

Stadt Norderstedt

Amt für Stadtentwicklung, Umwelt u. Verkehr

Fachbereich Verkehrsflächen,

Entwässerung u. Liegenschaften

Protokoll der öffentlichen Informations- u. Beteiligungsveranstaltung zum geplanten

Ausbau der Straße „Op de Hütt“ in Norderstedt

Erstmaliger und endgültiger Ausbau

Termin: 25.02.2015

Ort: Plenarsaal des Rathauses Norderstedt

Uhrzeit: 19.00 Uhr

Besucher / Gäste: 30 Personen

Mitglieder der Stadt Norderstedt:

Herr Kröska FB 604 – Fachbereichsleiter; Moderator

Frau Einsiedler FB 604 – Bereichstiefbauingenieurin

Herr Hupp FB 623 – Beitragsrecht

Herr Rohde FB 623 – Beitragsrecht

Frau Lahrsen FB 604 – Protokoll / Organisation

Gäste:

Herr Mahler Ing.-Büro Waack + Dähn GmbH, Norderstedt

Herr Kröska begrüßt die Anwesenden, eröffnet die Veranstaltung und stellt die Mitglieder der Verwaltung sowie Herrn Mahler vom Ingenieurbüro Waack + Dähn vor.

Dann gibt Herr Kröska einen Überblick über den vorgesehenen Ablauf der Veranstaltung.

Herr Mahler erläutert anhand einer Powerpoint-Präsentation den Stand der Ausbau-Planungen.

Danach ist im Einzelnen Folgendes vorgesehen:

- Der Straßenzug kann als verkehrsberuhigter Bereich (Mischverkehrsfläche) in Pflasterbauweise ausgebaut werden.
- Optional Ausbauvariante Shared Space

Herr Kröska gibt nähere Erläuterungen zum Begriff „Shared Space“ (rechtliche und technische Fakten) und stellt die Unterschiede der beiden Varianten vor.

Im Anschluss erläutert Herr Hupp den Begriff „Erschließungsanlagen“, den rechtlichen Verteilungsschlüssel der beitragsfähigen Aufwendungen sowie die Kriterien, nach denen die Erschließungskosten auf die einzelnen Grundstücke umverteilt werden dürfen.

Auf die Zwischenfrage eines Anwohners erklärt Herr Hupp, dass zum augenblicklichen Zeitpunkt noch keine verbindlichen Beträge genannt werden könnten; nach abgeschlossener Ermittlung die genauen Kosten (und Vorlage aller Schlussrechnungen) diese jedoch den Eigentümern auf Nachfrage mitgeteilt werden könnten. Momentan lägen lediglich geschätzte Kosten vor. Nach der Veranstaltung werde er interessierten Anliegern gern konkretere Aussagen machen, jedoch könne er auch dann nur geschätzte Beitragssummen nennen.

Herr Kröska leitet daraufhin in den Fragenblock über und weist in diesem Zusammenhang auf die datenschutzrechtlichen Bestimmungen hin, nach denen ohne Zustimmung keine personenbezogenen Daten veröffentlicht würden.

Herr Stephan Goldbaum, XXX: (Adresse bekannt, auf Wunsch des Anliegers erfolgt jedoch keine Veröffentlichung)

Herr Goldbaum fragt nach der ungefähren Dauer der Ausbaumaßnahme.

Herr Kröska und Herr Mahler erklären hierzu, dass die Verwaltung von einer Gesamtbauzeit von 8 bis 10 Wochen ausgehe. Die Umsetzung sei für den Sommer 2015 geplant.

Herr Goldbaum fragt weiter, wer darüber entscheide, was umgesetzt werde.

Herr Kröska erläutert, dass die politischen Gremien (in diesem Falle der Ausschuss für Stadtentwicklung u. Verkehr) die endgültigen Entscheidungen treffen werde. Die hauptamtliche Verwaltung habe jedoch die heute vorgestellten Vorschläge erarbeitet. Das Ergebnis der Diskussion des heutigen Abends werde dem zuständigen Ausschuss, zusammen mit dem Protokoll dieser Veranstaltung, im März vorgelegt.

Herr Jan Schümann, Grüner Weg 76:

Herr Schümann bezweifelt, dass es sich bei dem Ausbau der Straße Op de Hütt um eine erstmalige und endgültige Herstellung handele. Seiner Meinung nach wären dafür andere beitragsrechtliche Veranlagungsformen zu wählen.

Herr Hupp erklärt hierzu, dass die Grundlagenermittlung in Form von Fotodokumentationen und Bohrkernentnahmen die gewählte beitragsrechtliche Abrechnungsform rechtlich eindeutig belege.

Der jetzige Straßenaufbau und der Zustand der Verkehrsanlage sei im beitragsrechtlichen Sinne sehr wohl als provisorischer Ausbau anzusehen.

Die Verwaltung müsse gerichtlich überprüfbar belegen können, dass die Straße bisher nicht den Merkmalen eines erstmaligen u. endgültigen Ausbaus entspräche.

Herr Schümann weist weiter darauf hin, dass, anders als im „Grünen Weg“, in der Straße Op de Hütt Gehweg, Beleuchtung u. Entwässerungsgräben bisher vorhanden seien und es sich daher seiner Meinung nach hier bisher wohl nicht um einen provisorischen Ausbau handele.

Herr Hupp bestätigt, dass hier zwar andere Ausbaumerkmale vorlägen, es sich trotzdem aber um ein Provisorium im beitragsrechtlichen Sinne handele.

Herr Lanwes, Am Dorfanger 32:

Herr Lanwes rät dringend davon ab, eine 30-Km-Zone einzurichten.

Er wohne in einer verkehrsberuhigten Spielstraße. Die Straße Op de Hütt sei seiner Meinung nach jedoch zu gradlinig und viel zu einsichtig; es werde sich daher seiner Ansicht nach niemand an die Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Es müssten viel mehr Kurven u. Schikanen wie Bodenwellen oder Verengungen eingebaut werden.

In der Parallelstraße habe sich erwiesen, dass die Idee einer verkehrsberuhigten Zone nicht funktioniere.

Herr Kröska stellt klar, dass keine Tempo-30-Zone geplant sei sondern der Ausbau nach den Merkmalen einer Mischverkehrsfläche vorgestellt wurde.

Weiterhin entgegnet Herr Kröska, dass Bodenwellen von der Stadt Norderstedt generell nicht mehr eingebaut würden, da diese sich z.B. für den Rettungsdienst im Notfalleinsatz als äußerst fatal erwiesen hätten.

Zudem lägen auf einer Gesamtlänge von ca. 120 m in der Straße Op de Hütt zahlreiche Grundstückszufahrten; vor denen es nicht möglich sei, Einengungen einzubauen, da sonst niemand mehr auf sein Grundstück gelange.

Herr Lanwes weist weiter darauf hin, dass es sich bei der Straße Op de Hütt um einen Schulweg handele und bittet, sich darüber Gedanken zu machen, wie die überhöhten Geschwindigkeiten vermieden werden könnten.

Hierzu werfen **einige Anwesende** die Aufforderung an Herrn Lanwes ein, konkrete Vorschläge zu unterbreiten.

Herr Lanwes entgegnet, dass er lediglich auf diesen Zustand hinweisen wolle. Konkrete Vorschläge habe er jedoch nicht.

Herr Kröska stellt hierzu klar, dass überhöhte Geschwindigkeiten im gesamten Stadtgebiet zu beobachten seien und diesen nachhaltig nur durch Geschwindigkeitskontrollen entgegengewirkt werden könne.

Aus diesem Grunde habe sich Herr Oberbürgermeister Grote beim Kreis Segeberg dafür eingesetzt und es auch erreicht, dass die Stadt die Verkehrsüberwachung ab 2016 selbst durchführen könne. Insofern sei es offensichtlich auch in der Straße Op de Hütt sinnvoll, eine festinstallierte Geschwindigkeitskontrolle einzurichten.

Es gibt hierzu zahlreiche Zustimmungsbekundungen.

Herr Lanwes bezweifelt, dass sich der Einsatz eines Geschwindigkeits-Überwachungs-Gerätes in der Straße Op de Hütt lohne, da seiner Meinung nach dort kein Geld zu verdienen sei.

Herr Kröska entgegnet hierzu, dass sich diese Auffassung mit dem Vorhergesagten widerspreche.

Außerdem sei es bei der geplanten Geschwindigkeitsüberwachung nicht primäres Ziel, den Haushalt zu konsolidieren, sondern Nebenstraßen und sensible Wohngebiete vor Rasern zu schützen.

Es wird mehrfach angefragt, wo der Verkehr während der Bauphase fließen solle bzw. wie er umgeleitet werde.

Herr Kröska und Herr Mahler erläutern, dass mit Sicherheit keine Komplettspernung während der gesamten ca. 8-wöchigen Bauphase geplant sei und weisen darauf hin, dass die gesamte Herstellung weitestgehend unter Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs erfolgen werde. Darüber hinaus werde keine offizielle Umleitungsbeschilderung angeordnet, da es sich bei der Straße Op de Hütt um eine Wohnstraße handele, die nicht offiziell für den Durchgangsverkehr erforderlich sei.

Darüber hinaus teilt Herr Kröska mit, dass temporäre Sperrungen einzelner Grundstückszufahrten stets mit den betroffenen Anliegern und der zukünftigen Bauleitung vor Ort abgestimmt würden.

Frau Christiane Scharpegge-Rohlfing, Op de Hütt 5:

Frau Scharpegge-Rohlfing schlägt vor, Schilder „Anlieger frei“ aufzustellen oder eine Einbahnstraßenregelung einzuführen.

Herr Kröska erwidert, dass in verkehrsberuhigten Bereichen Einbahnstraßen nicht zulässig seien. Ungeachtet dessen sei es erwiesen, dass sich in Einbahnstraßen die Fahrgeschwindigkeiten und das Sicherheitsrisiko erhöhten.

Verstöße gegen die Regelung „Anlieger frei“ seien nach der Straßenverkehrsordnung nicht ahnbar; sobald jemand behauptete, zu einem Anlieger zu wollen, könne ihm dies nicht verwehrt werden. Diese Situation sei aktuell in der Straße Kornhoop eingetreten.

Herr Kröska werde diese Anregung trotzdem aber gern mitnehmen und die Politik darüber informieren.

Herr Lanwes betont noch einmal, dass seiner Meinung nach Verbote nicht hilfreich seien; es müsse dem Verkehrsteilnehmer ungemütlich gemacht werden, diese Straße zu befahren.

Herr Goldbaum erkundigt sich, wo Hoch- bzw. Tiefborde eingesetzt würden.

Frau Einsiedler erläutert, dass auf der südlichen Straßenseite ein Hochbord und auf der nördlichen Seite ein Tiefbord vorgesehen sei.

Herr Goldbaum fragt weiter, ob das Verkehrsaufkommen schon einmal ermittelt worden sei und wenn ja, mit welchem Ergebnis. Er habe das Verkehrsaufkommen selbst einmal gezählt und sei auf 790 Kfz / 24 Std. gekommen

Frau Einsiedler kann diese Zahlen grundsätzlich bestätigen.

Herr Kröska erklärt, dass es eine Faustregel gebe, nach der bis 3.000 Kfz / 24 Std. noch im Normalbereich für eine Wohnstraße lägen. Herr Kröska weist darauf hin, dass es immer Menschen geben werde, die sich einen Schleichweg bzw. eine Abkürzung suchten. Daher würden verkehrsberuhigte Bereiche nur in Wohnstraßen eingerichtet und nicht in Hauptverkehrsstraßen. Im Vergleich dazu weist Herr Kröska darauf hin, dass z.B. die Segeberger Chaussee als Hauptverkehrsstraße Tagesverkehrsstärken von ca. 25.000 Kfz aufweise.

Herr Goldbaum erkundigt sich nach den zuständigen Ansprechpartnern bei der Stadt Norderstedt.

Herr Kröska erläutert, dass alle interessierten Anwohner jederzeit gern in der Verwaltung anrufen oder mit den hier anwesenden Kontaktpersonen, einen Termin vereinbaren könnten.

Eine **eingeworfene Zwischenfrage** beantwortet Herr Kröska dahingehend, dass auch der Wilstedter Weg sowie der Hofweg noch erstmalig u. endgültig ausgebaut würden. Den genauen Zeitpunkt könne er am heutigen Tag noch nicht benennen.

Herr Goldbaum möchte wissen, ob es nicht dort möglich sei, irgend eine Straße im Umfeld zu schließen.

Herr Kröska erwidert, dass dies jedermann wünsche, z.B. im Schulweg, im Langer Kamp, (dort gebe es zudem noch das ARRIBA-Bad mit seinem vermehrten Tages-Verkehrsaufkommen). Das Prinzip der Gleichbehandlung müsse beachtet werden. Theoretisch möglich sei so etwas, letztendlich entscheide jedoch die Politik.

Herr Goldbaum fragt weiter, ob es eine Option sei, dem Ausschuss den hier vorgetragenen Wunsch vorzustellen.

Herr Kröska erklärt, dass dies schon anhand des Protokolls geschehen werde.

Herr Jürgen Rehders, Grüner Weg 59:

Herr Rehders hält es für nachteilig, die Straße Op de Hütt zur Spielstraße umzuwidmen, da er mit seinen landwirtschaftlichen Fahrzeugen dann unkomfortabel zu seinen Flächen gelangen würde. Ihm blieben dann nur noch der Wilstedter- oder der Hofweg.

Herr Kröska stellt hierzu fest, dass diese Argumentation belege, dass durch die geplanten Maßnahmen die Attraktivität einer heutigen Durchgangsstraße zukünftig vermindert würde. Dieses stelle ein Planungsziel dar.

Herr Rehders gibt zu Bedenken, dass er aber irgendwie zu seinen landwirtschaftlichen Flächen gelangen müsse.

Herr Kröska beruhigt Herrn Rehders dahingehend, dass dieser auch künftig noch durch die Straße Op de Hütt werde fahren können, wenn auch nur in Schritt-Geschwindigkeit. Die zukünftige Fahrbahnbreite werde immer noch ausreichen, um z.B. Müllfahrzeuge, Rettungsfahrzeuge oder Lieferverkehre aufzunehmen.

Frau Christa Rehders unterstützt die Planungsvariante „verkehrsberuhigter ‚Bereich“ dahingehend, dass es ihrer Meinung nach unerlässlich sei, kein „wildes Durcheinander“ zuzulassen, sondern, wie dort geplant, die Parkplätze visuell darzustellen. Nur so könnten auch andere lange u. breitere Fahrzeuge wie die Wagen der Müllabfuhr, Rettungs- u. Lieferfahrzeuge durchfahren.

Herr Kröska schließt daraus, dass demnach die Möglichkeit des Shared Space allgemein nicht so favorisiert werde, da sonst auch die Anwohner selbst nicht mehr aus ihren Grundstücken herausfahren könnten.

Dem wird allgemein zugestimmt.

Frau Silke Eggers, Op de Hütt 5 D:

Frau Eggers fragt an, wie viele Parkplätze noch verblieben, wenn die auf dem Plan in den Seitenbereichen mit sensiblem Baumbestand markierten Flächen wegfielen. Die Parkplätze seien bereits heute sehr knapp; wenn dann noch einige wegfielen, werde es für Anwohner und Besucher nicht mehr ausreichen.

Herr Kröska erklärt hierzu, dass ein baubegleitender Baumsachverständiger mit eingeschaltet werde. Nach bisheriger Einschätzung könnten die Parkplätze realisiert werden.

Herr Jan Eggers stellt zunächst klar, dass wir in einer autodominierten Gesellschaft lebten und er der Meinung sei, dass dadurch auch mehr Parkplätze erforderlich würden. Immer mehr Familien hätten inzwischen ein zweites Auto, aber auf ihrem Grundstück nur einen Parkplatz.

Frau Eggers teilt mit, dass im „Grünen Weg“ bei starkem Regen das Wasser auf der Straße stehe. Das Entwässerungs-System nehme das ganze Wasser gar nicht mehr auf.

Herr Kröska sagt zu, die Angelegenheit nachzuprüfen und ggf. Unterhaltungsmaßnahmen zu veranlassen.

Frau Birgit Tomfort, Wilstedter Weg 33:

Frau Tomfort regt an, die Parkplätze lediglich durch Fahrbahnmarkierungen kenntlich zu machen.

Herr Kröska erklärt hierzu, dass diese Vorgehensweise bei Straßenneubauten und in Mischverkehrsflächen nicht herangezogen werde. Aufgrund der hohen Unterhaltungskosten für die andauernde Markierungserneuerung sei dieser Vorschlag suboptimal.

Herr Thomas Klinger, Op de Hütt 8:

Herr Klinger spricht noch einmal die Fahrgeschwindigkeiten in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden an und möchte wissen, wie diesen entgegengewirkt werden solle.

Herr Kröska teilt hierzu mit, dass die gepflasterte Fahrbahn bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung bewirke. Zudem unterstütze die gleichberechtigte Nutzung von Radfahren, Fußgängern und Kraftfahrzeugen diesen Effekt.

Herr Klinger führt weiter aus, dass ihm die geplante Umbaustrecke zu gradlinig erscheine.

Herr Mahler entgegnet, dass eine Straße, wie zuvor von Herrn Rehders angesprochen, so gebaut werden müsse, dass sie auch von größeren Fahrzeugen befahren werden könnten, wenn auch nur in reduziertem Tempo.

Herr Eggers möchte wissen, ob eine gepflasterte oder asphaltierte Straße sich in ihrer Tragfähigkeit unterscheiden würden.

Herr Mahler erläutert, dass der Straßenaufbau vorschriftsmäßig und somit die Tragfähigkeit für beide Möglichkeiten identisch sei.

Frau Eggers wirft noch einmal ein, dass die Parkmöglichkeiten bereits jetzt schon knapp seien. Zudem werde im Hofweg u. überall noch gebaut; die Parkplatzsituation werde sich mit Sicherheit noch verschlimmern.

Herr Kröska erwidert, dass schon so viele Parkplätze wie möglich eingeplant seien, mehr könnten dort unter Berücksichtigung der Entwässerungsmulden und des Baumbestandes nicht untergebracht werden.

Herr Mahler zeigt auf eine Zwischenfrage hin auf dem Plan, wo sich die geplanten acht Parkplätze befinden würden.

Herr René Bülow, Op de Hütt 10:

Herr Bülow erklärt, ein Mitarbeiter der Stadt habe einmal gesagt, dass einige Eichen bereits geschädigt seien und wahrscheinlich gefällt werden müssten. Herr Bülow fragt, ob es nicht möglich sei, an dieser Stelle Parkplätze vorzusehen.

Herr Kröska erklärt hierzu, dass ihm keine Baumschäden bekannt seien und verweist nochmals auf den Baumgutachter während der Bauphase.

Herr Schümann fragt, wie vermieden werden solle, dass Bäume während der Bauphase geschädigt würden und dadurch gefällt werden müssten.

Herr Kröska erklärt, dass solche „Unfälle“ grundsätzlich zu vermeiden seien. Sollte dies aber dennoch einmal geschehen, blieben die Eigentümer nicht auf den Kosten sitzen sondern diese würden durch die Stadt Norderstedt beglichen. Ein Baumgutachter werde, wie bereits gesagt, auf jeden Fall mit eingeschaltet.

Herr Schümann fragt Herrn Kröska, welches Fazit er aus dieser Veranstaltung mitnehme; wofür sich die Anlieger entschieden (verkehrsberuhigter Bereich oder Shared Space)

Herr Kröska erwidert, dass nach den bisherigen Meinungsäußerungen offensichtlich nicht die Shared- Space- Lösung sondern der „Verkehrsberuhigte Bereich“ favorisiert werde.

Dieses Fazit findet allgemeine Zustimmung.

Frau Eggers äußert sich konkret zu der Shared-Space-Variante. Ihrer Meinung nach bedürfe es klarer Verkehrsregeln in Form von Markierungen und Beschilderungen und man könne sich nicht auf ein gegenseitiges Miteinander verlassen.

Auch dieses Fazit findet allgemeine Zustimmung.

Herr Kröska bestätigt, dass der Grundgedanke einer Shared Space-Regelung in der Tat auf einen Verzicht jedweder Beschilderungen basiere.

Ferner habe er die Anwesenden so verstanden, dass sie allgemein auf Besucherparkplätze angewiesen und für kontrollierte Geschwindigkeitsbeschränkungen seien.

Wieder allgemeine Zustimmung

Frau Eggers fragt an, was bei im nach hinein auftretenden Mängeln geschehe und wer diese reklamieren müsse.

Herr Kröska erläutert, dass die Stadtverwaltung diese Mängel im Zuge der gesetzlichen Gewährleistungsfristen in eigener Zuständigkeit feststellen und regulieren werde. Für in der Zukunft anfallende Unterhaltungsarbeiten bestehe keine beitragsrechtliche Verpflichtung für die Anlieger.

Ein Herr fragt an, ob den Anwohnern Einsicht in das Ausschreibungsverfahren und die Preise gewährt würde.

Herr Kröska erwidert, dass das Ausschreibungsverfahren nicht öffentlich sei, die Anlieger hinterher jedoch bei der Stadt erfahren könnten, wer als günstigster Bieter den Auftrag erhalten habe.

Herr Schümann fragt nach, wer die Instandhaltung im Grünen Weg zu tragen habe und ob diese Pflicht bei den Anliegern liege.

Herr Kröska erklärt, dass er sich die Angelegenheit „Grüner Weg“ ansehen müsse, diese werde aber auf jeden Fall von der Stadt Norderstedt reguliert werden.

Herr Rohlfing sieht keine Alternative für den Vorschlag zum Ausbau eines verkehrsberuhigten Bereiches. Er fragt nach, ob die Anlieger in jedem Fall erfahren könnten, falls die politischen Gremien evtl. Parkplätze streichen würden.

Herr Kröska führt hierzu aus, dass dies bisher noch nicht vorgekommen sei, hingegen habe es jedoch schon Veranstaltungen gegeben, auf denen Parkplätze als zu zahlreich empfunden worden seien. Herr Kröska betont noch einmal, dass seiner Einschätzung nach in dieser Veranstaltung großer Wert auf möglichst zahlreiche Parkplätze gelegt werde. Etwaige Abweichungen würden den Bürgern selbstverständlich vorab mitgeteilt.

Frau Rohlfing möchte wissen, ob ein finanzieller oder lärmtechnischer Unterschied zwischen Asphalt- und Pflasterbauweise bestehe.

Herr Kröska erläutert, dass finanziell kein Unterschied bestehe, höhere Fahrgeräusche auf der Fahrbahn würden nur in Folge eines Materialwechsels (zwischen Asphalt u. Pflaster) auftreten. Die angesprochenen Bodenschwellen (Hubbel) würden auf jeden Fall Geräusche verursachen. Solange ein einheitlicher Belag verwendet werde, sei dies kein Problem, bei dem Einbau unterschiedlicher Materialien sei dies deutlich hörbar. Als Vergleich weist Herr Kröska auf den bestehenden Pflasterbelag im bereits ausgebauten Grünen Weg hin.

Herr Mahler ergänzt hierzu, dass Asphalt erwiesenermaßen für die meisten Menschen einen Anreiz zu erhöhter Geschwindigkeit gebe.

Herr Schümann fragt, warum im Grünen Weg überhaupt Asphalt eingebaut worden sei.

Herr Kröska stellt hierzu klar, dass der Grüne Weg nach den Merkmalen einer Tempo-30-Zone ausgebaut worden sei und sich dort separate baulich abgesetzte Gehwege befänden. In den besiedelten Bereichen sei Pflaster als Fahrbahnbelag gewählt worden und in den anbaufreien Abschnitten eine Asphaltdecke eingebaut. Diese Ausgestaltung war u.a. ein Ergebnis der seinerzeit dort durchgeführten Bürgerbeteiligung.

Herr Rehders erkundigt sich, wann der Wilstedter- u.der Hofweg ausgebaut würden.

Herr Kröska erklärt, dass diese Ausbauten in den Jahren zwischen 2016 u. 2020 vorgesehen seien. Diese Frage könne aber nur unverbindlich beantwortet werden.

Herr Rehders erwidert, dass er sich auf 2020 einschließen könne, 2016 werde hingegen eng.

Herr Kröska räumt ein, dass 2020 wohl auch eher zutreffen werde, evtl. auch noch später.

Eine Dame fragt, wann mit dem Gebührenbescheid zu rechnen sei.

Herr Hupp gibt Erläuterungen zu dem Kosten-Ermittlungsverfahren und weist auf die Möglichkeit einer Ratenzahlung hin.

Herr Kröska führt weiter aus, dass wohl erst ab Mitte nächsten Jahres, nicht vorher, damit zu rechnen sei.

Ein Herr fragt an, worauf die Kostenschätzung für die Ausbaumaßnahme beruhe.

Herr Kröska erläutert hierzu, dass Massenermittlungen durchgeführt würden, auf deren Basis Einheitspreise umgelegt würden. In der Vergangenheit habe sich diese Vorgehensweise als realitätsnah erwiesen.

Herr Hupp informiert darüber hinaus, dass die Beitrags-Bescheide nicht unangekündigt versendet würden sondern zuvor werde entweder eine weitere Infoveranstaltung (nur der Beiträge) durchgeführt oder es würden Informationsschreiben verteilt.

Herr Kröska fasst abschließend noch einmal zusammen, dass er den politischen Entscheidungsträgern der Stadt Norderstedt die Umsetzung des verkehrsberuhigten Bereichs im Sommer diesen Jahres vorschlagen werde.

Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, dankt Herr Kröska den Anwesenden für die konstruktive Mitwirkung, bietet noch einmal allen Anwesenden an, sich im Anschluss an diese Veranstaltung oder auch später noch einzeln näher zu informieren und schließt um 20.35 h die Veranstaltung.

Dies Angebot wird rege angenommen.

Im Auftrage:

U. Lahrsen
(Lahrsen)

2. Herrn Kröska z. Ktn.

J (2/3/2015

3. Frau Einsiedler z. Ktn.

02.03.15

4. Herrn Hupp z. Ktn.

02.03.2015

5. ∅ Herrn Mahler z. weiteren Verwendung