sein. D. h. wird der Fußgängerstrom durch eine FGÜ bevorrechtigt, so sollte ebenfalls der Radverkehr mithilfe einer Radfurt bevorrechtigt geführt werden.

Im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehrsplätzen (S. 24) heißt es:

„Haben Fußgänger mit Zeichen 293 StVO („Zebrastreifen“) Vorrang, ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs zwingend. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs wird durch Zeichen 293 StVO zusätzlich unterstützt.“

Darüber hinaus wird in der ERA die Querung von freien Rechtsabbiegern geregelt (S. 53):

„Der Radverkehr soll innerorts bei der Überquerung von frei fließenden Rechtsabbiegern Vorrang erhalten, was durch eine direkte Führung im Zuge der Vorfahrtrichtung zu verdeutlichen ist.“

Die Querung an kleinen Kreisverkehren Kreisverkehren mit zweistreifig befahrbarer Kreisfahrbahn ist in der ERA (S. 56) wie folgt benannt:

„Wie bei kleinen Kreisverkehren wird der Radverkehr an den Knotenpunkten bevorrechtigt über Furten geführt (soweit der Radweg nicht mehr als 5,00 m abgesetzt ist). Bei zweistreifigen Kreiszufahrten wird der Radverkehr vorfahrtrechtlich nachgeordnet.“

Im Rahmen einer Untersuchung der „Unfallforschung der Versicherer“ aus dem Jahr 2012 (Unfallforschung kompakt - Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehrs, 09/2012) konnte nachgewiesen werden, dass umlaufende Radwege mit Bevorrechtigungen für Fußgänger und Radfahrer (FGÜ und Radfurt) als unsicherste Lösung für den Radverkehr einzustufen sind. Weniger Unfallauffällig ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Als sicherste Lösung für den Radverkehr geht aus der Untersuchung die untergeordnete Führung hervor. Zur eindeutigen Regelung der Bevorrechtigung sollte an den Querungsstellen der Knotenpunktarme Nord und Süd:

- a) die Markierung der Fußgängerüberwege entfernt und in den Nebenflächen jeweils vor den Querungsstellen das VZ 205 (Vorfahrt gewähren) ergänzt werden
oder
- b) parallel zum Fußgängerüberweg auf der kreiszugewandten Seite eine Radfurt angelegt werden. Das VZ 205 (Vorfahrt gewähren) muss dann zwingend vor der Radfurt stehen. Eine Beschilderung mit VZ 350 (Fußgängerüberweg) ist für die Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht ausreichend.
Die Radfurt ist 4,00 - max. 5,00 m von der Kreisfahrbahn abzusetzen.

Die vor Ort vorgefundene Situation erfordert, dass Radfahrer am Fußgängerüberweg absteigen müssen, während Fußgänger bevorrechtigt die Fahrbahn überqueren können. Im Rahmen der Ortsbesichtigung konnte mehrfach beobachtet werden, dass Radfahrer über den FGÜ gefahren sind. Hier ist zwingend eine einheitliche Lösung zu realisieren.

Variante a) ist, auch unter Berücksichtigung von Punkt 22, für die Querungsstelle Nord (über den Knotenarm Schleswig-Holstein-Str.) zu bevorzugen. Gem. vorliegendem Lageplan kann eine

Radfurt nicht mit dem erforderlichen Absetzmaß von 4,00 m realisiert werden.

Für die Querung Süd des Knotenarmes Langenhorner Chaussee ist aufgrund des erhöhten Querungsbedarfs von Radfahrern und Fußgänger die Variante b) zu bevorzugen.

zu 21) Überwege für Fußgänger- und Radfahrer/ Innen „Zebrastreifen“:

Der Auditor schlägt für die nördliche Straßenquerung (Bereich Schleswig-Holstein-Straße) vor, die vorhandene Markierung (somit den Zebrastreifen) an diesem Überweg ersatzlos zu entfernen und stattdessen jeweils vor den Querungsstellen das Verkehrszeichen Nr. 205 (Vorfahrt gewähren) zu errichten.

Für die südliche Querung wird vom Auditor abweichend vorgeschlagen, den Zebrastreifen zu erhalten und ergänzend dazu eine 4-5m (von der Kreisfahrbahn abgesetzte) Radwegfurt anzulegen.

Die Ausführungen des Auditors können (nach Rücksprache zwischen Land, Stadt, Bund, Polizei und Verkehrsaufsicht) nicht nachvollzogen werden und wirken mehr als befremdlich.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen würde in der Konsequenz bedeuten, dass an einer Verkehrskreuzung zwei vollkommen unterschiedliche Verkehrsregelungen an den Überwegen bestünden.

An einer Querungsstelle wären grundsätzlich die Kraftfahrzeugführer/ Innen gegenüber allen Radfahrern/ Innen und Fußgängern/ Innen bevorzugt. Straßenüberquerungen der schwächeren Verkehrsteilnehmer/ Innen wären nur möglich, wenn eine ausreichend große „Lücke“ bestünde.

An der anderen Überquerung wären die Fußgänger und Radfahrer gegenüber den Kraftfahrzeugführern (mittels Furt bzw. Zebrastreifen) bevorzugt. Dort müssten die Kraftfahrzeughalter/ Innen den schwächeren Verkehrsteilnehmern/ Innen Vorfahrt gewähren.

Diese Lösung würde zu großer Verwirrung bei allen Verkehrsteilnehmern/ Innen führen, Beschwerden, Kritik und berechtigtes Unverständnis provozieren und schon vor diesem Hintergrund zu einer Erhöhung der Gefahrenlage führen.

Darüber hinaus stellt (wie der Auditor unter Punkt 35 selbst zitiert) ein Kreisverkehr für Menschen mit Sehbehinderungen eine erhöhte Schwierigkeit in der Benutzung dar. Nach Auskunft des Deutschen Blinden- u. Sehbehindertenverbands e. V. wäre es für einen blinden Menschen unmöglich, ohne einen Zebrastreifen die Kraftfahrzeugfahrbahnen zu überqueren. Ein sehbehinderter Mensch kann eine „Lücke“ im fließenden Verkehr keinesfalls wahrnehmen, sondern nur mit Unterstützung des Zebrastreifens hörend erkennen, ob ein ankommendes Fahrzeug anhält. Insofern ist auch aus diesem Grund der Entfall des Zebrastreifens nicht zielführend.

Hierzu ist zudem festzustellen, dass sich der Auditor in seinen Analysen und Vorschlägen

bedenklich widerspricht. Er selbst befürchtet schon bei leichten Unterschieden der Darstellungsart von Wegweisern eine Irritation der Verkehrsteilnehmer, obwohl diese Schilder nicht gleichzeitig wahrgenommen werden können.

Dieser Änderungsvorschlag wird daher von der Verkehrsaufsicht straßenverkehrsrechtlich nicht angeordnet und von den zuständigen Baulastträgern und der Polizei Norderstedt aus o. g. Gründen nicht umgesetzt bzw. nicht unterstützt.

Die vor Ort bestehende Regelung bleibt unverändert bestehen und diese entspricht u. a. auch der Straßenverkehrsordnung.

Seit Verkehrsfreigabe im November 2013 haben sich im Bereich der neuen „Ochsensollkreuzung“ weder an den Überquerungen noch auf den übrigen Verkehrsflächen Unfälle mit Radfahrern/Innen oder Fußgängern/Innen ereignet.

22. Im Rahmen der Ortsbegehung wurde festgestellt, dass die Sichtbeziehungen zwischen querenden Fußgängern/Radfahrern und in den Kreisverkehr einfahrenden Kfz nicht bzw. unzureichend gegeben ist. Die Sicht wird vor allem durch das Geländer am Trogbauwerk verdeckt. Dies betrifft folgende Zufahrten

a) Einfahrt aus Richtung Norden

b) Einfahrt aus Richtung Süden

Querstreben sind in der Regel an Geländern zu vermeiden, da Kinder darauf klettern könnten. Da in diesem Bereich kein Gehweg zwischen Fahrbahn und Geländer verläuft, erscheint die Anordnung von waagerechten Streben (zumindest in den jeweils 2-3 Feldern) abweichend von den ZTV als geeignete Variante, um die Sichtbeziehung zwischen Fußgänger/Radfahrer und Kfz-Verkehr zu verbessern.

zu 22) schlechte Sichtbeziehung im Bereich der Geländer an den Tunneldecken:

Die Ausführungen des Auditors können nachvollzogen werden; allerdings wirkt der Lösungsvorschlag sehr befremdlich.

Gemäß ZTV-Ing (zwingend einzuhaltende Vorschrift) ist bei Brückenbauwerken kein Absturzgeländer erlaubt, welches mit waagrecht verlaufenden Streben ausgestattet ist. Im Bereich zwischen der Tunnelbrüstung und der Fahrbahn befindet sich zwar kein offizieller Gehweg aber dort verläuft ein Bewirtschaftungsweg. Insofern ist es durchaus denkbar, dass kleine Kinder über diese Wegebeziehung an das umgestaltete Geländer gelangen, dort die waagrecht angeordneten Streben erklimmen und sodann in den Straßentunnel abstürzen. Sollte dies geschehen, würde (neben der schrecklichen Tragödie) ein Verweis auf den Vorschlag des Auditors den Ausführenden keinesfalls von den Haftungsfolgen und strafrechtlichen Konsequenzen entbinden.

Deshalb werden Bund, Land und Stadt in diesen Bereichen die Geländer in den Eckbeziehungen mit

Sicherheitsglas bestücken. Diese Lösung ist in ihrer Auswirkung gefahrlos und ermöglicht für alle Verkehrsteilnehmer/Innen eine noch bessere Einsichtnahme in den Konfliktbereich.

23. *Der Neubau beinhaltet insgesamt 3 Treppenanlagen. Jede dieser Treppenanlagen weist erhebliche Defizite der barrierefreien Führung auf.*

- a) *An allen Treppen sollte die Oberkante mit Aufmerksamkeitsfeldern nachgerüstet werden (HBVA, S. 46).*
- b) *Die Vorderkanten der Treppenstufen sind mit einem deutlich visuellen Kontraststreifen zur umgebenden Oberfläche auszubilden (HBVA, S. 46).*
- c) *Die Treppenanlage nord-westlich des Kreisverkehrs, zur Überbrücken des Höhenunterschiedes zwischen dem straßenbegleitenden Geh- und Radweg und der Rampe zur Unterführung ist mit beidseitigen Handläufen auszustatten.*

23. Nachrüstung der Treppenanlagen:

zu 23) Die Ausführungen des Auditors können nachvollzogen werden. Somit werden an allen Treppen zusätzliche Aufmerksamkeitsfelder eingebaut und die Vorderkanten der Stufen mit Kontraststreifen versehen. Schlussendlich wird die Treppenanlage (nord-westlich des Kreisverkehrsplatzes) beidseitig mit Handläufen (Geländern) ausgestattet. Damit wäre ein Standard erreicht, der auch Vorbildcharakter für öffentliche Einrichtungen haben sollte.

24. *Die Rampe mit Anbindung an die Unterführung entspricht nicht den Anforderungen der barrierefreien Planung gem. HBVA, S. 46, 3.3.3.2 Rampen:*

- a) *waagerechte Zwischenpodeste nach max. 6,00 m Rampenlänge sind nicht berücksichtigt*
- b) *beidseitige Handläufe sind nicht berücksichtigt*
- c) *Radabweiser mit ≥ 10 cm Höhe sind nicht berücksichtigt.*

Trotz der beidseitig der Unterführung angebrachten Fahrstühle sind die Rampen barrierefrei zu gestalten, damit bei einem Ausfall der Fahrstühle eine mögliche Ausweichroute gewährleistet werden kann.

zu 24) Ausbildung der Rampe an der Fußgängerunterführung:

Die Ausbildung der südlichen Rampe für die Radfahrer- und Fußgängerunterführung konnte (in Ermangelung von Grunderwerb) nicht exakt den Vorgaben für barrierefreies Bauen entsprechend erfolgen. Die Anlegung von waagerechten Zwischenpodesten (nach jeweils 6 m) würde in der Konsequenz eine Verdoppelung der Rampenlänge bewirken. Heute ist diese Rampe bereits ca. 30 Meter lang. Deshalb wurde die realisierte Kompromisslösung (mit beidseitigen Aufzugsanlagen für mobilitätsbeeinträchtigte Menschen) gewählt.

Eine Änderung wäre technisch nur mit beträchtlichem finanziellem Aufwand (ca. 350T€) realisierbar und momentan in Ermangelung der Grundstücksflächen ausgeschlossen.

Die vom Auditor zusätzlich geforderten Handläufe und Radabweiser werden in kürze zusätzlich installiert.

25. *Die Querung des Knotenpunktes von Norden (Schleswig-Holstein-Str.) nach Süden (Langenhorner Chaussee) ist für sehbehinderte Menschen erschwert, da der Abzweig zur*

Unterführung nicht eindeutig auffindbar ist.

Die Führung ist für sehbehinderte Menschen entsprechend auszustatten.

26. *Ebenso ist für sehbehinderte Menschen die Wegebeziehung von der südlichen Nebenflächen der Segeberger Chaussee West durch die Unterführung nach Norden in die Schleswig-Holstein-Straße nicht auffindbar.*

zu 25 + 26) Auffindbarkeit der alternativen Wegebeziehungen im Bereich der Fußgängerunterführung für sehbehinderte Menschen:

Es ist richtig, dass der parallel der Hauptführung abzweigende Gehweg zur Fußgänger- und Radfahrerunterführung nicht mit taktilen Platten ausgerüstet wurde. Dies begründet sich aus der Tatsache, dass ein vollständig sehbehinderter Mensch auch nicht auf diese Wegebeziehung geführt werden soll. Ohne (mündliche oder schriftliche) Erklärung wäre der Sinn dieser Leiteinrichtung für einen nicht sehenden Menschen nicht nachzuvollziehen, zumal bisher nur eine Rampe verwirklicht wurde. Deshalb werden sehbeeinträchtigte Verkehrsteilnehmer/Innen auf beiden Seiten der Unterführungsanlage zunächst nur über die Fahrstuhl- und Treppenanlagen geleitet.

27. *Die erforderliche Ablenkung geradeausfahrender Kfz von $\geq 2,0$ * Zufahrtsbreite (Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006, S. 19) ist für den aus südlicher Richtung in den Kreisverkehr einfahrenden Strom nicht gegeben. Die Breite der Zufahrt beträgt 3,50 m. Das Maß der Ablenkung müsste somit mind. 7,00 m betragen. Gem. Lageplan wurde eine Ablenkung von $\leq 5,00$ m festgestellt.*

28. *Das Maß der Ablenkung für den aus östlicher Richtung einfahrenden Strom ist unter Betrachtung beider Fahrspuren ausreichend. Dennoch besteht die Gefahr, dass ein allein einfahrendes Fahrzeug von der Segeberger Chaussee Ost über den rechten Zufahrtsstreifen mit hoher Geschwindigkeit in den Kreisverkehr einfährt, die Kreisfahrbahn auf der Kreisinnenseite durchfährt (die Kurve schneidet) und somit nicht ausreichend von der Mittelinsel abgelenkt wird.*

zu 27. + 28) Maß der baulichen Ablenkung innerhalb des Kreisverkehrs:

Die vom Auditor befürchteten Gefahren werden von den zuständigen Baulastträgern (Bund, Land S-H und Stadt Norderstedt) nicht gesehen, zumal seit November 2013 die Kreiselmittelinsel zu keiner Zeit überfahren wurde. Die Abweichungen der Maße für die baulichen Ablenkungen ergeben sich durch die Tatsache, dass der zweispurige Kreisverkehrsplatz mit einer zusätzlichen Tunnelunterführung versehen wurde. Aus diesem Grund konnte die nördliche und südliche Ein- und Ausfahrt zum Kreisverkehrsplatz nicht parallel der Achsenmitte des Kreisels angeordnet werden und wurde somit in einer Ablenkung von 5.00 Metern (anstelle von 7,00 Metern) ausgestaltet. Für die vor Ort umgesetzte Kompromisslösung liegt ein vom Land Schleswig-Holstein schriftlich genehmigter Bauentwurf vor. Der zuständige Baulastträger (Bundesrepublik Deutschland) hat die Ausnahme für diese vor Ort umgesetzte Anlage schriftlich über seinen Landesbetrieb für Straßenbau und Verkehr freigegeben. Ungeachtet dessen wäre eine Änderung fachtechnisch heute nicht mehr

möglich sondern nur durch einen kompletten Neubau der Anlage (mit Entfall der Unterführung oder Vergrößerung des Kreiseldurchmessers um 5.00 Meter) zu realisieren.

An dieser Stelle wird daran erinnert, dass selbst Mittelinseln in Kreisel-Anlagen mit lehrbuchmäßigem baulichen Maß der Ablenkung (z. B. Buchenweg) in den ersten drei Monaten nach Fertigstellung vielmal von Fahrzeugführern übersehen wurden.

29. Die in der Langenhorner Chaussee, vor der Sparkassen-Filiale angeordneten Längsparkstände sind als kritisch zu bewerten.

- a) Es besteht die Gefahr, dass ein aus dem Kreisverkehr in Richtung Süden fahrendes Fahrzeug einem auf der Fahrbahn haltenden bzw. rückwärts in die Parkstände rangierenden Fahrzeug ausweicht und dabei die aus dem Trog führende Richtungsfahrbahn in Anspruch nimmt. Da die Sichtbeziehung der beiden Richtungsfahrbahnen nach Süden aufgrund der Stützwand und des Geländers nicht gegeben ist, kann ein Konflikt der beiden Ströme nicht ausgeschlossen werden.*
- b) Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass ein aus dem Trog in Richtung Süden fahrendes Fahrzeug die Sperrfläche schneidet und unmittelbar hinter der Stützwand versucht, die Längsparkzustände anzufahren.*

Die Verlängerung der baulichen Trennung der beiden Richtungsfahrbahnen wird als sinnvoll erachtet.

zu 29) Längsparkplätze im Bereich der Langenhorner Chaussee:

Die vom Auditor befürchteten Gefahren werden von den zuständigen Baulastträgern (Bund, Land S-H und Stadt Norderstedt) nicht gesehen, zumal die Unfalllage an dieser Stelle seit November 2013 unauffällig ist. Eine Verlängerung der baulichen Trennung beider Richtungsfahrsuren wäre in Ermangelung des dafür notwendigen Grunderwerbes zurzeit nicht durchführbar und würde Kosten in Höhe von ca. 250T€ verursachen, die von der Stadt Norderstedt allein zu tragen wären.

30. Das Brückenbauwerk über die Tarpenbek wurde im Zuge des Knotenausbaus saniert. Der Radweg ist innerhalb des Brückenbauwerkes mit einer Breite von 1,00 m ausgebildet. Der Gehweg ist mit einer Breite von 1,50 m bzw. 2,00 m berücksichtigt. Ggf. hätten die Brückenkappen im Zuge der Sanierung zu Lasten der Flächen des MIV, welche großzügig angelegt sind (Vgl. Pkt. 1), verbreitert werden können, um zumindest die Mindestmaße der RAS 06 zu gewährleisten.

zu 30) Nebenflächenbreiten im Bereich der Brücke über den Tarpenbek:

Dieser Hinweis des Auditors wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung ist für den Bund nicht erforderlich. Insofern wird dieser Vorschlag nicht zur Umsetzung empfohlen, allerdings vom Bund nicht explizit abgelehnt. Die Kosten für eine Verbreiterung der Brücke (um die Nebenflächen gem. RAS anlegen zu können) würden ca. 800T€ betragen und wären von der Stadt Norderstedt aus vorgenannten Gründen allein zu tragen. Die hohen Kosten ergeben sich aus dem Umstand, dass

beide Personenaufzugsanlagen für eine derartige Maßnahme umgebaut werden müssten.

31. *Die Rechtsabbieger aus der Segeberger Chaussee West (B432) in die Langenhorner Chaussee wird über einen Bypass geführt. Der Rechtsabbieger aus der Langenhorner Chaussee in die Segeberger Chaussee Ost (B432) wird ebenso über einen Bypass geführt. Dennoch unterscheidet sich die Darstellungsart der wegweisenden Beschilderung. Es sind Irritationen der Verkehrsteilnehmer zu befürchten.*

zu 31) Beschriftung zweier Wegweisungstafeln:

Die vom Auditor erwarteten Irritationen (bisher keine Beschwerdelage) werden von den zuständigen Baulastträgern (Bund, Land S-H und Stadt Norderstedt) nicht gesehen, zumal die Schilder zu keiner Zeit von den Verkehrsteilnehmern/ innen gleichzeitig wahrgenommen werden können. Zudem entsprechen die unterschiedlichen Darstellungen der Bypässe den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort. Der Bypass von der Langenhorner Chaussee in die Segeberger Chaussee mündet in eine einspurige Fahrbahn. Der Bypass von der Ohechaussee in die Langenhorner Chaussee verläuft parallel und führt in eine zweispurig befahrbare Verkehrsanlage. Insofern sind beide Schilder korrekt dargestellt. Eine Änderung beider Wegweisungstafeln würde Kosten in Höhe von ca. 20T€ verursachen und müsste von der Stadt Norderstedt allein getragen werden.

32. *Aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob die Feuerwehranleiterbarkeit der angrenzenden Gebäude und speziell der Sparkassen-Filiale gewährleistet werden kann.*

zu 32) Feuerwehr-Anleiterbarkeit:

Die angrenzenden Gebäude (Sparkasse) sind für die Feuerwehr im Notfall korrekt mit einer Leiter zu erreichen.

33. *Im Rahmen der Ortsbegehungen wurde festgestellt, dass innerhalb der Fahrbahnteilern bzw. Inseln Bepflanzungen in Form von Sträuchern angelegt wurden. Es ist zwingend darauf zu achten, dass alle erforderlichen Sichtdreiecke und Sichtbeziehungen gewährleistet werden können.*

zu 33) Anordnung der Mittelinselbepflanzung:

Bereits im Zuge der Planung für die Begrünung auf den einzelnen Mittelinseln wurde darauf geachtet, dass eine uneingeschränkte Sichtbeziehung für alle Verkehrsteilnehmer/ Innen gewährleistet ist.

34. *Gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren 2006 (S. 13) kommen Kreisverkehre mit zweistreifigen Kreiszufahrten in der Regel nur außerhalb oder im Vorfeld bebauter Gebiete in Betracht. Dies ist mit dem erhöhten Querungsbedarf von Fußgängern und Radfahrern innerhalb bebauter Gebiete zu begründen.*

zu 34) Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehrsplätzen :

Dieser Hinweis des Auditors wird zur Kenntnis genommen. Das Projekt ist hinsichtlich der Ausgestaltung und der Notwendigkeit rechtlich unanfechtbar planfestgestellt. Damit bildet die zweispurig befahrbare innerörtliche Kreisverkehrsplatzanlage mit zweistreifigen Zufahrten eine begründete Ausnahme von einer (nicht rechtsbindenden) Regelung.

Diese Lösung wurde überdies im Einvernehmen mit der Bundesrepublik Deutschland (diese ist für die B 432 zuständiger Baulastträger) gewählt. Der genehmigte Bauentwurf, welcher vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch das Land freigegeben wurde, enthält u. a. zweistreifige Zufahrten zum Knotenpunkt (im Bereich der B 432) aus Gründen der Leistungsfähigkeit.

35. *Als Grundsatz der barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen gilt das Zwei-Sinne-Prinzip. Dieses Prinzip besagt, dass zur Orientierung im Straßenraum stets zwei der Sinne Sehen, Hören und Fühlen angesprochen/bedient werden müssen. Ein Kreisverkehr stellt für die Menschen mit Sehbehinderungen eine erhöhte Schwierigkeit dar. Aufgrund der Kreisfahrbahn können Entfernungen zu Fahrzeugen akustisch sehr schwer eingeschätzt werden. Somit ist besonderes Augenmerk auf die Erkennbarkeit von Orientierungshilfen zu legen, welche die Sinne Sehen und Fühlen ansprechen.*

zu 35) Grundsatz für barrierefreie Gestaltung:

Dieser Hinweis des Auditors wird zur Kenntnis genommen.

TOP 12.3: M 14/0181
Einrichtung eines PACT-Bereichs
hier: PACT-Antrag für das Gebiet Norderstedt-Mitte

Die Stadtvertretung der Stadt Norderstedt hat in ihrer Sitzung am 01.02.2011 beschlossen, den Bereich einer Satzung nach dem PACT-Gesetz Nr. 2 "Norderstedt-Mitte" einzurichten. Das PACT-Gebiet umfasst die Grundstücke beiderseits der Rathausallee zwischen Ulzburger Straße und Buckhörner Moor (siehe Anlage 1).

Mit dem Gesetz über die Einrichtung von Partnerschaften zur Attraktivierung von City-, Dienstleistungs- und Tourismusbereichen vom 13.07.2006 steht in Schleswig-Holstein ein Instrument zur Verfügung, das die Aufwertung von innerstädtischen Geschäftsbereichen auf private Initiative in Zusammenarbeit mit der Stadt ermöglicht. Es bietet Grundeigentümern und Gewerbetreibenden die Möglichkeit, die Qualität ihres Standortes eigenverantwortlich zu verbessern.

Mit Schreiben vom 06.03.2014 liegt nun der Antrag der isn immobilien service GmbH auf Erlass einer PACT-Satzung (siehe Anlage 2) vor. Die isn immobilien service GmbH wurde von den Grundeigentümern des PACT-Gebietes zum Aufgabenträger gem. PACT-Gesetz ernannt und hat damit das Recht auf Antragstellung und Durchführung der geplanten Maßnahmen übertragen bekommen.

Das Maßnahmen- und Finanzierungskonzept (siehe Anlage 3) ist der Kernbestandteil des Antrags des Aufgabenträgers. Die ausführlich dargestellten Maßnahmen werden entsprechend der Finanzierungsübersicht durchgeführt. Befristet auf 5 Jahre steht der PACT-initiative pro Jahr ein Betrag von 95.260 Euro zur Verfügung. Unter anderem ist die für 5 Jahre befristete Einstellung eines/einer Quartiersmanagers/-managerin für 20

Wochenstunden vorgesehen, der/die für die Ausgestaltung, Organisation und den Ablauf der vorgesehenen Maßnahmen verantwortlich ist.

Zwingend erforderlich, bevor die Stadtvertretung eine Satzung gem. PACT-Gesetz erlassen kann, ist die Unterrichtung der Abgabepflichtigen und die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange. Diese Mitteilungsvorlage leitet diesen Verfahrensschritt ein.

Abgabepflichtig sind alle vom PACT-Gebiet umfassten Grundeigentümer mit gewerblichen Nutzungen. Die Abgabepflichtigen bringen die jährlich zur Verfügung stehenden ca. 95 Tsd. Euro über eine Sonderabgabe entsprechend eines speziellen Verteilungsschlüssels auf. Als Maßstab für die Erhebung der Abgabe gelten die Anteile an den gewerblichen Nutzflächen im Geltungsbereich. So wird zwischen Geschäftsnutzungen in Erdgeschoss-, Obergeschosslagen, Außenraumnutzungen und gewerblichen Räumen in Untergeschossen unterschieden.

Sollten im Rahmen dieser Unterrichtung, die durch schriftliche Information der Grundstückseigentümer erfolgt, mehr als 1/3 dem Erlass einer Satzung gem. PACT-Gesetz widersprechen, kann ein Beschluss der Satzung nicht erfolgen.

Der Entwurf der Satzung gemäß PACT-Gesetz ist dieser Vorlage als Anlage 4 zur Information beigelegt.

Auch die Stadt Norderstedt sowie die Stadtwerke sind als betroffene Grundstückseigentümerin von der Sonderabgabe betroffen. Die jährlichen Abgaben belaufen sich für die Stadt auf ca. 16.500 Euro und für die Stadtwerke auf ca. 6.000 Euro.

TOP 12.4: M 14/0199
Anfrage von Herrn Berg in der Sitzung am 03.04.2014

Sachverhalt

TOP 11.9 Anfrage von Herrn Berg zum ruhenden Verkehr im Gewerbegebiet Glashütte

Herr Berg berichtet von unmöglichen Zuständen beim ruhenden Verkehr im Bereich des Gewerbegebietes Glashütte und bittet die Verwaltung zu prüfen, wie Abhilfe geschaffen werden kann.

Antwort:

Der Bereich des Gewerbegebietes Glashütte, insbesondere das Parkverhalten in der Robert-Koch-Straße und im Hans-Böckler-Ring, wird durch die Politessen regelmäßig und zu unterschiedlichen Tageszeiten überwacht. Die in dem Zusammenhang festgestellten Parkverstöße werden verfolgt und entsprechend geahndet. Insoweit besteht auch die Veranlassung diese Kontrollen weiterhin regelmäßig durchzuführen.

TOP 12.5: M 14/0201
Parksituation/ Leitsystem für mobilitätseingeschränkte Personen am Schmuggelstieg

Zum den Themen „Parksituation“ und „Leitsystem für mobilitätseingeschränkte Personen“ gab es Mitte November letzten Jahres einen verwaltungsseitig durch Herrn Bosse initiierten Ortstermin am Schmuggelstieg. U.a. auch mit externen Beteiligten, der Polizei Norderstedt sowie neben Herrn Bosse verwaltungsseitig Vertretern aus dem Amt 60 und Amt 62.

Auf Basis der in der Straße bestehenden Verkehrsregeln wurde insbesondere die Verkehrsfläche auf dem „Marktplatz“, als auch die drei Schwerbehindertenparkplätze in Augenschein genommen. Außerdem die einzelnen Markierungen für die Fußgängerquerungen/Blindenleitreifen. In allen Bereichen sind Veränderungsbedarfe erkannt

und mittlerweile auch umgesetzt worden. Eine bebilderte Dokumentation über die einzelnen Punkte ist der Vorlage als Anlage beigefügt.

TOP 12.6: M 14/0202
2. Halbjahresbericht 2013 des Amtes für Stadtentwicklung und Verkehr
hier: Ergänzende Erläuterungen des Fachbereiches Verkehrsflächen und Entwässerung

Die investiven Finanzkonten des Fachbereichs Verkehrsflächen und Entwässerung (Seite 6 – 7 des Halbjahresberichts) werden im Folgenden erläutert:

Die Auszahlungen für Investitionen eines Budgets sind gem. § 22 GemHVO gegenseitig deckungsfähig, so dass Mehrausgaben durch Minderausgaben (Einsparungen) gedeckt werden, ohne dass es einer überplanmäßigen Ausgabe bedarf. Die wesentlichen Mehr-/Minderausgaben wurden daher vom Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung für einen möglichen Nachtragshaushalt angemeldet. Es ist jedoch kein Nachtragshaushalt für 2013 aufgestellt worden, so dass sich verschiedene Mehr-/Minderausgaben im Budget ergeben haben.

Auszahlungen aus TB-Investitionen:

785207 Regenwasserkanäle

Rund 284.000,00 Euro wurden zur Deckung von Mehrausgaben verwandt. Eine Verschiebung von Maßnahmen auf die Folgejahre ist möglich, da keine Gefahr im Verzuge.

785204 Segeberger Chaussee

Rund 350.000,00 Euro wurden zur Deckung von Mehrausgaben verwandt. Da keine Bundesmittel zur Verfügung standen, konnte 2013 nicht gebaut werden. 210.000,00 Euro waren durch (Planungs-)Aufträge gebunden und wurden übertragen.

785212 Op de Hütt

Die Maßnahme wurde verschoben, die Mittel wurden für den Haushalt 2014/2015 neu angemeldet.

785217 Am Böhmerwald

Der Ausbau eines Stichweges musste auf Grund bestehender Verträge vorgezogen werden. (siehe 1. Halbjahresbericht)

785220 Verlängerung Oadby-and-Wigston-Straße

4.000.000,00 Euro waren durch Aufträge gebunden und wurden übertragen.

785221 Verlängerung Oadby-and-Wigston-Straße nach Norden

Da die Ausführungsplanung erst 2016 erforderlich wird, wurden die Mittel für den Finanzplan 2016 neu angemeldet. Ca. 100.000,00 Euro konnten daher zur Deckung von Mehrausgaben verwendet werden.

785225 Königsberger Straße

Rund 130.000,00 Euro waren durch Aufträge gebunden und wurden übertragen.

785226 Garstedter Dreieck

Bereits im 1. Halbjahresbericht wurde darauf hingewiesen, dass die Maßnahme deutlich günstiger wird. 760.000,00 Euro standen daher zur Deckung von Mehrausgaben zur Verfügung. 1.400.000,00 Euro waren durch Aufträge gebunden und wurden übertragen.

785236 LAP Investitionen

97.000,00 Euro waren durch Aufträge gebunden und wurden übertragen.

785240 Poppenbütteler Straße

Auf Grund der bekannten Verzögerungen wurden die Mittel in voller Höhe übertragen.

785243 Knoten Ochsenzoller Straße/Berliner Allee

Auf Grund von Schwierigkeiten beim Grunderwerb mussten die Mittel übertragen werden.

785265 Ulzburger Straße Nordteil

Auf Grund der zeitaufwändigen Planung wurden 184.000,00 Euro, die durch Aufträge gebunden waren, übertragen. 234.000,00 Euro zur Deckung von Mehrausgaben verwandt.

785231 Knoten Ochsenzoll

Die Mehrausgaben ergaben sich, da Bundes- und Landesmittel nicht rechtzeitig flossen, und daher der bereitgestellte Ansatz nicht ausreichte.

TOP 12.7:

M 14/0221

**Beantwortung der Einwohnerfrage von Frau Anke Streichert und Herrn Thoralf Streichert zur Beschlussvorlage B 14/0022 aus der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr vom 06.03.2014
(Bebauungsplan Nr. 250 Norderstedt, zwischen Weg amDenkmal und Glashütter Weg)**

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 06.03.2014 haben Frau Anke Streichert und Herrn Thoralf Streichert eine Anfrage an die Verwaltung gestellt (vgl. Niederschrift STuV/010/XI, TOP 3.1).

Die im Schreiben vom 06.03.2014 vorgebrachten Anregungen decken sich zum Teil mit den in der Abwägungstabelle zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (Vorlage 14/0022, Anlage 4) behandelten Bedenken. Der Umgang mit den Anregungen wurde einstimmig im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr vom 06.03.2014 beschlossen.

Vor diesem Hintergrund werden die konkret gestellten Fragen von der Verwaltung wie folgt beantwortet:

Frage: Warum kam das Verfahren nach der frühzeitigen Beteiligung der Anwohner zum Erliegen und welche Gründe gab es dafür?

In der Stadt Norderstedt sind zahlreiche Bebauungspläne im Verfahren. Das Verfahren des Bebauungsplanes Nr. 250 stellte zeitweise im Vergleich zu anderen Bebauungsplänen keinen prioritär zu bearbeitenden Plan dar, da sich keine auch in Bezug zu den Zielen des Bebauungsplanes negative Entwicklung zeigte.

Frage: Mit welchen Mitteln soll dies [erhoffte Anstoßwirkung des Bebauungsplanes, die eine energieeffiziente Gebäudesanierung im Gebiet fördern soll] geschehen?

Die Thematik der energieeffizienten Gebäudesanierung wurde als ein Themenpunkt in der Öffentlichkeitsbeteiligung u. a. auch durch die Mitwirkung von entsprechend qualifizierten

Experten in das Verfahren aufgenommen und Informationen an die interessierte Öffentlichkeit weitergegeben. Dies auch mit dem Hinweis, dass weitere Informationsmöglichkeiten außerhalb der Veranstaltung bestehen. Beispielsweise ist es möglich, dass sich die Eigentümer bei dem Energieberater der Stadt Norderstedt oder auch der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein hinsichtlich Möglichkeiten zu einer energieeffizienten Gebäudesanierung beraten lassen.

Eine konkrete weitere Behandlung des Themas im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde seitens der Öffentlichkeit als nicht notwendig erachtet.

Die Verwaltung wird über den Bebauungsplan eine energieeffiziente Gebäudesanierung ermöglichen, weswegen u. a. eine Übernahme von textlichen Festsetzungen für den Bebauungsplan geprüft wird. Gleichzeitig wird durch die Verwaltung auch weiterhin auf die Angebote der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein zu einer energieeffizienten Gebäudesanierung hingewiesen, um diese Ansätze zu unterstützen.

Frage: Was konkret macht Nachhaltigkeit in der Verwaltung präferierten Variante A1 aus?

Die Variante A1 sieht eine Nachverdichtung bzw. teilweise Ergänzung von Bauoptionen in Form einer zweiten Reihe im rückwärtigen Grundstücksbereich vor, entsprechend der bereits stattgefundenen Entwicklung in dem Gebiet. Damit erfüllt der Bebauungsplan Nr. 250 die Forderung der Förderung der Innenentwicklung, die entsprechend des Bundesgesetzgebers vorrangig verfolgt werden soll (§ 1 (5) 3 BauGB).

Weiterhin wird den ergänzenden Vorschriften zum Umweltschutz gemäß § 1a Abs. 2 BauGB mit dieser Variante A1 Rechnung getragen, in dem die Forderung eines sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden durch teilweise Neuausweisung von Baurechten im rückwärtigen Bereich verfolgt wird. Gemeinden wird allgemein die Nutzung der Möglichkeiten ihrer Entwicklung insbesondere durch Wiedernutzbarmachung, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung aufgegeben, um eine Verringerung von zusätzlicher Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen zu erreichen. Die notwendige Versiegelung ist dabei auf ein notwendiges Maß zu begrenzen. Dieser Aspekt wird im Weiteren abgeprüft werden.

Generell ist die Forderung des Bundesgesetzgebers nach § 1 Abs. 5 S. 1 an Bauleitpläne, dass sie eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten sollen.

Die darunter zu verstehenden, unter anderem zu berücksichtigen Belange werden unter § 1 Abs. 6 BauGB genannt. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes werden diese Belange dann gemäß § 1 Abs. 7 einer Abwägung zugeführt.

In diesem Fall war dabei auch ein zentraler Aspekt die Umsetzbarkeit der jeweils zur Diskussion stehenden Variante. Dabei stellte sich die Variante A1 als diejenige heraus, deren Umsetzungswahrscheinlichkeit und Akzeptanz der Eigentümer am vergleichsweise größten zu den übrigen Varianten ist. Damit erfüllte diese am ehesten das Ziel der Aktivierung von Flächen im Innenbereich.

Frage: Wurde der Gedanke eines Wettbewerbes für eine nachhaltige Stadtentwicklung im Gebiet thematisiert? Was spricht gegen einen Wettbewerb mit neuen Ideen?

Die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Entwicklung für Ideen einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist nicht zielführend. Die Ergebnisse des Wettbewerbes können lediglich Ideen sein, deren tatsächliche Realisierung aufgrund der Vielzahl von Eigentümern sehr individuell erfolgen würde. Eine Umsetzung kann, auch aufgrund sich stetig verändernden Rahmenbedingungen, über einen Bebauungsplan jedoch nur bedingt durch Festsetzungen gesteuert werden. Die Veranstaltungen zeigten bereits deutlich, dass übergeordnete Ziele einer nachhaltigen Stadtentwicklung als Leitbild oft nicht den individuellen Wünschen und Zielen der Vielzahl von

Eigentümer entsprechen würden. Solche Wettbewerbe bieten sich stets an, die Qualitäten für zusammenhängende Räume zu ermitteln, dessen Umsetzung aufgrund der Eigentümerstruktur (*wenige, große Eigentümer*) auch tatsächlich erfolgt.

Die jeweiligen Privateigentümer haben durch Information bei dem Energiemanager der Stadt oder auch der Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein durchaus die Möglichkeit sich über neue Ideen einer nachhaltigen Entwicklung ihres Grundstückes zu informieren und auch durchzuführen. Diese eigenständige Information war seitens der Bewohner des Gebietes auch gewünscht.

Frage: Gab es eine Veränderungssperre mit dem Aufstellungsbeschluss und wenn nicht, warum nicht?

Für das Gebiet gab es keine Veränderungssperre, da eine Veränderungssperre für das Gebiet nicht erforderlich war und eine als gebietsverträglich eingestufte bauliche Entwicklung nicht unterbunden werden sollte.

Frage: Wie viele Baugenehmigungen wurden seit dem Aufstellungsbeschluss erteilt?

Aufgrund datenschutzrechtlicher Gründe darf hierzu keine Aussage getroffen werden.

Frage: Wo werden die Nachfragen in Norderstedt bedient, die nicht nur „Standart 400m²“ wollen und die sicher sein wollen, dass nicht unmittelbar neben ihnen rechts und links Gebäude und Sichtschutzwände errichtet werden?

Die Baugrundstücke auf dem Gebiet der Stadt Norderstedt liegen größtenteils in privater Hand. Die Veräußerung der Grundstücke unterliegt den Regeln des freien Grundstücksmarkts. Der Interessent, bspw. an einer bestimmten Grundstücksfläche, kann seine Nachfrage insofern nur entsprechend des vorhandenen Angebotes auf dem Markt befriedigen. Zur Erreichung einer angestrebten Grundstücksgröße kann ein Käufer durchaus auch mehrere Grundstücke erwerben.

Frage: Wird damit [*Information über den Ausschuss am 6. März war für Bürger erst am 04. März im Netz zu erfahren*] der besondere Anspruch Norderstedts an die Beteiligung und Mitwirkung der Anwohner erfüllt?

Die Information über die behandelten Tagesordnungspunkte des Ausschuss am 06. März 2014 fand sich bereits frühzeitig im Ratsinformationssystem. Die Freischaltung der Anlagen zu einigen Vorlagen erfolgte leider mit Verzögerung.

TOP 12.8: M 14/0225
Radschnellweg von Alsterdorf nach Norderstedt
hier: Beantwortung der Anfrage von Herrn Grube zum Antrag A 14/0073 Kooperation: Ein Radschnellweg von Alsterdorf nach Norderstedt, Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr, 06.03.2014, Punkt 4

Herr Grube fragt:

1. Die Verwaltung wird gebeten, Kontakt zum Bezirksamt Hamburg-Nord aufzunehmen, um zu prüfen, ob und wie ein Radschnellweg von Alsterdorf nach Norderstedt/Heroldcenter realisiert werden kann.
2. Die in der Vorlage A 14/0073 vorgeschlagene Route oder ein anderer sinnvoller Verbindungsweg, sowie die unter Punkt 3 der Vorlage genannten Eigenschaften sollen die Grundlage für eine Abstimmung zwischen Norderstedt und dem Bezirk Hamburg-Nord sein.
3. Dem Ausschuss ist das Ergebnis der Prüfung der Verwaltungen bis zum 3.7.2014

vorzulegen, damit weitere Beschlüsse eingeleitet werden können.

Antwort der Verwaltung:

Die Verwaltung hat mit dem Bezirksamt Hamburg-Nord, Dezernat Wirtschaft, Bauen und Verkehr Kontakt bezüglich der Planungen für einen Radschnellweg zwischen Alsterdorf und Norderstedt aufgenommen.

Die Maßnahme wurde in das Radverkehrskonzept des Bezirksamtes Hamburg-Nord aufgenommen. Dieses Radverkehrskonzept ist derzeit noch in Bearbeitung. Die Fertigstellung soll noch in diesem Quartal erfolgen.

Derzeit liegen keine konkreten Planungen oder politischen Beschlüsse vor, die eine zeitnahe Umsetzung des Projektes in Hamburg ermöglichen. Finanzmittel sind ebenfalls bisher im Grundhaushalt nicht enthalten.

Der Beschluss über das Radverkehrskonzept des Bezirksamtes Hamburg-Nord wird eventuell eine Priorisierung der Maßnahmen und eine konkretere Diskussion über diese Maßnahme ermöglichen.

Insofern ist derzeit keine konkrete Aussage darüber möglich, ob und wann eine Realisierung des Projektes auf Hamburger Gebiet erfolgen wird. Die Politik wird unaufgefordert informiert, sobald neue Erkenntnisse vorliegen.

TOP 12.9:

M 14/0227

Leitungsschwenk – Änderung der 380-kV-Leitungen Brunsbüttel – Hamburg/N und Hamburg/N – Hamburg/O im Bereich des Umspannwerkes Hamburg/N

Die Stadt Norderstedt wurde mit Schreiben vom 21.03.2014 (Anlage 1) als Träger öffentlicher Belange von dem Büro Bendfeldt Hermann Franke Landschaftsarchitekten im Auftrag der 50Hertz Transmission GmbH beteiligt und um Stellungnahme gebeten.

Im Zuge der Erweiterungsmaßnahme des Umspannwerkes Hamburg/Nord sollen die 380-kV-Freileitungen Brunsbüttel – Hamburg/Nord (System 951 und 952) sowie Hamburg/Nord – Hamburg/Ost (System 961 und 962) systemweise verschwenkt werden. Hierfür sollen die Systeme der beiden Leitungen zwischen den Endmasten und den jeweiligen neuen Portalen verschwenkt werden. Zur Verdeutlichung des Vorhabens wurde dieser Vorlage eine Übersichtskarte beigelegt (siehe Anlage 2).

Es bestehen hinsichtlich der Änderungen der 380-kV-Leitungen grundsätzlich keine Bedenken.

Obwohl durch die Verschwenkung über die im Flächennutzungsplan dargestellte Sondergebietsfläche im Norden zwei neue Hochspannungsleitungen in einer Höhe von etwa 30 m entstehen (bei gleichzeitigen Abbau einer bestehenden Leitung), kann von grundlegenden weiteren Einschränkungen der Bebaubarkeit dieses ohnehin durch Masten geprägten Grundstückes nicht gesprochen werden. Städtebauliche Bedenken bestehen daher vor dem Hintergrund einer zu unterstützenden Energiewende nicht.

TOP 12.10:

M 14/0228

**Anfrage von Herrn Mährlein zur Querungshilfe Marommer Straße / Copernicusstraße
TOP 11.11 der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am
15.05.2014**

Herr Mährlein regt an, dass an der Querungshilfe Hinweisschilder für Rad – und Autofahrer angebracht werden, damit diese auf die Situation der Fußgänger aufmerksam gemacht werden.

Gem. § 39 Abs. 1 und § 45 Abs. 9 sind Verkehrszeichen und Einrichtungen nur dort anzuordnen, wo dieses aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Verkehrszeichen sollen den Verkehr sinnvoll lenken und so den Verkehr sicher führen. Ein derartiges Gebot ist vorliegend nicht ersichtlich.

Eine Querungshilfe stellt ein Angebot zur sicheren Überquerung einer Straße dar, gewährt den Fußgängern keinerlei Bevorrechtigung im Straßenverkehr. Sie ermöglicht dem sicheren Verkehrsteilnehmer lediglich eine Erleichterung der Überquerung, indem dieser jeweils nur eine Fahrtrichtung beachten muss.

Das Aufstellen von Hinweisschildern an dieser Querungshilfe würde dazu führen, dass an allen vergleichbaren Einrichtungen im gesamten Stadtgebiet entsprechende Schilder aus Gleichbehandlung angebracht werden müssen.

Aus den oben genannten Gründen wird kein Handlungsbedarf gesehen.

TOP 12.11: M 14/0229
Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße
hier: Sachstandsbericht

Das Unterführungsbauwerk wird voraussichtlich Ende Mai bis auf Restarbeiten (2 Monate vor dem Plan) fertiggestellt.

Die Lärmschutzwände sind weitestgehend fertiggestellt, ebenso der östliche Geh- und Radweg von der Waldstraße bis Reiherhagen.

Zwischen der Ulzburger Straße und der späteren Einmündung der Moorbekstraße wurden umfangreiche Leitungsverlegungen für Stadtwerke und Telekom durchgeführt.

Für den Straßenbau muss dieser Abschnitt des Friedrichsgaber Weges zwischen Ulzburger Straße und Moorbekstraße voraussichtlich ab dem 2. Juni bis zum 4. Juli voll gesperrt werden.

TOP 12.12: M 14/0230
Verbesserung ÖPNV; Buslinie 293
hier: Information über Ausweitung des Angebotes (Spätfahrt)

Der zuständige Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr wird darüber informiert, dass ab Juni 2015 eine zusätzliche Busabfahrt (von Montag bis Freitag ab Haltestelle „Harkshörn – Nord“) auf der Buslinie 393 eingeführt wird.

Grund:

Die Volkswagen Logistik AG mit ihrem Sitz im Gewerbegebiet Harkshörn hat über die SVG (= Südholstein Verkehrsservicegesellschaft der Kreise Segeberg und Pinneberg) mitgeteilt, dass deren innerbetriebliche Schichtdienstzeiten bis ca. 19:45 Uhr ausgeweitet wurden. In diesem Zusammenhang formulierte die VAG den Wunsch nach einer zusätzlichen Abfahrtsmöglichkeit von der ÖPNV-Haltestelle „Harkshörn-Nord“ um 20:00 Uhr.

Zusammen mit der SVG wurde in der hauptamtlichen Verwaltung der Stadt Norderstedt eine schnelle Lösung gesucht, da der ÖPNV von zahlreichen Mitarbeitern/-innen des

Unternehmen VAG genutzt wird und somit dort eine gleichbleibende oder sogar ansteigende Nutzung des Umweltverbundes im öffentlichen und nachhaltigen Interesse steht.

Die letzten Abfahrten verkehren im aktuellen Fahrplan ab der Haltestelle „Harkshörn–Nord“ um 18:28 Uhr und um 22:20 Uhr. Die letzte Fahrt (22:20 Uhr) steht in Zusammenhang mit dem Schichtende der Paracelsus-Klinik in Henstedt-Rhen und kann deshalb nicht vorverlegt werden.

Eine Überprüfung der Besetzung auf den übrigen Fahrten hat ergeben, dass ein kostenneutrales Verschieben der bestehenden Leistung nicht bedarfsgerecht möglich wäre.

Deshalb wurde in der hauptamtlichen Verwaltung die Lösung gewählt, eine neue Fahrt ab „Harkshörn (Nord)“ um 20:05 Uhr bis Haltestelle „Harkshörn, Harckesheyde (Ost)“ um 20:12 Uhr einzurichten.

Dort besteht dann Anschluss an die bestehende Fahrt der Linie 378, die wiederum um 20:21 Uhr Norderstedt-Mitte erreicht. Hier wird zwar ein attraktivitätsmindernder Umstieg erforderlich, jedoch würde über eine Durchbindung der neuen Fahrt bis „Norderstedt - Mitte“ ein höchst unwirtschaftlicher Parallelverkehr zu den Linien 378 und 293 entstehen. Zudem wäre die Fahrzeit um fünf Minuten länger.

Die Kosten für die Fahrt (Montag – Freitag, ganzjährig) wurden ermittelt und belaufen sich auf ca. 2,2 T€/Jahr (Preisstand Prognose 2014). Bei Umsetzung ab dem 02. Juni 2014 belaufen sich die Kosten für das verbleibende Jahr 2014 auf 1,25 T€.

Eine Finanzierung durch die Stadt Norderstedt ist ohne zusätzliche Einwerbung von Finanzmitteln möglich. Die bestehenden Haushaltsansätze auf dem Produkt / Konto 547000.531500 (Verbesserung ÖPNV ca. 629 T€) reichen zur Begleichung des o. g. Defizites aus, weil ein vergleichbares Einsparpotenzial durch Mehreinnahmen auf anderen ÖPNV-Linien erreicht wurde.

Deshalb hat die hauptamtliche Verwaltung die Leistung bestellt, die bereits zum 01.06.2014 in den Fahrplan aufgenommen wurde.

Die VAG wurde über diese Maßnahme informiert und hat sich für die schnelle Reaktion und vollständige Problemlösung bei der Stadt und der SVG bedankt.

TOP 12.13:

Anfrage von Hrn. Nötzel zur Straße Harthagen

Hr. Nötzel berichtet, dass die Straße Harthagen als Umleitungsstrecke beim Bau des Kreisverkehrsplatzes Rantzauer Forstweg benutzt wurde und daher an den Rändern stark ausgefahren ist. Er möchte wissen, ob eine Sanierung erfolgt. Hr. Bosse antwortet, dass eine Sanierung vorgesehen ist.

TOP 12.14:

Anfrage von Hrn. Mährlein zu Next-Bike

Hr. Mährlein möchte die Ausnutzung von Next-Bike wissen und bittet um einen Sachstandsbericht.

TOP 12.15:

Anfrage von Hrn. Mährlein zum Fußweg vom Ebereschenweg zum Knoten Ochsenzoll

Hr. Mährlein erinnert an den Ausschussbeschluss zur Anlage eines Fußwegs vom

Ebereschenweg zum Knoten Ochsenzoll, der bisher noch nicht gebaut wurde. Hr. Kröska antwortet, dass die Anlage demnächst erfolgt.

TOP 12.16:

Anfrage von Hrn. Mährlein zum Parkplatz Ulzburger Str. 6

Hr. Mährlein erinnert die Verwaltung daran, dass für den Umbau im Schmuggelstieg die Erweiterung des Parkplatzes Ulzburger Str. 6 zugesagt war, aber bisher noch nicht durchgeführt wurde. Er fragt, wann mit der Erweiterung begonnen werden soll. Hr. Bosse antwortet, dass dies parallel zum Umbaubeginn erfolgen soll.

TOP 12.17:

Anfrage von Hrn. Rathje zur Straße Kahlenkamp

Hr. Rathje erinnert daran, dass bei der Straße Kahlenkamp der Straßenbelag erneuert werden muss. Hr. Kröska sagt die Zusendung einer entsprechenden Vorlage zu.

TOP 12.18:

Anfrage von Hrn. Muckelberg zur Verlegung der Poppenbütteler Straße

Hr. Muckelberg fragt nach dem Sachstand der Verlegung der Poppenbütteler Straße. Hr. Kröska antwortet, dass durch das Vorhandensein von Kampfmitteln zu einer Zeitverzögerung gekommen ist, da entsprechende Untersuchungen durchgeführt werden müssen. Der Beginn ist abhängig von der Lösung dieses Themas.

TOP 12.19:

Anfrage von Hrn. Muckelberg zu konkurrierenden Verfahren

Hr. Muckelberg möchte die Kriterien wissen, nach denen konkurrierende Verfahren bei städtebaulichen Verfahren durchgeführt werden. Hr. Bosse antwortet, dass alleine die städtebauliche Bedeutung Grundlage für die Durchführung eines konkurrierenden Verfahrens ist.

TOP 12.20:

Anfrage von Hrn. Grube zur Tempobeschränkung Schleswig-Holstein-Straße

Hr. Grube bittet um Überprüfung des Tempolimits 80 km/h am Ausgang des Ochsenzoll-Tunnels nach Norden. Er hält diese 80 km/h für überflüssig, da ca. 100 m weiter eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h vorgeschrieben ist. Hr. Bosse sagt eine Weiterleitung dieser Anregung an den Landesbetrieb Straßen und Verkehr zu, da dieser für diesen Bereich zuständig ist.

TOP 12.21:

Anfrage von Hrn. Peters - Seniorenbeirat - zu den Toiletten am ZOB Norderstedt-Mitte

Hr. Jürgen Peters:

Die Anfrage ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

TOP 12.22:

Anfrage von Hrn. Peters - Seniorenbeirat - zum Rathausplatz

Hr. Jürgen Peters:

Die Anfrage ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

TOP 12.23:

Anfrage von Hrn. Peters - Seniorenbeirat - zum Zollhaus an der Segeberger Chaussee

Hr. Jürgen Peters:

Die Anfrage ist dem Protokoll als Anlage beigefügt.

TOP :

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